

RINGERIKSBANEN



Bergensbanens forkortelse

Høringsuttalelser til
Konsekvensutredning fase I
(19.07 - 31.10.93)

NSB

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket



Eks. 1

g625 111 (481) NSE Nor

09tu 06289

Innhold

A STATLIGE ORGANER

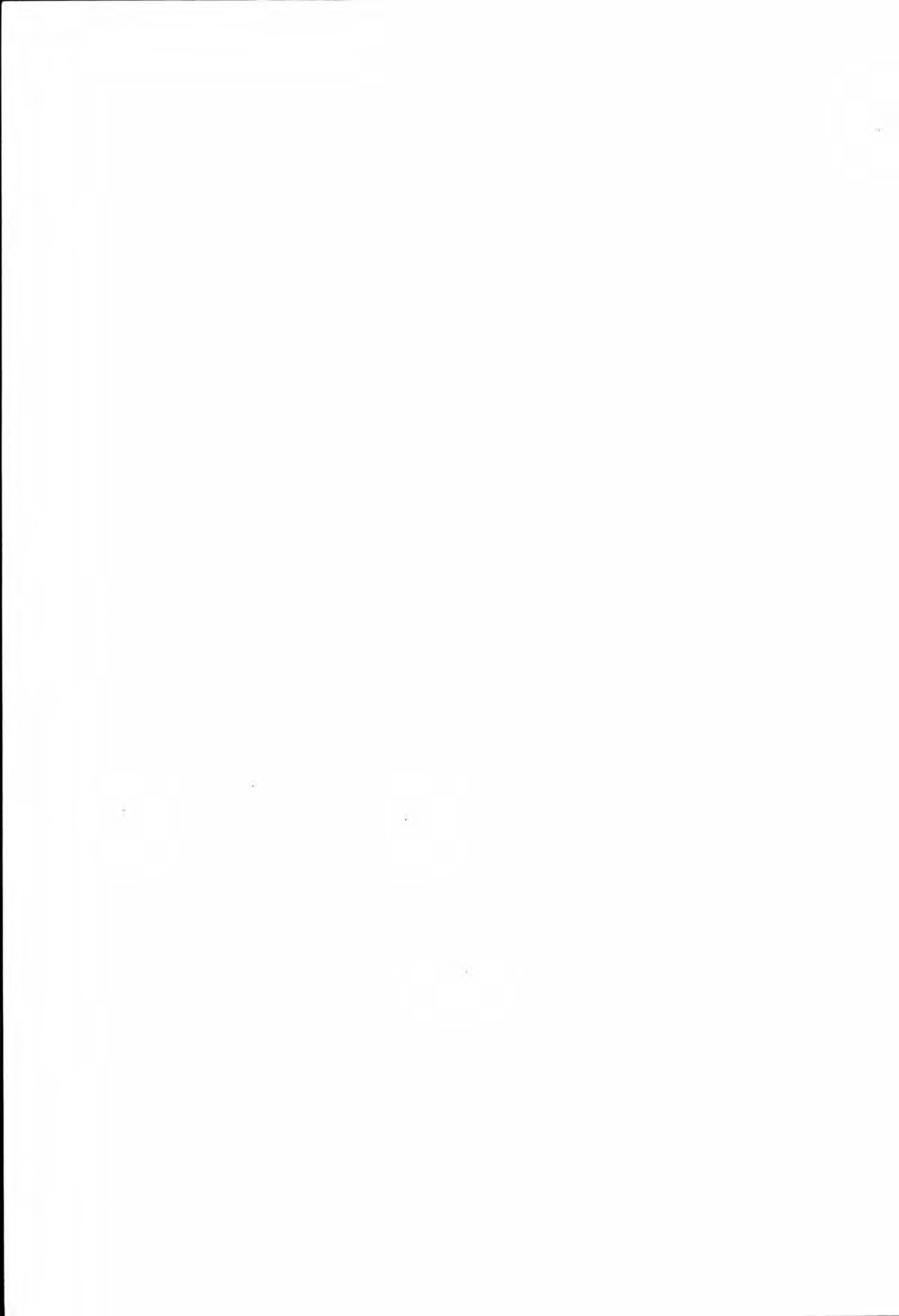
- A1 Nærings- og Energidepartementet
- A2 Kommunal- og Arbeidsdepartementet
- A3 Justis- og Politidepartementet
- A4 Samferdselsdepartementet
- A5 Landbruksdepartementet
- A6 Statens vegvesen Vegdirektoratet
- A7 Statens vegvesen Buskerud Vegkontor
- A8 Statens vegvesen Oslo
- A9 Statens vegvesen Akerhus Vegkontoret
- A10 Direktoratet for Sivilt Beredskap
- A11 Direktoratet for Naturforvaltning
- A12 Statens forurensningstilsyn
- A13 Riksantikvaren
- A14 Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- A15 Fylkesmannen i Buskerud
- A16 Fylkeslandbruksstyret i Akershus
- A17 Oslo fylkeslandbruksstyret
- A18 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud (inkl. C8 og C9)
- A19 Forsvarets Bygningstjeneste

B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

- B1 Akershus Fylkeskommune
- B2 Buskerud Fylkeskommune
- B3 Hordaland Fylkeskommune

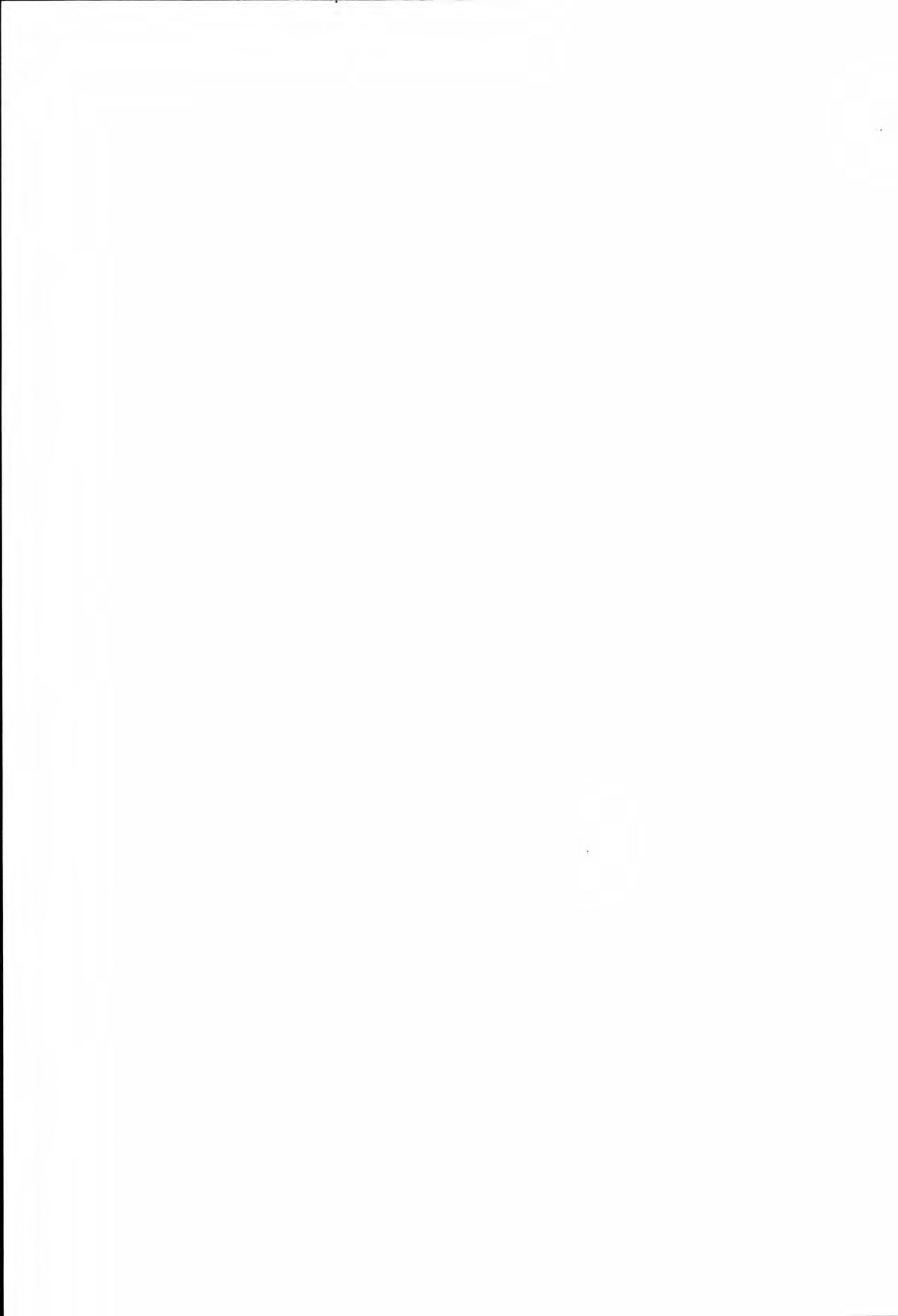
C KOMMUNALE ORGANER

- C1 Oslo kommune
- C2 Bærum kommune
- C3 Drammen kommune
- C4 Hole kommune
- C5 Ringerike kommune
- C6 Bergen kommune
- C7 Vaksdal kommune
- C8 Ringerike Landbruksnemnd (vedlagt høringsuttalelse A18 og C5)
- C9 Hole Landbruksnemnd (vedlagt høringsuttalelse A18)
- C10 Bærum Landbruksnemnd
- C11 Oslo Landbruksnemnd

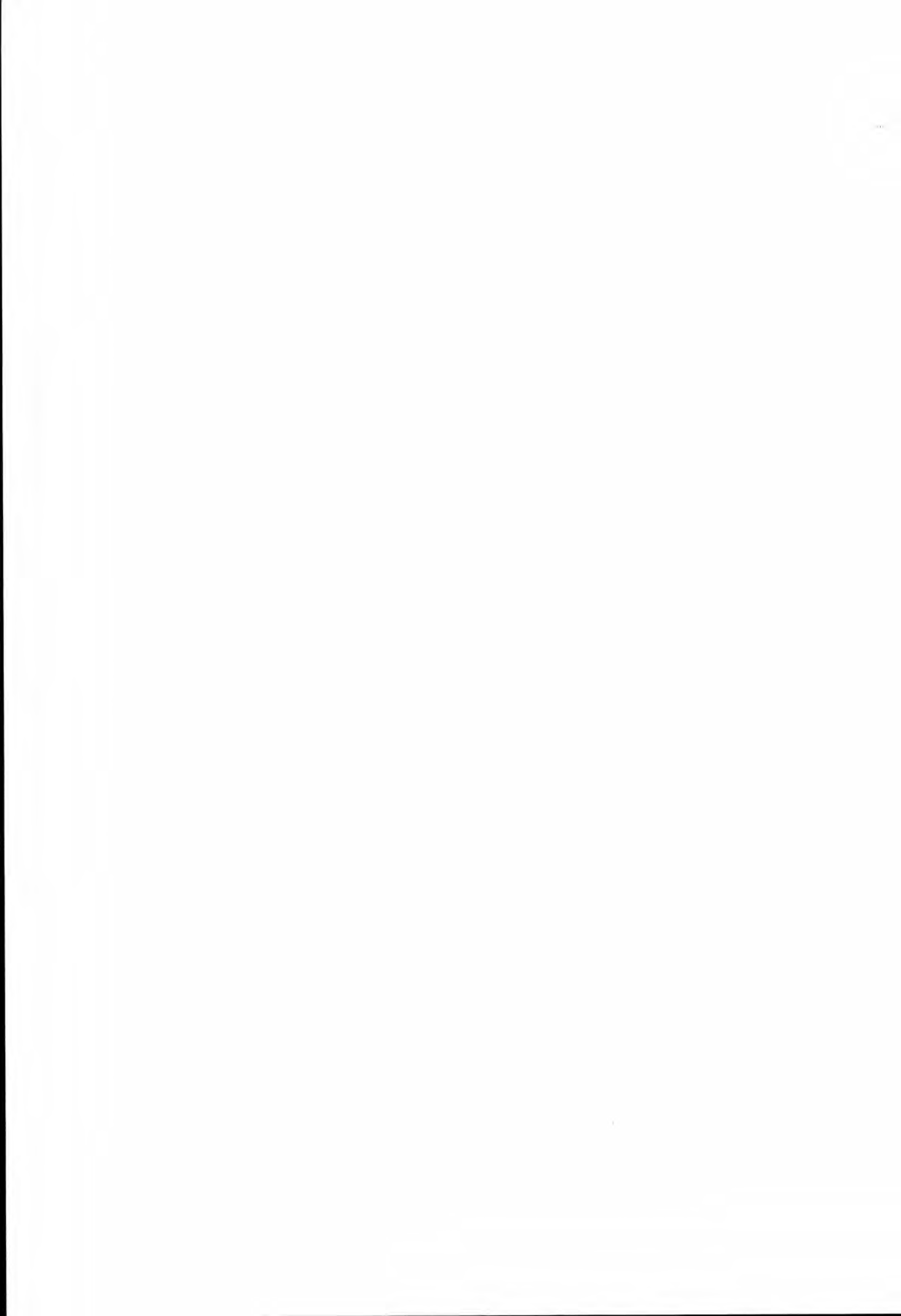


D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

- D1 Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s
- D2 AS Oslo Sporveier
- D3 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
- D4 Naturvernforbundet i Buskerud v/Naturvernforbundet på Ringerike
- D5 Naturvernforbundet i Bærum
- D6 Oslo og Omland Friluftsråd, fellesuttalelse
- D7 Oslo og Omland Friluftsråd, egen uttalelse
- D8 Natur og Ungdom
- D9 Den Norske Turistforening
- D10 Oslo og omegn Turistforening
- D11 Skiforeningen
- D12 Bærumsmarkas Venner
- D13 Skui Vel
- D14 Bekkestua Vel
- D15 Tanum Vel
- D16 Vestre Jong Huseierforening
- D17 Syklistenes Landsforening
- D18 Hole Jaktforening
- D19 Miljøet i Bygda Vår - Interessegruppe i Hole
- D20 Norderhov Sogneselskap
- D21 Buskerud Bondelag
- D22 Asker og Bærum Bondelag
- D23 Hole Landbrukslag
- D24 Hole Skogeierlag
- D25 Ringerike Krf
- D26 Hole Venstre
- D27 Buskerud SV
- D28 Ringerike Handelsstandsforening
- D29 Landsutvalget for jernbane
- D30 Håvard Aamelfot
- D31 Svein Jørgensen
- D32 Terje Nagell
- D33 Erik Moe Haugen m/fler.
- D34 Cornelius Jacobsen
- D35 Arnulf Brekken
- D36 Sjur Løchen Foght
- D37 Olaf Bryn Røkholt
- D38 Jan Fredrik Larsen
- D39 Sindre Nørgaard
- D40 Hans Kristian Frogner
- D41 Viggo Moe Haugen
- D42 Sigmund Rinden
- D43 Carl Wilhelm Tyrèn
- D44 Sofie Evjen Kallar



- D45 Jan Chr. Krohn
- D46 Narve Aase-Nilsen
- D47 Tor Kvandal
- D48 Esben Oust Heiberg
- D49 Carl August Mohn (Uttalelse fra Høyesterettsadvokat Carl Dunker)



A STATLIGE ORGANER



**A1****DET KONGELIGE NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENT**KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 22 34 90 90 - TELEFAX 22 34 95 25/65
POSTADRESSE: POSTBOKS 8148 DEP., 0033 OSLO - TELEKS 21486 OEDEP NNSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
25 OKT. 1993	
Sak/Doknr. 92/5004 10/	
Arkivbet. 555 9	

Deres ref
92/5004 555.9Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
NOE 93/6666 N ENR/RASDato
22.10.1993**RINGERIKSBANEN - BERGENSBANENS FORKORTEELSE -
KONSEKVENsutREDNING FASE 1**

Vi viser til oversendelse av 19.7.93.

Etter Nærings- og energidepartementets vurdering gir konsekvensutredningens fase 1 en tilfredsstillende gjennomgang av prosjektets virkninger for næringsliv og sysselsetting. Vi har derfor ingen vesentlige merknader til utredningen.

Med hilsen

Kjell Grønnevet (e.f.)
Einar N. Ruud



A2

DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

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

TELEFON 22 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

25.10.1993
25.10.1993
Saksbehandler: 92/5004-9 X
Arkivert: 1555

Deres ref
92/5004 555.9

Vår ref
92/4183 PA KØ/

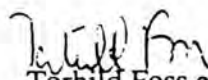
Dato
25.10.1993

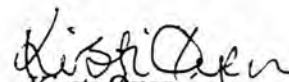
RINGERIKSBANEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I

Vi viser til brev fra NSB Bane av 14. juli 1993 med vedlegg.

Kommunal- og arbeidsdepartementet har ingen merknader til saken.

Med hilsen


Torhild Foss e.f.
fung. underdirektør


Kirsti Øyen



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

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

TELEFON 22 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NR. 3 9 1 1 2 3	REGISTRERT
23 OKT. 1993	
Sak/Doknr. 92/5004	X
Arkivbet. 5559	

Deres ref
92/5004 555.9

Vår ref
92/4183 PA KØ/

Dato
25.10.1993

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

Vi viser til brev fra NSB, Konsernstab strategi og miljø, av 16. juni 1993 med vedlegg.

Kommunal- og arbeidsdepartementet har ingen merknader til ovennevnte rapport.

Med hilsen

Torhild Foss e.f.
Torhild Foss e.f.
fung. underdirektør

Kirsti Øyen
Kirsti Øyen



A3

DET KONGELIGE JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42 - TLF. 22 34 90 90 TELEX 21 403 JDEP N
POSTADRESSE: POSTBOKS 8005 DEP. 0030 OSLO

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Pb 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
U 2 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004	13
Arkivbet.	123	

Deres ref.	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)	Dato
92/5004 555.9	93/750 U-Aa THG/ra	01-11-93

HØRING - RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

Vi viser til NSBs brev hhv 14 og 16 juli 1993.
Justisdepartementet har forelagt saken for en rekke av sine ytre etater.

Ringerike sorenskriverembete bemerker at en utbygging av Ringeriksbanen i høy grad vil berøre kommunene Hole og Ringerike. Under selve anleggsfasen og i de første årene etter at anlegget er avsluttet, er det realistisk å regne med en økning av sivile saker for retten med direkte tilknytning til anleggsvirksomheten. Embetet forventer videre at en utbygging vil medføre økt aktivitet i næringslivet generelt og at det både i planleggingsfasen og anleggsfasen vil bli en økning i henvendelsene til tinglysningsavdelingen. Uansett trasévalg vil utbyggingen berøre en rekke eiendommer.

Embetet bemerker videre at når reisetiden Hønefoss-Oslo blir redusert til ca 30 minutter, er det grunn til å anta at antallet innbyggere i sognet vil øke. Dette vil gi seg utslag i økt saksmengde for embetet på de fleste områder. Økt boligbygging innebærer flere dokumenter til tinglysning, flere sivile saker mv. Nærhet til Oslo vil formodentlig også øke antallet straffesaker. Omfanget av økningen i saksmengden er imidlertid vanskelig å beregne.

Asker og Bærum herredsrett bemerker at utbyggingen av Ringeriksbanen kan medføre betydelig merarbeid for herredsretten, men dette er avhengig av hvilket utbyggingsalternativ som velges, og i hvilken grad NSB kan få i stand minnelige løsninger.

Også Oslo byrett mener at utbyggingen av Ringeriksbanen vil kunne øke antallet saker for embetet, også her avhengig av trasévalg.

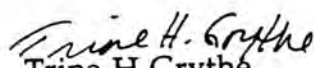
Ovenstående medfører at Justisdepartementet må vurdere bemanningen ved de domstoler som berøres av utbyggingen. Dette vil først bli aktuelt i 1996/97 når reguleringsplaner vedtas og eventuelle saker reises i forbindelse med at grunnerverv skal foretas.

Tilsvarende vil en befolkningsøkning som følge av utbygging av Ringeriksbanen også kunne få betydning for bemanningssituasjonen for politiet og lensmannsetaten i de aktuelle områder, f eks Ringerike politikammer og Asker og Bærum politikammer, samt lensmannskontorene i de berørte distriktene. Også her må det ved beregningen av utgiftene legges vekt på at etatene kan få større oppgaver enn det som kan forsvares innenfor dagens bemanning, og særlig dersom befolkningsforskyvningen skjer på en slik måte at endringen i de områder som blir fraflyttet ikke er så markante at man kan forsvare å omfordele ressurser til tilflyttingsområdene.

Justisdepartementet forutsetter at det tas hensyn til ovennevnte ved beregningen av utgiftene for utbyggingen. Vi ber om at dette tas eksplisitt opp med Samferdselsdepartementet og finner det naturlig at forholdene blir drøftet mellom de to departementer og eventuelt utbygger. Når trasévalget er foretatt kan Justisdepartementet for øvrig komme tilbake til en nærmere beregning av økonomiske og administrative konsekvenser.

Gjenpart av dette brev er sendt Samferdselsdepartementet til orientering.

Etter fullmakt


Trine H Grythe
rådgiver


Vera Rolland
konsulent



Saksbehandler, innvalgstelefon
Torild Skogsholm, 22348324

Vår dato
19.11.1993
Deres dato
14.07.93

Vår referanse
93/1316 451.1
Deres referanse
92/5004 555.9

NSB Banedivisjonen
Divisjonsstaben
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

i sin
oplyst til NS
24.11.93
71600
ti

RINGERIKSBANEN, HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I.

Det vises til NSBs brev av 14.07.93.

Vegdirektoratet har i sitt brev til Samferdselsdepartementet av 28.10.93 gitt sine vurderinger.

Samferdselsdepartementet har for øvrig ingen merknader.

Med hilsen

Kjell Rosanoff
Kjell Rosanoff e.f.

Ola Brattegard
Ola Brattegard

Vedlegg

**A5****DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT**KONTOR: AKERSGT. 42
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLONSB Banedivisjonen
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

NSB BANEDIVISJONEN	K255 K256
17 NOV. 1993	
Sak/Doknr. _____	
Arkivbet. _____	

Deres ref:
92/5004 555.9Vår ref: (bes oppgitt ved svar)
07343/92 A MYd/BBA
999993 50300 DIPDato:
15.11.93**RINGERIKSBANEN, HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 1**

Landbruksdepartementet har mottatt konsekvensutredning fase I med forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II for Ringeriksbanen til vurdering. Vedlagt var også Jernbaneutredning - Hovedrapport for Ringeriksbanen med NSB banedivisjonens tilrådinger.

Generelt

Ny Ringeriksbane vil gi næringslivet i Hallingdal med sidedaler en vesentlig konkurranseforbedring, idet reisetiden til hovedstadsregionen blir betydelig redusert. Dette vil bl.a. gjelde innen turisme. Gårds- og bygdeturisme er et viktig satsingsfelt i dagens landbrukspolitikk, og Landbruksdepartementet ser derfor positivt på at det bygges en mer direkte togforbindelse mellom Oslo og Hønefoss.

I konsekvensutredningsrapporten er alle de seks traséalternativene med varianter gitt en grei og grundig behandling. Alle alternativer/varianter har imidlertid ikke fått samme grad av oppmerksomhet. Som eksempel nevnes at i tabell 3.2 over kjøretider og stasjoner er alternativene 4A, 4B, 5A og 5B utelatt. Videre konsentrerer hovedrapporten seg om alternativene 1, 2, 2A, 3A og 6A. De øvrige, - alternativene 3B, 3C, 4A, 4B, 5A, 5B og 6B, - er omtalt under kap.3 Traséer og korridorer, men i resten av teksten er de stort sett utelatt. I forbindelse med valg av utbyggingskorridor er det vesentlig at det foreligger sammenlignbare opplysninger for alle alternativer.

Landbruksdepartementet anser allikevel det foreliggende materiale å være informativt nok når det gjelder konsekvensene for landbruk og kulturlandskap til å kunne ta

foreløpig standpunkt til trasévalg og stasjonslokalisering.

For øvrig er Landbruksdepartementet tilfreds med at NSB følger opp anmodningen om å gjennomføre jordpolitisk arealvurdering (JAV) for Hole og Ringerike.

Traséalternativer

Alt. 1: Skøyen - Lommedalen - Sundvollen - Steinsletta - Tollpinnrud.

I alt 332 daa dyrka mark og 99 daa skog vil bli beslaglagt. Alternativet vil medføre betydelige negative konsekvenser for landbruket og kulturlandskapet i Lommedalen og på Steinsletta. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet.

Alt. 2: Sandvika - Skui - Sundvollen - vest for Steinsåsen - Tollpinnrud.

I alt 167 daa dyrka mark og 140 daa skog vil bli beslaglagt. Av de alternativene som berører Bærum, har dette klart minst negative konsekvenser for landbruket og kulturlandskapet. Over søndre deler av Steinsletta vil imidlertid landbruket påføres betydelige driftsmessige ulemper. Landbruksdepartementet vil derfor sterkt frarå at Ringeriksbanen bygges etter denne traséen. Bærumsdelen av alt. 2 kan likevel være aktuell i kombinasjon med alt. 4 A på Ringerike.

Alt. 2A, via Rykkin: Sandvika - Rykkin - Sundvollen - vest for Steinsåsen - Tollpinnrud.

I alt 214 daa dyrka mark og 140 daa skog vil bli beslaglagt. Alternativet vil trolig øke utbyggingspresset i Frogner/Tandberg-området i Bærum, slik at verdifulle landbruksområder kan gå tapt. For Hole og Ringerike blir virkningene som for alt.2. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet.

Alt. 2A, variant Frogner eller Avtjerna: Sandvika - Frogner/Avtjerna - Sundvollen - vest for Steinsåsen - Tollpinnrud.

I alt 660 daa dyrka mark og 175 daa skog vil bli beslaglagt. Dette alternativet medfører svært store negative konsekvenser for landbruket og kulturlandskapet i Bærum. Et av de få gjenværende større, sammenhengende landbruksområdene i kommunen deles i to og utsettes for et betydelig større utbyggingspress enn i dag. For Hole - Ringerike; se omtale under alt. 2. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere noen av disse to variantene under alt. 2A.

Alt. 3A: Grefsen - Toenbakken/eksisterende Bergensbane - Hønefoss stasjon.

I alt 9 daa dyrka mark og 2 daa skog vil bli beslaglagt. Banen legges i tunnel hele strekningen. Alternativet vil ikke medføre negative konsekvenser av betydning for land-

bruket og kulturlandskapet. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

Alt. 3B: Grefsen - Åsa - Tannberg - Tollpinrud.
I alt 221 daa dyrka mark og 15 daa skog vil bli beslaglagt. Alternativet vil medføre betydelige negative konsekvenser for landbruket og kulturlandskapet mellom Åsa og Tollpinrud. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet.

Alt. 3C: Grefsen - Vestern - Hønefoss stasjon.
I alt 0 daa dyrka mark og 12 daa skog vil bli beslaglagt. Alternativet vil ikke medføre negative konsekvenser av betydning for landbruket og kulturlandskapet. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

Alt. 4A: Sandvika/Skøyen - Sundvollen - Åsa - Hønefoss.
Inntil 210 daa dyrka mark og 207 daa skog kan bli beslaglagt. Alternativet er en videreføring av alternativ 1, 2 eller 2A til Sundvollen, deretter dreier den nordover rundt Steinsfjorden. Forutsatt at alternativ 2 følges til Sundvollen, vil beslaget av dyrka mark og skog bli minst, og likeså de negative konsekvensene for kulturlandskapet. Med denne forutsetning er dette en trasé som Landbruksdepartementet kan akseptere.

Alt. 4B: Sandvika/Skøyen - Sundvollen - Åsa - Tollpinrud.
Inntil 365 daa dyrka mark og 286 daa skog kan bli beslaglagt. Traséen er felles med alt 4A til Åsa, hvor den dreier vestover. På Ringerike vil en lang rekke landbrukseiendommer påføres betydelige drifts- og miljømessige ulemper, og de negative konsekvensene for kulturlandskapet er store. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet.

Alt. 5A: Sandvika/Skøyen - Sundvollen - Tollpinrud.
I alt 326 daa dyrka mark og 92 daa skog kan bli beslaglagt. Alternativet er en videreføring av alternativ 1, 2 eller 2A til Sundvollen, deretter går den i tunnel under Steinsfjorden og Vik og knytter seg til alt. 1 i nordenden av Steinsåsen. Alternativet vil medføre betydelige negative konsekvenser for landbruket og kulturlandskapet på Steinsletta. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet.

Alt. 5B: Sandvika/Skøyen - Sundvollen - Tollpinrud.
I alt 110 daa dyrka mark og 122 daa skog kan bli beslaglagt. Alternativet er en videreføring av alternativ 1, 2 eller 2A til Sundvollen, deretter går den i tunnel under Steinsfjorden og Vik og knytter seg til alt. 2 ved søndre del av Steinsletta. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet hvis alt. 1 eller 2A benyttes i Bærum. Også i kombinasjon med alt. 2 i Bærum, vil Landbruksdepartementet fraråde denne traséen.

Alt. 6A: Skøyen - Åsa - Hønefoss stasjon.
I alt 9 daa dyrka mark og 2 daa skog vil bli beslaglagt. Banen legges i tunnel hele strekningen fra Skøyen til den koples på eksisterende Bergensbane litt før Hønefoss. Alternativet vil ikke medføre negative konsekvenser for landbruket eller kulturlandskapet av betydning. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

Alt. 6B: Skøyen - Åsa - Tollpinrud.
I alt 145 daa dyrka mark og 155 daa skog vil bli beslaglagt. Traséen følger alt. 6A til Åsa og deretter alt. 3B til Tollpinrud. Alternativet vil medføre betydelige negative konsekvenser for landbruket og kulturlandskapet på Ringerike (se alt. 4B). Landbruksdepartementet kan ikke akseptere at Ringeriksbanen bygges etter denne traséen.

Stasjonsalternativer

Traséalternativene 1, 2, 2A med varianter, 3B, 4B, 5A, 5B og 6B forutsetter at det bygges ny stasjon for Hønefoss ved Tollpinrud. Dette vil medføre et arealbehov på vel 1000 daa til boligbygging i tillegg til stasjonsanlegget. Området representerer i dag et betydelig jordbruksområde som ikke bør bygges ut.

Traséalternativene 3A, 3C, 4A og 6A baserer seg på en stasjon i Hønefoss sentrum, enten eksisterende eller ny bystasjon. Mulighetene for å dekke behovet for boligareal i Hønefoss-området, uten å legge vesentlig beslag på landbruksareal, vil være større, dersom en velger ett av disse alternativene. For Hønefoss vil Landbruksdepartementet anbefale stasjonsplassering i sentrum og sterkt fraråde Tollpinrud.

Ved valg av alternativene 4A eller 4B vil det være aktuelt med en stasjon ved Sundvollen. For alternativ 1, 2, 2A med varianter, 5A eller 5B står valget mellom Sundvollen og Vik. Begge stasjonslokaliseringene vil medføre behov for arealer til boligbygging. Ved Vik vil det i tillegg til avsatt boligareal bli nødvendig å ta i bruk Gjevaldsåsen eller landbruksareal. Dette anser Landbruksdepartementet som svært uheldig. Ved å legge stasjonen ved Sundvollen, vil en kunne unngå omfattende beslag av dyrka mark til boligformål. For de alternativene som aktualiserer stasjon i området Sundvollen-Vik, vil Landbruksdepartementet derfor anbefale stasjonsplassering ved Sundvollen.

Sammenfatning

Landbruksdepartementet kan anbefale følgende traséalternativer og stasjonslokaliseringer:

- 1: Alt.3A med stasjoner på Grefsen og Hønefoss sentrum

- 2: Alt.3C med stasjoner på Grefsen og Hønefoss sentrum
- 3: Alt.6A med stasjoner på Skøyen og Hønefoss sentrum
- 4: Alt.4A som en forlengelse av alt. 2 med stasjoner i Sandvika, Skui, Sundvollen og Hønefoss sentrum

De øvrige alternativene kan ikke anbefales.

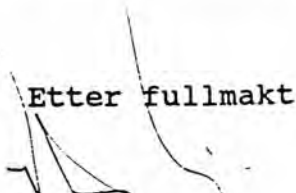
Konsekvensutredningsprogram for fase II

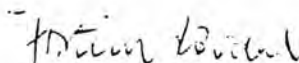
Forslag til program for fase II av konsekvensutredningen fokuserer i kap. 2.3 bl.a. på at forhold som inngrepets virkning på landskapsbildet og kulturmiljø skal belyses. Landbruksdepartementet forutsetter at kulturlandskapet behandles i sammenheng med dette.

Videre forutsettes at konsekvenser for tekniske anlegg i landbruket vil bli vurdert i samband med strekpunktet "tilgjengelighet/driftsulemper" i kap. 3.2 om konsekvenser for jord- og skogressurser.

For at eventuelle negative virkninger for landbruket skal kunne unngås så langt som mulig, og med tanke på best mulige løsninger vedrørende avdempende tiltak, er det viktig at det videre arbeidet gjøres i nær kontakt med de lokale landbruksmyndighetene (landbrukskontor, fylkesmannens landbruksavdeling).

Ellers har Landbruksdepartementet ingen merknader til forslaget til konsekvensutredningsprogram for fase II.

Etter fullmakt

 Kåre Selvik


 Jostein Løvdal

Saksbeh.: Mette Ydersbond, tlf. 22 34 92 33

Kopi til:
 Fylkesmannen i Oslo og Akershus, landbruksavdelingen,
 postboks 414, 2001 Lillestrøm
 Fylkesmannen i Buskerud, landbruksavdelingen,
 Dronninggt. 15, 3019 Drammen



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

A6

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Gunnar Fitje - 22639667

Vår dato
1993-10-26

Vår referanse
92/4188-7/8 PAN

Vårt ark. nr.
361.1

Deres referanse
92/5004 555.9

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 OSLO

NORDES STATSBREV	
28 OKT. 1993	
Sak/Doknr.	X
Arkivert	

Sendes MSB - B

til orientering
VEGDIREKTORATET, Oslo, 21/10 1993

**RINGERIKSBANEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 1
OG JERNBANEutREDNINGENS HOVEDRAPPORT**

Det vises til NSB sine ekspedisjoner datert 14 og 16 juli 1993.

Statens vegvesen i Oslo, Akershus og Buskerud har uttalt seg ved brev datert 12, 22 og 18 oktober 1993, som vi viser til. Kopier vedlegges.

Ringeriksbanen er i hovedsak et prosjekt som vil redusere reisetiden på Bergensbanen. Vi har merket oss at det er regnet med vesentlig overført og nyskapt trafikk. Dokumentasjon av trafikpotensial foreligger imidlertid ikke.

Ringeriksbanen vil trolig føre til betydelige endringer i trafikkbildet, herunder for nærtrafikkavvikling på bane. Vi forstår det slik at dokumentasjonen er unntatt fra offentlighet. Dette anser vi for å være i strid med intensjonene med konsekvensutredningsbestemmelsene, og vi vil reise spørsmål om NSB har lovgrunnlag for å unnta viktige deler av utredningene fra offentlighet. Så lenge det ikke foreligger dokumentasjon fra analysearbeidet er det derfor vanskelig å ta stilling til resultatene.

Statens vegvesen Oslo og Akershus minner om at transportutredningen for Vestkorridoren forutsettes å omfatte Ringeriksbanen da denne vil få betydning for utforming av det helhetlige transportsystemet inn mot Oslo. I utredningsprogrammet for Vestkorridoren er stilt krav om at Ringeriksbanen bør ses i sammenheng med utredningen for Vestkorridoren. Vegdirektoratet mener at det ikke er grunnlag for å anbefale korridor for Ringeriksbanen før analysen om Vestkorridoren foreligger.

Statens vegvesen Buskerud påpeker blant annet konflikt med Vegvesenets planer for E16. Vegdirektoratet er enig med vegkontoret i at forholdet til vegnettet bør utredes bedre.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Fra 06.12.93. får vi nytt telefon-
nummer 22 07 35 00

signe
Bruydelingen

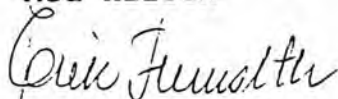
Veglaboratoriet
Gustadalleen 25

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	Telex
Postboks 8142 DEP	Grenseveien 92	22 63 95 00	21 542
0033 OSLO			Telefax
			22 63 97 68

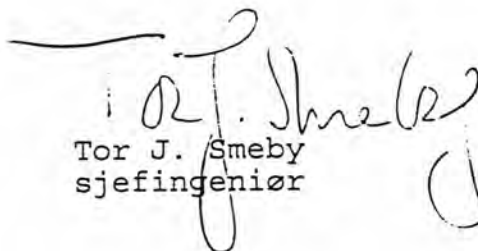
Grenseveien 97	Telefon 22 63 99 00
Telefax 22 63 98 66	Telefax 22 46 74 21

Vegdirektoratet antar at transportutredningen for Vestkorridoren vil avdekke de trafikale konsekvensene for alternativene til Ringeriksbanen i Oslo/Akershus. I Buskerud bør NSB samarbeide med vegkontoret, og redegjøre for konfliktene og de trafikale konsekvensene i forholdet til vegnettet.

Plan- og anleggsavdelingen
Med hilsen



Erik Furuseth
plan- og anleggsdirektør



Tor J. Smeby
sjefingeniør

Vedlegg

Kopi m/vedlegg: NSB Bane
Statens vegvesen Oslo
Statens vegvesen Akershus
Statens vegvesen Buskerud

GF/AIW



Statens vegvesen
Buskerud
Vegkontoret

A7

UL-vjulen
 OF

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

Vår dato
 1993-10-18

Vår referanse
 92/2193-28

Vårt ark nr.
 361.1

Deres referanse
 92/4188-7 Vplan

Statens vegvesen
 Vegdirektoratet
 Postboks 8142 DEP
 033 OSLO

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
93 10 21	92-4188-//
Ark.nr. 361.1	

RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I OG HOVEDRAPPORT

Vi viser til Deres brev datert 22.juli 1993.

Vår uttalelse til "Meldingen" er kommentert i "Konsekvensutredningen fase I, vedlegg 1":

Mulighetene for samordning med våre planer skal i følge programmet for fase I (vedlegg 2, kap.3) vurderes spesielt. Konfliktpunktene mellom banetraseer og vegnettet, samt forholdet til våre planer kommer dårlig fram i dokumentene. Bl.a. er alternativ 1 fortsatt med i utredningen. Det synes uklart i hvor stor grad kostnader til planskilte kryssinger og permanente/midlertidige omlegginger av veger er tatt med i kostnadsoverslagene. Vi vil for ordens skyld også gjøre oppmerksom på at enkelte veger har nedsatt akseltrykk, spesielt i teleløsningen. Forholdene må forutsettes utredet nærmere før endelig valg av korridor.

Det synes foreløpig ikke å legges tilrette for særlig overføring av lokaltrafikk fra veg til bane på Buskerudsiden, da det foreslås få holdeplasser. Vi savner imidlertid en analyse over de trafikkmessige konsekvenser ved ulike valg av stoppesteder langs korridorene. Dette er en klar svakhet.

Forholdet til overskuddsmasser synes fortsatt noe uklare da de fleste områdene som er nevnt mangler godkjenning. Dette bør klarlegges nærmere i fase II slik at NSB kan sikre seg områder for massedeponi. Vi har ikke prosjekter som kan ta imot masser, og vår parsell for Ev.16 Rørvik-Vik vil i seg selv få endel masser i overskudd.

Vi har følgende kommentarer til de ulike traseene for ny jernbane mellom Oslo og Hønefoss:

Generelt synes alternativene 1 og 2 i Buskerud å være forbløffende like de skissene vi tidligere har hatt for ny Ev.16 gjennom området - vegvesenet konkluderte dengang med å følge korridor langs eksisterende veg. Den foreløpige anbefalingen av alternativ 2 synes å ha lagt stor vekt på de økonomiske forhold.

Alternativ 4 gjennom Hole og Ringerike synes ikke å være viet tilsvarende oppmerksomhet ved sammenstilling av konsekvenser som alternativene i Bærum. Alternativ 4 er heller ikke behandlet i kapitlet om "Konsekvenser for samfunn" til tross for at alternativet synes å representere en egen korridor. Vi etterlyser en full vurdering av

alternativet og trafikk-konsekvenser av stasjonsplasseringen før endelig valg av korridor.

Alternativ 1

Ny bane synes å ligge i sterk konflikt med Ev.16 i Vik der det nylig er bygget ny omkjøringsveg. Ny bane vil også komme i konflikt med videreføringen, Ev.16 Rørvik-Vik, som er godkjent i kommuneplan for Hole kommune. Det er dessuten nå bygget to-sidig vegserviceanlegg i forbindelse med nytt kryss her, og det er vanskelige grunnforhold i bukta utenfor Vik.

For stasjonsplasseringer og fortsettelsen mot Hønefoss - se alternativ 2.

Vi vil gjenta at alternativ 1 synes urealistisk, og bør derfor utgå.

Alternativ 2

Det vil være nødvendig med nøye samordnet planlegging av veg og bane ved dette alternativet. Ny Ev.16 Rørvik-Vik, som vist i godkjent kommuneplan for Hole kommune, krysser Kroksundet i samme område som foreslått bane. To store samferdselsprosjekter her vil samlet gi en relativt sterk miljøbelastning. Ved Kroksund synes bruene å måtte sprike endel i østre side av sundet - noe vi oppfatter som en estetisk dårlig løsning.

Alternativet krysser videre fylkesveger (Fv.158 og Fv.162 ved Helgelandsmoen) og riksveger (Ev.16/Rv.35 ved styggedalen). Alle vegkryssinger vil måtte utføres med planskilt løsning, og den viste tunnelen ved Styggedalen må påregnes i leire (kvikk leire kan forekomme i dypere lag).

Stasjonsplassering ved Kroksund må vurderes nøyere med hensyn til adkomst og parkeringsforhold. Dersom banen bygges før ny Ev.16 vil en kunne få uheldig ekstra belastning av lokaltrafikk på eksisterende Ev.16 med vanskelige kryssforhold. Holdeplass ved Helgelandsmoen kan gi en vesentlig økning av trafikken på bl.a. Fv.158. Tolpinrud stasjon vurderes i forbindelse med ATP-Hønefoss.

Alternativ 3

3A: Dette alternativet synes å ha få konflikter med vegnettet i Buskerud.

3B: Alternativet kommer tidligere ut i dagen og vil komme i konflikt med både riks- og fylkesveger. Ved profil 38 000 er banen lagt i konflikt med Fv.156 over en strekning på ca. 700 m hvor omlegging kan by på problemer. Den vil også måtte krysse Rv.241, Ev.16 og Rv.35 planskilt.

3C: Alternativet er lagt i konflikt med Fv.163 over en strekning på ca. 200 m i vanskelig terreng. Banen ligger ellers som viadukt over byen og vegnettet forøvrig. Må vurderes i forbindelse med ATP-Hønefoss.

Alternativ 4

4A: Dette alternativet ligger delvis i konflikt med Fv.156. Det kan være aktuelt å parallellforskyve vegen på enkelte strekninger og det må sørges for planskilte kryssinger. Denne fylkesvegen har imidlertid relativt fleksibel kurvatur. Alternativet

synes ellers lite problematisk for vegnettet i Buskerud.

4B: Alternativet tilsvarer 4A syd for Åsa, men har vesentlig større konflikt med vegnettet nordover mot Tolpinrud - se merknad under 3B.

Alternativ 5

Forutsatt tilfredsstillende fjelloverdekning er det ingen konflikt med vegnettet. Se forøvrig under alternativ 2 vedrørende stasjonsplassering og videreføringen mot Hønefoss.

Alternativ 6

6A: Alternativet synes lite problematisk for vegnettet i Buskerud.

6B: Alternativet kommer tidligere ut i dagen med konflikter tilsvarende alternativ 3B.

Konklusjon:

Vi mener konsekvensutredningen bør utfylles endel med hensyn til forholdet til vegnettet før man velger korridor. Vi må forutsette at alle nødvendige tiltak på vegnettet er med i utbyggingskostnadene for ny bane.

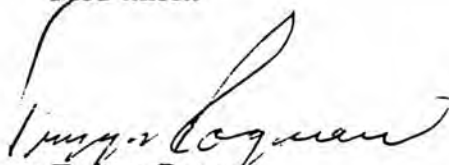
Stoppstedene trenger en nøyere vurdering med hensyn på trafikkskapende virkning på vegnettet før valg av korridor.

Statens vegvesen Buskerud vil fraråde alternativ 1.

Alternativene 3A og 6A synes lite problematiske for vegnettet i Buskerud.

Alternativ 4A bør utredes nærmere før valg av korridor.

Med hilsen


Trygve Rognan
Vegsjef


Svein Olav Thorvik
Plansjef

ATo/-



Statens vegvesen
Oslo

Vår saksbehandler-innvalgsnr.

Overing. H. H. Ruud - 22575535

Vår dato
1993-10-12

Vårt ark.nr.
361.1

Vår referanse
92/676-8

Deres referanse
92/488-7 Vplan
4188

VL-lytten
CF

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
93 10 20	92-4188-10
Ark.nr. 361.1	

A8

RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNING OG HOVEDRAPPORT

Viser til Deres brev av 93.07.22.

Bemerkningene til konsekvensutredningene begrenses til trafikale forhold og planprosessen.

Analysearbeidet

Ringeriksbanen er i hovedsak et prosjekt for å redusere reisetiden på Bergensbanen. Banen vil med stor sannsynlighet komme inn mot Oslo via vestkorridoren og vil på den måten kunne få en positiv innvirkning på nærtrafikken. Det er viktig at analysearbeidet belyser hvordan jernbaneinvesteringene på best mulig måte kan utnyttes for å styrke kollektivtrafikken.

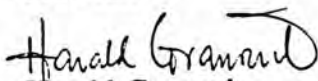
Det foreligger ingen dokumentasjon fra analysearbeidet som belyser hvilke trafikale virkninger banen får for nærtrafikken. Før dokumentasjon av forutsetninger etc. foreligger er det vanskelig for Statens vegvesen å ta stilling til resultatene.


Prosess

Transportutredningen for vestkorridoren forutsettes å omfatte Ringeriksbanen da det er forventet at den vil få betydning for utformingen av det fremtidige transportsystem. Sett på bakgrunn av at vestutredningen ikke er fullført kan det være uheldig at en allerede nå anbefaler ett alternativ. Analysearbeidet som har et noe annet utgangspunkt (helhetssystemer) vil kunne gi andre konklusjoner.

Endelig strategi for vestkorridoren skal, om mulig, foreslås etter FASE 1.

Planavdelingen
Med hilsen


Harald Granrud
seksjonsleder


Hans Håkon Ruud



STATENS VEGVESEN
AKERSHUS
Vegkontoret

Vår dato
22.10.93

A9

Vår referanse
92/2691-05/06/07
Pl-mus

Vår saksbehandler - innvalgsnummer Vårt ark. nr.
Oing. Steinar Robøle 22 72 52 68

Deres referanse
361.1

92/4188 - 7 Vplan

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

RINGERIKSBANEN - KONSEKVENSUTREDNING OG HOVEDRAPPORT.

Vi viser til Deres brev av 22.07.1993 samt materiale mottatt fra NSB i brev av 16.07.1993.

NSB og vegkontorene i Oslo og Akershus gjennomfører i samarbeid en transportutredning for vestområdet. Her skal NSB og Statens vegvesen samordne sin planlegging for å klarlegge rollefordelingen mellom jernbane og veg.

Statens vegvesen Oslo tar i sin uttalelse av 15. okt opp Ringriksbanens plass i nærtrafikken i vestområdet. Vi slutter oss til disse merknadene.

Vi vil sterkt understreke det uheldige i at det allerede nå tas et klart standpunkt til hvilket alternativ som bør velges. Den fulle konsekvensutredningen, fase 1, for vestkorridoren mellom NSB og Statens vegvesen vil danne et vesentlig sterkere faglig fundament for å vurdere Ringeriksbanens regionale betydning samt banens betydning for nærtrafikken i Oslo og Akershus. Denne konsekvensutredningen vil ventelig foreligge klar til offentlig ettersyn i januar 1994. Vi vil sterkt anbefale at resultatene fra denne avventes før en anbefaler valg av alternativer.

Mottatt kartmateriale ligger på et såvidt oversiktlig nivå at det ikke er mulig å komme med konkrete kommentarer mht. eventuelle konflikter med eksisterende eller planlagte nye vegger. Vi vil komme tilbake med merknader til dette på et seinere stadium i planprosessen. Vi forutsetter at NSB legger opp til et samarbeid i planarbeidet der denne type konflikter kan forventes å dukke opp.

Med hilsen

Stein Fyksen
Vegsjef

Nils - Erik Bogsrud
Plansjef

Kopi: Akershus fylkeskommune, Planavdelingen
Bærum kommune
Statens vegvesen Oslo



A10

DIREKTORATET FOR SIVILT BEREDSKAP
SANDAKERVEIEN 12, POSTBOKS 8136 DEP., 0033 OSLONSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STÅTSBANER		Kass.kode
27 OKT. 1993		
Sak/Doknr.		117
Arkivbet.		

Deres ref.
92/5004
555.9Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
Jnr. 2818/93 A/Ø 4
Ark.nr. 402.5
Saksbeh: Konsulent
Victoria TorvikDato
19.10.93.**RINGERIKSBANEN – HØRING AV KONSEKVENSENTREDNING FASE I OG
JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT**

Vi viser til brev fra NSB av 14. juli d.å. angående ovennevnte sak, og presenterer i det påfølgende Direktoratet for sivil beredskaps syn på konsekvensutredningen og hovedrapporten.

DSB har bl.a. som oppgave å bidra til at beredskapsmessige hensyn innarbeides i den alminnelige samfunnsplanleggingen. Følgelig vil vi knytte våre kommentarer til sikkerhetsmessige hensyn i tilknytning til tunneler og båndlegging av jordbruksarealer. I tillegg har vi spesielle kommentarer til trasévalg "Alternativ 4A".

SIKKERHET I TILKNYTNING TIL TUNNELER:

Flere av trasévalgene vil innebære at Ringeriksbanen blir lagt i tunnel over store strekninger. Ikke minst gjelder dette Alternativ 2 Sandvika som presenteres som NSBs ønskede trasévalg. Risiko ved tunnelbane påpekes også i konsekvensutredningen. Denne påpekingen griper imidlertid fatt i at ulykkesfrekvensen i tunnel er lavere enn på åpen linje, men at konsekvensene av uhell i tunnel er større enn på åpen linje.

DSB er nettopp opptatt av dette siste: "konsekvensene av uhell i tunnel". Det bør etter DSBs syn allerede på et tidlig tidspunkt i planleggingsprosessen budsjetteres med kostnader for å kunne redusere konsekvensene av uhell

gjennom bl.a. å sikre beredskapen ved evt. ulykker. En god beredskap kan bidra til å redusere konsekvensene av uhell inne i tunnelene. Sikkerhetsmessige hensyn bør innarbeides fra starten for ikke å bli et fordyrende element i ettertid.


ALTERNATIV 4 VIA SUNDVOLLEN - ÅSA

DSB har her tidligere vært i kontakt med Berdal Strømme A/S ang. dette trasévalget (Jfr. kopi av vedlagt brev til Berdal Strømme av 8.1.93).

DSB vil understreke at vi har et meget viktig anlegg i dette området. Av sikkerhetsmessige hensyn anser vi det nærmest umulig å legge banen slik det nå er lagt opp til.

Med hilsen


J. Engstrøm
Avd. direktør

 Svein H. Steinsland
Fung. kontorsjef

Vedlegg: 1



Kopi: U
Berstein
Amundsen

DIREKTORATET FOR SIVILT BEREDSKAP

SANDAKERVEIEN 12, POSTBOKS 8136, DEP, 0033 OSLO 1, TELEFON 35 10 20

Berdal Strømme A/S
Grønland 12
0188 OSLO

POSTGIRO NR. 5 21 42 67
TELEGRAMADR.:
SIVILBEREDSKAP, OSLO
TELEX 71370 DSB N
TELEFAX 35 17 81

Deres ref.	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)	Dato
Telefax av 26.11.92/ G.Slagnes	Jnr. 0050/93 SF 3 ASA/TA 450 Saksbehandler: Overing. A. Amundsen	08.01.93

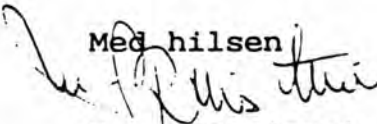
RINGERIKSBANEN - ALT 4 - VIA ÅSA

Det vises til Deres telefax av 26.11.92 ved Gunnar Slagnes. Vårt anlegg som har to adkomster må ha god forbindelse til eksisterende vei i området. Dette må løses ved underganger med grove dimensjoner.

Nødvendige høydeforskjeller blir vanskelig å håndtere i dette trange området.

Forøvrig er det av flere sikkerhetsmessige forhold uheldig å legge toglinjen så nært anlegget som skissert. DSB vil derfor i utgangspunktet sterkt anbefale å flytte trasèen mot fjorden. Dersom man ønsker en presisering/detaljering av disse forhold må det skje i et møte med klarerte personer fra Berdal Strømme.

Med hilsen


Magne Berstein (e.f.)
Kontorsjef


Are Amundsen
Overingeniør



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 73 58 05 00, Telefaks: 73 91 54 33

Postadresse: 7005 Trondheim

A11

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

17

Deres ref.
92/5004
555.9

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
93/8775-MK
Ark: 75

Dato
22.11.93

RINGERIKSBANEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I.

Oppsummering av merknader fra Direktoratet for naturforvaltning (DN)

DN mener den framlagte konsekvensutredningen på en tilfredsstillende måte har identifisert de konfliktområdene som er knyttet til ulike korridorer for Ringeriksbanen mellom Oslo og Hønefoss. De alternativene som er utredet i fase I er svært ulike med tanke på løsningsprinsipp og konfliktpotensiale. Det er etter vår mening, på det nåværende tidspunkt i prosessen, ikke riktig å gå inn på et endelig valg av én korridor.

Forslaget til utredningsprogram for fase II er generelt og bør konkretiseres mer når det er tatt beslutning om hvilke alternativ som skal videreutvikles.

NSB anbefaler forløpig korridor alternativ 2 til utredning i fase II. DN er positive til at Ringeriksbanen legges om Sandvika for å styrke det regionale kollektivnettet. Dersom et slikt valg betinger inngrep i form av en dagtrasé over Steinsfjorden, Røysehalvøya og elvedeltaet sør for Hønefoss, vil dette berøre et område med så store helhetsverdier innen natur-, kulturmiljø og landskap at alternativ 2 ikke kan anbefales.

DN mener det er behov for å dokumentere valget av alternative korridorer bedre og at det derfor er behov for å utrede minst to alternativer også i fase II. Dersom det skal gjøres et valg av ett hovedalternativ på grunnlag av fase I, mener DN det er riktig å gå videre med NSBs hovedalternativ 6A (Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss) i fase II. De viktigste virkningene av dette alternativet er knyttet til friluftslivet i Nordmarka. Disse virkningene vil være betydelige, men begrenset i tid.

Det vises til NSBs oversendelse datert 14.07.93. Direktoratet for naturforvaltning (DN) har vurdert det framlagte materialet:

- Konsekvensutredning fase I
- Sammendrag av konsekvensutredningen
- Jernbaneutredning Hovedrapport.

Vi har i tillegg basert vår uttalelse på innspill fra miljøvernavdelingene (MVA) i Buskerud og Oslo/Akershus.

Viser forøvrig til telefonsamtale 29.10.93 med Per Pedersen, vedrørende høringsfrist. Vi beklager at uttalelsen kommer seint.

INNLEDENDE MERKNADER TIL INNHOLDET I UTREDNINGEN

Utbygging av Ringeriksbanen i forbindelse med Bergensbanens forkortelse er i tråd med nasjonale mål for å oppnå en mest mulig effektiv og miljøvennlig transport. Opprusting av jernbanenettet vil gi jernbanen konkurransefortrinn i forhold til vei og fly i tråd med prinsippene om en bærekraftig utvikling på transportsektoren.

Fase I av konsekvensutredningen foreligger nå til uttalelse. Den skal i hovedsak identifisere konfliktområder og gi en grovmasket beskrivelse av de konsekvenser tiltaket vil medføre for de forskjellige alternativene. DN's innspill til utredningsprogram (UP), er med tanke på den beskrivende delen, ivaretatt. Den grovmaskede konsekvensutredningen gir etter vårt syn en god oversikt over hvilke natur- og miljøverninteresser som blir berørt ved de ulike alternativ. Konsekvensutredningen gir imidlertid i mindre grad vurderinger av tiltakets virkninger på disse verdiene eller hvordan eventuelle virkninger kan reduseres.

Synspunkter knytta til enkelttema og enkeltområder kommer etter vår mening godt nok fram i uttalelsene fra de regionale miljøvernmyndighetene. DN's vurdering og merknader til konsekvensutredningen, blir derfor i hovedsak konsentrert om konflikter knytta til regionale og nasjonale naturverdier. Vi har i uttalelsen valgt å legge vekt på de to mest aktuelle alternativene (2 og 6).

DN har i sin uttalelse lagt vekt på å se på de samlede konsekvenser for naturfaglige verdier i de to fylkene som blir berørt. På bakgrunn av fase I har DN synspunkter på hvordan behandlingen av alternativer skal følges opp i fase II.

De ulike alternativene

Konsekvensutredningen omfatter følgende hovedalternativer i tillegg til referansealternativet som er dagens bane via Drammen:

- **Alt. 1:**
Skøyen/Lysaker via Lommedalen, bru Kroksund, tunell Gjesvalåsen og Steinsåsen, dagtrase Steinsletta langs E-16, Helgelandsmoen og Hønefoss/Tolpinrud.
- **Alt. 2:**
Sandvika med varianter Skui, Frogner, Rykkinn og Avtjerna, bru Kroksund dagtrase Steinsåsen, Helgelandsmoen og Hønefoss/Tolpinrud
- **Alt. 3:**
Grefsen - Åsa (nord for Steinsfjorden), flere varianter Åsa - Hønefoss/Tollpinrud
- **Alt. 4:**
Alt. 1/alt. 2 til Sundvollen, øst for Steinsfjorden til Åsa, 2 var. til Hønefoss/Tollpinrud
- **Alt. 5:**
Alt. 1/alt. 2 med tunnel under Steinsfjorden v/Kroksund, videre som alternativ 1 og 2.
- **Alt. 6:**
Skøyen/Lysaker - Åsa, videre som alt. 4

NSBs plan for videre behandling

I den framlagte konsekvensutredningen inngår også et forslag til program for en mer detaljert utredning (fase II) som skal avklare endelig trasé innenfor valgt transportkorridor. I denne fasen skal også avbøtende tiltak for å begrense uheldige virkninger avklares. Fase II knyttes til kommunedelplanene som må utarbeides for parsellene i den valgte korridoren.

NSB har foreløpig anbefalt valg av alt. 2 (Sandvika med varianter) som utbyggingskorridor. Momenter for anbefalingen er forventet høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi, høy samfunnsøkonomisk nytte, god betjening av eksisterende og eventuelt nye boligområder i Bærum og relativt lave utbyggingskostnader. Mot valg av alternativ 2 taler særlig de betydelige miljøkonflikter som er knyttet til dagtraséene gjennom Hole og Ringerike.

NSB vil etter at konsekvensutredningen er offentlig hørt, behandlet og godkjent sentralt, gi en endelig anbefaling om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen overfor Samferdselsdepartementet. Utredningsprogrammet for konsekvensutredningens fase II er utformet slik at det kan anvendes på samtlige alternativer etter nødvendig tilpassing. Det foreslås fra NSBs side at det blir etablert en referansegruppe med deltakere fra

berørte kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå i forbindelse med utredningens fase II.

Regionale transportløsninger

Direktealternativene Skøyen-Hønefoss (6A) og Grefsen-Hønefoss (3A) gir den korteste kjøretid for lokaltogene, hhv 28 og 30 min. Alternativene over Sandvika (1 og 2 + 4 eller 5) gir lengst reisetid, opptil 40 min, men vil til gjengjeld kunne betjene forholdsvis store tettstedsområder med betydelig befolkningsgrunnlag. Alternativet åpner også for muligheten for fremtidig utbygging i vestre Bærum med Ringeriksbanen som kjernen i kollektivtrafikktilbudet.

Konsekvensutredningen viser at de alternativer som betjener lokaltrafikken i Bærum med Sandvika som hovedknutepunkt, gir mest trafikk og best driftsresultat.

Det er et overordnet mål å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og å øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i hovedstadsområdet. En bevisst satsning på jernbane for avvikling av lokal og regional trafikk, vil kunne avlaste hovedveinettet og dermed redusere støy- og forurensningsproblemene i vestlige deler av Oslo og Akershus.

DN mener at en framføring av Ringeriksbanen over Sandvika vil gi best mulighet for å oppfylle målsetningen om å økt bruk av kollektivnettet.

Ringeriksbanen vil være en viktig brikke i det pågående utredningsarbeidet knytta til Transportkorridor vest som omfatter både E18 og dobbeltsporet jernbane Skøyen - Asker. DN vil framheve behovet for å samordne dette arbeidet med sikte på å finne fram til løsninger som samlet kan gi det beste kollektivtrafikktilbudet slik at behovet for veiutbygging i vestkorridoren kan reduseres.

VURDERING AV DE VIKTIGSTE VIRKNINGENE FOR NATURMILJØ, LANDSKAP OG FRILUFTSLIV VED DE ULIKE ALTERNATIVENE .

Konsekvensutredningen gir en god oversikt og beskrivelse av hvilke natur- og miljøverminteresser som blir berørt av de ulike alternativene. DN's høringsuttalelse konsentreres om de mest aktuelle hovedalternativene 1 , 2, 3A og 6A. Alternativ 5 utgjør en variasjon som faller inn under alternativ 1 og 2 og kommenteres sammen med disse.

ALTERNATIV 1, 2 OG 5

Samlet sett har natur- og kulturlandskapet i Hole og Ringerike nasjonal verdi. Helheten i dette natur- og kulturmiljøet tilsier etter DN's oppfatning at en trasékorridor over Røysehalvøya (alt. 1, 2 og 5 fra Sundvollen til Hønefoss) overhode ikke kan anbefales. Alternativ 1 gjennom Lommedalen er også svært konfliktfyllt i forhold til tettstedsnære kulturlandskapsverdier.

De fleste av verdiene knytta til naturmiljø og landskap er sårbare for inngrep. Ringeriksbanens virkninger på hvert enkelt av disse enkeltområdene er neppe avgjørende. Et inngrep av denne størrelse vil imidlertid indirekte gi betydelige virkninger på de helhetlige verdiene knytta til natur, kultur og landskap i regionen.

Landskap

Natur- og kulturlandskapet i Ringerike og Hole er særpreget og interessant. Typisk for området er vekslinger mellom vidstrakte, intensivt drevne jordbruksarealer og mer småskala kulturlandskap. Geologi og jordsmonn gjør videre at området har stort biologisk mangfold. I Norge er det bare i Mjøstraktene at vi finner samme type landskap i storskala.

Gjennom nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap er 18 områder i Buskerud registrert. Røysehalvøya er valgt ut som et representativt område for denne landskapsregionen. I nasjonal sammenheng fremstår Røysehalvøya m/omland også som et historisk kjerneområde med betydelige verdier av kulturell og arkeologisk art med røtter tilbake til Vikingtiden.

Kroksund mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden er et spesielt sårbart punkt i Ringerikslandskapet. En bro over sundet vil gi dramatiske virkninger for landskapsbildet.

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.

Verdifulle naturområder

Sikring av biologisk mangfold er et overordnet hensyn i norsk miljøvernpolitikk som er forankret i en rekke internasjonale forpliktelser og avtaler. Det vises i den forbindelse bl.a. til St.meld. nr. 13 (1992-93) og Norges ratifisering av Biodiversitetskonvensjonen fra FN-konferansen om miljø og utvikling i Rio de Janeiro. Det arbeides for tiden med en nasjonal strategi og handlingsplan for biologisk mangfold. I Rundskriv T-937/april 1993 fra Miljøverndepartementet til kommunene utpekes biologisk mangfold som et nasjonalt prioritert satsingsområde for det kommunale miljøvernet.

Generelt er det behov for å ta spesielt hensyn der alternativer berører vassdrag, strandsoner, våtmarker, o.l. Virkninger av inngrep i slike naturtyper må dokumenteres grundig i fase II.

Innenfor regionen finner vi en rekke geologisk, zoologisk og botanisk interessante enkeltområder. Det er ialt 20 lokaliteter som er fredet i henhold til Naturvernloven i området omkring Steinsfjorden, Røysehalvøya og Hønefoss. Flere av disse er knytta til naturmiljø i elvelandskapet mellom Hønefoss og Nordfjord og botaniske

forekomster på Røysehalvøya. I tillegg er det 7 lokaliteter med fossiler som er fredet som naturminne eller naturreservat.

Plante- og dyreliv

Røysehalvøya er et rikt område for flere fuglearter. Våtmarksområdene rundt Tyrifjorden, Steinsfjorden, Storelva med deler av Begna har i løpet av de siste årene utviklet seg til å bli en nasjonalt viktig overvintringsplasser for bl.a svaner.

Storelva med tilliggende verneområder må betraktes som en helhet. Områdene er spesielt verdifulle fordi de representerer leveområder for spesielle fuglearter. Områdenes funksjon for disse artene er basert på som er svært sårbar for inngrep. Alternativ 1 og 2 vil påvirke svært mange viktige naturområder med rikt og verdifullt dyreliv.

Når det gjelder pattedyr og spesielt elg og rådyr må hele Røysehalvøya sees på som ett område av regional betydning som henger sammen med omkringliggende arealer med trekk til og fra halvøya.

Samtlige alternativer over Røysehalvøya vil skjære gjennom og punktere de svært begrensede naturområdene vi finner her. Mulighetene for å tilpasse tiltaket er små. Pattedyrens leveområder på Røysehalvøya vil bli sterkt påvirket ved fragmentering, barrierer osv. I fase II er det behov for utredninger for å klargjøre hvilke virkninger dette får for elg og rådyr regionalt.

Friluftliv og rekreasjon

St.meld. nr. 40 (1986-87) "Om friluftsliv" trekker opp retningslinjer for den nasjonale friluftslivspolitikken i Norge. Oppfølging av denne St.meld. er i gang som et nasjonalt prosjekt. Fylkesmannen i Buskerud er på denne bakgrunn igang med utarbeidelse av en handlingsplan for friluftsliv mot år 2000. I planen prioriteres arbeidet med et handlingsprogram for tilrettelegging og stimulering til friluftsliv i Tyrifjorden, Storelva og Røyse/Sundvollenområdet

Utover barrierevirkninger omtaler konsekvensutredningen på dette området i begrenset grad virkningen på friluftsliv og rekreasjon. Det er behov for en helhetlig kartlegging, klassifisering og gradering av enkelte områder.

Nordmarka og Hole/Røysehalvøya representerer to av de viktigste nærrekreasjonsområdene for befolkningen i nedre Buskerud og for store deler av Akershus fylkes befolkning. Med sin beliggenhet vil disse områdenes betydning trolig øke i de nærmeste årene.

For de hovedkorridorer som er utredet i fase I vil en linjeframføring etter alternativ 1, 2 og 5 fra Sundvollen til Hønefoss ha størst negativ virkning for

tilgjengelighet og opplevelsesverdi i friluftslivssammenheng. I konsekvensutredningen i fase II er dette et forhold som må utredes.

ALTERNATIV 3 OG 6

Alternativene som helt klart kommer i minst konflikt med friluftsliv, naturvern, vilt og kulturlandskap er **alternativ 3A** Grefsen - Hønefoss og **alternativ 6A** Skøyen/Lysaker - Hønefoss. Alternativene går i stor grad i tunnel under Nordmarka/Krokstogen, og kopler seg på Bergensbanen fra Roa like nordøst for Hønefoss.

De største negative virkningene ved alternativ 3A og 6A er knytta til friluftsliv i Nordmarka som følge av aktivitet i forbindelse med massetransport, veiframføringer, deponi av masse m.v. i anleggsperioden. Konsekvensutredningen i fase I gir ikke noe grunnlag for å vurdere omfanget av disse. I fase II er det behov for en bedre beskrivelse av hvordan tiltaket tenkes gjennomført og hvilke inngrep dette vil føre til. Det er spesielt fysiske forhold som plassering av tverrslag og veier, massedeponi, rigg- og serviceanlegg knytta til anleggsdriften, men også en beskrivelse av aktivitetenes art og varighet gjennom året. Dette vil være avgjørende forhold for vurderingen av hvilke virkninger dette alternativet vil få for friluftslivet i Nordmarka lokalt og i marka som helhet. Virkninger på opplevelseskvaliteter (plante-, dyreliv og landskap, støy, støv osv.) må inngå som grunnlagsvurderinger.

ALTERNATIV 4

Alternativ 4A vil gi redusert tilgjengelighet og innsnevring av vannrelaterte friluftsområder langs hele østsiden av Steinsfjorden. Landskapsvirkningen av inngrepet vil ellers være den mest betydelige virkningen av dette alternativet.

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

VIDERE BEHANDLING AV ALTERNATIVER

På bakgrunn av det foregående mener DN det er nødvendig med videre utredninger av alternativer innenfor korridoralternativ 2 over Sandvika fram til Sundvollen. Med de betydelige konfliktene som er knyttet til dagtraséene i Hole og Ringerike, vil det være avgjørende at valg av løsning på Akershus-siden ikke legger utilsiktede bindinger på trasévalget i Buskerud. Utredningene må konsentreres om de tema som er spesielt nevnt som konfliktfylt. For DN er det spesielt vesentlig å få fram sammenlignbare eller konkurrerende alternativer. Tilpassninger eller eventuelle avbøtende tiltak for å redusere virkninger av et alternativene må inn som grunnlag før beslutning eller valg gjøres.

DN mener fase I har avdekket et stort konfliktpotensiale knytta til alternativ 2. Dersom NSB ønsker å gå videre med dette alternativet slik det foreligger nå er det

nødvendig å holde også andre alternativer åpne i fase II. DN ønsker at en uansett utreder alternativ 6A Skøyen /Lysaker - Hønefoss i fase II.

MILJØVENNLIG BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

Lokaliseringen av stasjon i Hønefoss-området vil være et sentralt spørsmål i det videre utredningsarbeidet. Stasjonslokaliseringen vil ha stor innflytelse på samordning og tilknytning til øvrig transportsystem og på lokalisering av nye boliger og bedrifter. For å oppnå en overgang fra bil til bane, også når det gjelder nærtrafikken i regionen, er det av stor viktighet at stasjonen ligger så nært sentrum som mulig. DN vil anbefale at man i det videre planarbeidet tar sikte på å utvikle Hønefoss jernbanestasjon til kollektivknutepunkt for regionen med tilrettelagt mulighet for overgang til gang, sykkel og buss. Dersom en går videre med et alternativ som forutsetter ny stasjon utenfor sentrum, må utredningene i fase II klargjøre hvilke virkninger en slik ny stasjon vil gi for kollektivbruken i Hønefoss.

En stasjonsetablering utenfor sentrum vil ikke være i overensstemmelse med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, samt de retningslinjer Regjeringen trekker opp i St. meld. nr. 31 (1992-93) "Om den regionale planleggingen og arealpolitikken". St.meld. nr 31 slår fast at en bedre styring og samordning av arealbruk og transportsystem er nødvendig dersom nasjonale mål om stabilisering av CO₂-utslippet i år 2000 på 1989-nivå skal nås. En ny stasjon på Tollpinrud som jernbaneutredningen åpner for, kan imidlertid føre til uheldig spredning av sentrumsfunksjoner med en svekkelse av Hønefoss sentrum som konsekvens.

KONKLUSJON

Med vektlegging av de betydelige nasjonale interesser som er knyttet til natur og kulturlandskapet i Hole/Ringeriksregionen og dette natur- og kulturområdets betydning for det regionale i friluftslivet, finner DN at alt. 3A (Grefsen - Åsa - Hønefoss) og 6A (Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss) er klart å foretrekke. Begge disse alternativene gir videre mulighet for å utvikle eksisterende stasjon i Hønefoss sentrum til kollektivknutepunkt i regionen. Dette er et viktig prinsipp som er i samsvar med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging og St.meld. nr. 31 (1992-93), "Den regionale planleggingen og arealpolitikken". Da alt. 6A gir kortere reisetid og har en høyere samfunnsøkonomisk nytte enn alt. 3A, mener DN at dette alternativet er det beste ut fra de opplysningene som er framlagt. Alternativ 6A vil etter DN's vurdering best ivareta det overordnede mål om forkortet reisetid Oslo-Bergen, samt bidra til å styrke Hønefoss som regionalt senter samtidig som de betydelige natur-, kulturvern- og friluftinteressene i regionen blir minst skadelidende.

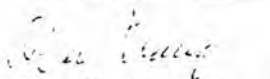
Dersom Sandvika innpasses i trasévalget for Bergensbanens forkortelse anbefaler DN at det utredes et justert alternativ 2 over Sandvika til Åsa som kombineres med alt. 6A nordøst for Hønefoss.

KOMMENTARER TIL VIDERE UTREDNINGSPROGRAM FASE II

Fase II skal være en finmasket utredning hvor en ytterligere avklarer tilpasning av traséen innenfor valgt hovedkorridor. I fase II skal elementer som ikke har blitt gjennomgått tilstrekkelig i fase I bli nærmere vurdert. I tillegg skal avbøtende tiltak avklares. DN antar at valg av trasékorridor vil medføre behov for endringer, presiseringer og suppleringer til det foreslåtte utredningsprogrammet for fase II.

De vurderinger som skal utføres i fase II er etter DN's vurdering fylldig beskrevet i NSBs forslag til utredningsprogram. DN vil understreke behovet for helhetsvurderinger. Utredningsprogrammet må utformes slik at det ikke bare foretas utredninger knyttet til enkelttema eller enkeltområder, men at områder og tema også sees samla og i sammenheng.

Med hilsen


Ola Skauge e.f.
Avdelingsdirektør


Reidar Dahl

Saksbehandler: Morten Kielland, 07580597

Kopi til:

Avd. for regional planlegging og ressursforvaltning, MD
Avd. for naturvern og kulturminner, MD
Avd. for internasjonalt samarbeid, luftmiljø og polarsaker, MD
Avd. for vannmiljø, industri- og avfallssaker, MD
SFT
RA
Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernadv.
Fylkesmannen i Oslo/Akershus, miljøvernadv.
NIBR,
Biblioteket /KU-senteret
Pb 44 Blindern
0313 OSLO

A12



Statens forurensningstilsyn

Postadresse: Pb. 8100 Dep. 0032 Oslo

Kontoradresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00 Telefax: 22 67 67 06

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	KASS. KCD8
04 NOV 1993	
Sak/Doknr. _____	
L. rlvshet	

Deres ref.
92/5004
555.9

Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)
92/6139-8 AP
683.033/9

Dato
31. oktober 1993

Ringeriksbanen

Høringsuttalelse til konsekvensutredning fase I og jernbaneutredningens hovedrapport

Dersom det er økonomisk gjennomførbart, bør tiltaksgrensen for boliger være 55 dBA (Leq) og for spesielt støyømfintlig bebyggelse/områder 50 dBA (Leq). Støyulempen på kr 10 000 pr. person pr. år gjelder for de som føler seg sterkt plaget av støyen. SFT stiller spørsmål om stasjonsalternativet Tollpinrud utenfor Hønefoss er i strid med Rikspolitiske retningslinjer.

Vi viser til Deres brev av 14. juli 1993 med oversendelse av konsekvensutredning for fase I og forslag til program for fase II for Ringeriksbanen Oslo-Hønefoss. Videre viser vi til Deres brev av 16. juli 1993 med oversendelse av jernbaneutredningens hovedrapport for Ringeriksbanen.

Statens forurensningstilsyn (SFT) vil innledningsvis bemerke at deler av innholdet i jernbaneutredningens hovedrapport burde inngå i konsekvensutredningen for fase I for slike prosjekter generelt. Vi tenker her spesielt på kapittelet om samfunnsøkonomisk vurdering.

I sammendraget for konsekvensutredningen sies det at man vil skjerme boliger som får støynivå over 60 dBA og for spesielt utsatte steder over 55 dBA. SFT har i andre høringsuttalelser i tilsvarende saker anbefalt at man benytter en utendørs døgnekvivalent støygrense på 55-60 dBA (Leq) ved boliger og 50-55 dBA (Leq) ved spesielt støyømfintlig bebyggelse/områder. Dersom det er økonomisk gjennomførbart, bør imidlertid tiltaksgrensen for boliger være 55 dBA (Leq) og for spesielt støyømfintlig bebyggelse/områder 50 dBA (Leq).

Forøvrig har SFT ingen merknader til selve konsekvensutredningen (fase I) eller programmet for fase II med hensyn til støy og vibrasjoner.

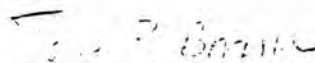
Under "Samfunnsøkonomisk vurdering" i jernbaneutredningens hovedrapport er det bl.a. foretatt beregninger av kostnader for støyulemper basert på at ulempen er verdsatt til 10 000 kr pr. person pr. år. SFT vil presisere at dette tallet gjelder *pr. person som føler seg sterkt plaget av støyen*. Det ser ut til at det ikke er tatt hensyn til dette i beregningene. Til orientering vil vi opplyse at det kan regnes med følgende tall for antall personer som vil føle seg sterkt plaget ved ulike støynivåer:

Støynivå dBA (Leq)	Antall (%) sterkt plaget
50-55	5
55-60	10
60-65	20
65-70	30
70-75	40 osv.

Det er ikke foretatt slike sjenanseundersøkelser i Norge, men vi har tatt utgangspunkt i tilsvarende tall for vegtrafikkstøy samt utenlandske undersøkelser som indikerer at det er en såkalt "bonus" på ca. 5 dB til gunst for jernbanen ved støynivåer over 60 dBA (Leq).

Når det gjelder stasjonsvalg i Hønefoss stiller SFT spørsmål om alternativet Tollpinrud utenfor Hønefoss er i strid med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (Rundskriv T-5/93 fra Miljøverndepartementet). I retningslinjene heter det bl.a.: "Planlegging av utbyggingsmonsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter." Ved å legge en ny jernbanestasjon for Hønefoss utenfor Hønefoss by vil det skapes et nytt transportbehov fra bykjernen i forhold til om eksisterende stasjon i byen blir benyttet.

Med hilsen


Toril P. Borvik (e.f.)


Arne Palmstrøm

Kopi til:

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

Fylkesmannen i Buskerud
Miljøvernavdelingen
Haugesgt. 89
3020 DRAMMEN

**A13**

RIKSANTIKVAREN

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

STATSBANER	
10 NOV 1993	
ØKNT	

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)
93/472/5 P 1-54 JSDATO
28.10.1993.**RINGERIKSBANEN. KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A, FASE I, SAMT FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FOR FASE II. HØRINGSUTTALELSE.**

Riksantikvaren har mottatt konsekvensutredningen for fase I for Ringeriksbanen Oslo - Hønefoss, samt forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II, i henhold til Plan- og Bygningslovens § 33-5.

Arbeidet med Ringeriksbanen, eller Bergensbanens forkortelse som den også kalles, startet som melding etter Plan- og Bygningslovens § 33-3. Meldingen inneholdt ved siden av en generell beskrivelse av tiltaket og dets da kjente virkninger på miljø, naturressurser og samfunn, forslag om å dele utredningsarbeidet inn i to faser; en grovmasket KU på fylkesplansnivå for å kunne foreta valg av trasé og en finmasket KU knyttet til kommuneplans-/reguleringsplans nivå for de enkelte strekninger. Meldingen inneholdt forslag utredningsprogram for KU, fase I.

Den foreliggende konsekvensutredning for fase I skal således danne grunnlaget for valg av trasékorridor for Ringeriksbanen. I tillegg inneholder den forslag til utredningsprogram for KU, fase II.

I det etterfølgende vil Riksantikvaren kort kommentere hvert enkelt traséforslag og forslaget til utredningsprogram for fase II, samt gi sin anbefaling til det videre arbeidet.

Konsekvensutredningen.

Bergensbanen går i dag via Drammen. Strekningen fra Oslo til Hønefoss om Drammen er på 112 km. med 17 stasjoner, og med en reisetid varierende fra 1 time og 47 min. for lokaltog til 1 time og 22 min. for hurtigtog.

Den nye Ringeriksbanen skal bygges for 200 km/t og med horisontalkurvaturradius på min. 2 400 m. Banen vil, alt etter hvilket alternativ som velges, variere mellom 43 km. og 53 km. i lengde, og med en kjøretid på mellom 28 og 38 min. alt etter valgt alternativ.

POSTADRESSE:
Postboks 8196 Dep.
0034 Oslo

BESØKSADRESSE:
Dronningens gt. 13
0152 Oslo

TELEFON:
22 94 04 00

TELEFAX:
22 94 04 04

Reisetiden vil således gi min. 1 time og 10 min. i besparelse i forhold til dagens. Målet er at reisetiden Oslo - Bergen i første omgang søkes redusert til ca. 5 timer. Det langsiktige mål er at totalreisetiden på denne strekningen skal reduseres til 3 - 3,5 timer.

Utredningen er foretatt for 4 trasékorridorer, samt ulike alternative varianter som gir en rekke kombinasjonsmuligheter. Hoved traséene er:

Alt. 1: Skøyen/Lommedalen

Alt. 2: Sandvika

Alt. 3: Grefsen

Alt. 6: Skøyen/Åsa

Alternativ 4 (A og B) og 5 (A og B) er varianter av alternativ 1 og 2.

Banen vil gå gjennom "Oslogryta's" vestre landskapsrom med daler som skjærer seg inn i Markaplatået og fram til Hønefoss i det storslagne "Ringerikslandskapet". De to landskapsrommene er ikke sammenhengende, men brytes av Oslomarkas fjellmasiv.

Både Bærum med sitt kystklima og Ringerike/Hole med sitt innlandsklima er kjent for sitt biologiske mangfold, sitt næringsrike jordsmonn og berggrunn og sitt gunstige klima. Begge landskapsrommene er rike på fossilførende kambrosiluriske lag av nasjonal og internasjonal verdi. Både i Bærum og Hole finner vi flere fossilforekomster som er vernet etter Naturvernloven.

Ringerikslandskapet, som omfatter kommunene Hole og Ringerike, har flere lavereliggende barskoger på kalkgrunn. Disse representerer en meget sjelden naturtype med stor verneverdi. I Hole er Viksåsen allerede vernet og i Ringerike er et område vest for Ulltvedtjern foreslått vernet. Mange av Ringerikes små tjern er av stor limnologisk interesse og de representerer verdifulle naturhistoriske dokumenter. Ulltvedtjern er vernet etter Naturvernloven, det er også Hovsenga ved Randselva.

Av spesiell interesse og av stor naturhistorisk verdi, er Storelva mellom Hønefoss og Tyrifjorden som på en utmerket måte viser alle utviklingstrinn i et meanderende elveløp. Her finnes avsnørte elvesvinger i alle stadier fra gjenngrodne myrer til åpent vann. Vernet etter Naturvernloven er Juveren, Synneren, Lamyra og Averøya.

Det mangfoldige naturgrunnlaget ga grunnlag for tidlig bosetting og til utnytting av de fruktbare arealene, og dermed utviklingen av dagens kulturlandskap og kulturmiljø. I kulturhistorisk sammenheng er Ringerikslandskapet knyttet til tidlig bosetting (bronsealder), rike jernalderfunn, sagatidens konger og maktsentra fra middelalderen. Hole og Ringerike er de kommunene i Buskerud som har flest registrerte fornminner (automatisk fredete kulturminner). Kommunene har stått sentralt i ulike samfunnen fra jernalder til i dag. Funnpotensialet må således sies å være særdeles stort der banens ulike alternativer krysser de sentrale områdene i Hole kommune.

Konsekvensutredningen bygger bare på kjente data når det gjelder automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid. Det råder derfor stor usikkerhet med hensyn til ikke-kjente kulturminner i disse områdene med stort funnpotensiale.

Kulturminnelovens krav om undersøkelsesplikt for tiltaket er ikke oppfylt.

I og med at fase I skal føre fram til et beslutningsgrunnlag for hvilken trasé som skal velges, burde undersøkelsesplikten ha vært oppfylt da det ellers vil være fare for at beslutningen treffes på sviktende grunnlag. Utredningen skulle på dette stadiet ha klarlagt virkningene de ulike alternativene ville kunne få for kulturminner og kulturmiljøene.

Dette anses å være spesielt viktig for de to alternativene 1 og 2 mellom Sundvollen og Hønefoss, men gjelder naturligvis generelt.

Riksantikvaren vil derfor kreve at det fortas tilleggsutredninger om kulturminner og kulturmiljøer i henhold til Kulturminnelovens § 9 før det kan fattes vedtak om trasévalg dersom alt. 1 eller 2 velges som planlagt gjennom Hole/Ringerike.

I det etterfølgende kommenteres hvert alternativ for seg.

Alt. 1 - Skøyen/Lommedalen.

Dette alternativet tar av fra Drammensbanen ved Skøyen og ligger i en kort sone i dagen langs Lysakerelva til Jar. Dalen langs Lysakerelva var i steinalderen en fjordarm, slik at det kan være mulige standbundne boplasser langs traséene. Alternativet har videre en kort dagsone ved Øverland før den kommer ut i dagen i Lommedalen. Ved Øverland vil banen medføre store inngrep og derved endringer i det kulturhistoriske og tettstedsnære landskap. Banen vil danne en barriere i landskapet i en av de mest brukte adkomster i Bærumsmarka. Dersom dette alternativet blir valgt må tilpasningen mellom bane og terreng ofres spesiell omtanke i KU fase II.

Gjennom Lommedalen går traséen gjennom verdifulle og prioriterte kulturlandskap. Spesielt mellom Grorudenga og By vil banen kunne forringe kulturlandskapet og danne en barriere. Bisperveien, som er en oldtidsvei og derved automatisk fredet, blir berørt da banen vil krysse veien og således dele opp oldtidsveien. Ved Burud vil banen endre landskapet og derved redusere gravfeltets sammenheng med kulturlandskapet. Området har et stort potensiale når det gjelder fornminner fra jernalder og middelalder.

Fra Lommedalen går traséen inn under Markaplatået og dukker fram i dagen syd for Sundvollen ved Rørvika hvor den passerer Kroksundet på ny bru. En ny bru her vil gripe dramatisk inn i og dele opp fjordlandskapet. Samtidig vil brua være lang, ha lav høyde og ha fallende lengdeprofil og derved framstå som et fremmedelement i det vakre landskapsbildet. Skulle også Vegvesenets planer om ny bru her bli realisert, vil konflikten med to nye bruer bli så stor at dette landskapsrommet ville bli totalt ødelagt.

Det foreligger også et forslag om å krysse Kroksund ved Sundvollen slik at ny bru legges inntil eksisterende veibru. Dette vil kunne forringe opplevelsen av eksisterende konstruksjon som består av en ny veibru lagt ovenpå den gamle brua slik at gammelbrua fungerer som gangbru, og veibrua svever over denne. En elegant løsning som forener gammel og ny tid. Dessuten vil en slik trasé kunne berøre hellerisningen ved Grendehuset syd for Sundvollen. Hellerisninger er av nasjonal interesse, og Riksantikvaren vil gå sterkt imot et inngrep i dette området.

Banen går så i tunnel under Gjesvalåsen fram til Vik (mulig stasjonsområde) og i tunnel under Steinåsen fram til Steinsletta ved Stein gård. Steinsletta er et storslagent kulturlandskap, delt opp av karakteristiske nord/syd-gående kalkåser med sin helt spesielle flora. Området er svært rikt på kulturhistoriske minner og er foreslått som kulturlandskap av nasjonal verdi.

Mesteparten av historien knyttes til Stein gård og til sagakongene Harald Hårfagre, Halvdan Svarte, Olav den Hellige og Harald Hardråde. Nord for gården ligger Halvdanshaugen hvor deler av den folkekjære kongen skal ligge begravet. På gården Stein finner vi også rester av en middelalderkirke som ble ødelagt av lynet i 1680. Selve gården vil ikke bli berørt av tiltaket, men banen vil medføre endringer i landskapets kulturhistoriske helhet der den stanger seg fram over Steinsletta uten samspill med det storslagne landskapet.

Banen går i en bue vestover mot Mo-gårdene og videre tvers over Lamyra naturreservat og meanderlandskapet ved Storelva. Lamyra er en avsnørt elvesving som viser gjengroing i ulike stadier og er en sjelden naturtype med rik og variert myr- og vannplantevegetasjon. Innenfor reservatet ligger Motjernet, kjent som Tjernet i Norges første barnebok: Jørgen Moe's fortelling "I Brønden og i Kjærnet". Traséen vil måtte føre til oppheving av vernevedtaket om Lamyra.

På vestsiden av Storelva vil banen gå på høye fyllinger i elva's randsone og ravinlandskap fram mot Bærengsletta og nytt stasjonsområde ved Tolpinrud. Komplekse naturmiljøer og kulturlandskapet vil bli brutt opp i usammenhengende deler. Samlet vil de negative konsekvensene være store.

Samlet sett vil alt. 1, med en del korrigeringer, kunne aksepteres av Riksantikvaren som hovedkorridor for strekningen Oslo - Sundvollen. Strekningen fra Sundvollen til Hønefoss (Tolpinrud) som går gjennom det sentrale "Ringerikslandskapet" i Hole/Ringerike må skånes for tiltaket slik det er foreslått. Området har vært bebodd siden bronsealderen. Her finner vi gravrøyser fra jernalder og tufter etter store maktsentra i vikingetid/middelalder. Kulturlandskapet som i seg selv er foreslått vernet, har tilknytning til fire av våre største sagakonger. Området har stor historiefortellende verdi og bør være et kjerneområde for arkeologi. Det sier seg selv at funnpotensialet er meget høyt.

Riksantikvaren vil sterkt fraråde at strekningen Sundvollen - Hønefoss som foreslått, kommer til utførelse. Dersom strekningen skal kunne vurderes som aktuell på lik linje som de andre traséene, må det først foretas undersøkelser i henhold til Kulturminnelovens § 9, fordi

usikkerheten med hensyn til funnmuligheter i denne delen av traséen er meget stor. Avgjørelsen om hovedkorridor for banen må da utstå til slike undersøkelser er foretatt.

Alt. 2 - Sandvika.

Alternativ 2 tar av fra Drammensbanen i Sandvika og går i dagen fram til Jong. Ved Jong ligger banen nært opp til en gravhaug (automatisk fredet), og tunnelinnslaget vil ligge like ved restene av Jong Kalkovn. Videre har banen to korte dagstrekninger ved Skui og Bjørum sag. Ved Bjørum sag vil banen krysse den gamle kirkeveien til Tanum kirke (trolig oldtidsvei). Ellers er banestrekningen fra Sandvika til Sundvollen lagt i tunnel.

Banen krysser Kroksund i samme trasé som alt. 1 og går i bru fram til sydenden av Gjesvollåsen/Fekjæråsen. I stedet for å dreie mot Vik, dreier alt. 2 vestover og kommer ut i dagen ved Fekjær. Banen vil så gå med stiv linjeføring tvers over det storslagne kulturlandskapsrommet mellom Fekjær, Borgen og Løken på en opp til 15 m. høy fylling. Selv om fyllingen erstattes av en viadukt på denne strekningen vil banen ligge som et fremmedelement i landskapet. Dette området er heller ikke undersøkt med hensyn til automatisk fredete kulturminner. I likhet med Steinsletta og områdene omkring, skulle funnpotensialet i området være stort da landskapsrommet har sammenheng med Steinsletta på nordsiden av Viksåsen. Traséen ligger nært opp til, men berører ikke, Viksåsen naturreservat eller Biliåsen landskapsvernområde.

Over Bymoen og Mosmoen går banen gjennom skogkleddede områder som gjennom reguleringsplan er regulert til klimavernsone, før den kommer ut på Lamoen i kanten av Lamyra naturreservat. Banen krysser Storelva ved Busund og faler så sammen med alt. 1 fram til Hønefoss. Fra Bymoen og nordover synes konfliktene ikke å være av samme karakter som mellom Sundvollen og Bymoen.

Riksantikvaren vil sterkt frarå at strekningen Sundvollen - Bymoen kommer til utførelse slik den er planlagt. Dersom strekningen skal kunne vurderes som aktuell på lik linje som de andre traséene, må undersøkelsesplikten etter Kulturminnelovens § 9 oppfylles før valg av trasé foretas fordi det er knyttet stor usikkerhet til dette området. Avgjørelse om valg av hovedkorridor må i så fall utstå til undersøkelsene er foretatt.

Variant 2A.

Traséen har 3 varianter på Bærumsiden, a) via Rykkinn, b) via Frogner og c) via Avtjerna. Alle tre variantene er knyttet til mulige utbyggingsmønstre i Bærum. Dagsonen for traséene b) og c) er den samme.

Variant a) via Rykkinn vil krysse prioritert kulturlandskapsområde ved de i vestre Bærum sentralt beliggende gårdene Vøyen og Bryn. Området er lite preget av alle de utbygde områdene omkring, og inneholder store jorder, gårdsanlegg og alléer, samt elvemøte mellom Isielva og Lomma. En stasjon i ved Rykkinn vil legge press på de nordenforliggende områdene ved Frogner og Tandberg. Dette er betydelige jordbruksarealer med helhetlig preg og utpekt som et prioritert kulturlandskap.

Variant b) og c) fortsetter traséen fra variant a) fra Rykkin over jordene på Frogner/Tandberg til tunnelinnslag ved gården Isi.

Alle variantene berører svært verdifulle kulturlandskap og kulturminner fra nyere tid. Tiltaket vil kunne skade automatisk fredete kulturminner og det miljø de er en del av. Området er ikke tilstrekkelig undersøkt med hensyn til slike kulturminner, og lar seg derfor sett ikke vurdere.

Alt. 3 - Grefsen.

Traséen tar av fra Gjøvikbanen ved Grefsen og går i tunnel ca. 38 km. til den dukker fram i dagen ved Randselva øst for Hønefoss. Herfra følger den Bergensbanens gamle trasé (over Roa) inn til Hønefoss stasjon. Området Hovsenga ved Hov gård er vernet som landskapstype, og selv om området ligger nært til banen blir det ikke direkte berørt.

Alternativet berører ingen registrerte kulturlandskapsområder, men kan komme til å berøre den såkalte "Kongehaugen". Om haugen er et fornminne eller om det er en naturlig elveavsetning er usikkert. Undersøkelse av funnpotensialet kan fanges opp i KU fase II.

Alternativet vil ikke i særlig grad berøre kulturminner eller kulturmiljøer. Riksantikvaren vil ta sterke forbehold om tunnelmassene, som i seg selv kan være konfliktfylt, både når det gjelder transport og lagring. Dette må utredes særskilt, ut over det har ingen spesielle innvendinger til traséforslaget utenom at det som reise betraktet vil være svært opplevelseshattig.

Variant 3B.

Trasé for variant 3B går også fra Grefsen i tunnel under Nordmarka, men dukker fram i dagen vest for Ulltvedtjern (vernet naturreservat). Selve reservatet blir ikke berørt, men banen vil virke sterkt forstyrrende i landskapet hvor hoveddragene går nord/syd og banen går øst/vest. Dette fører til store fyllinger og skjæringer opp til 25-30 meter.

Traséen vil berøre de SEFRAK-registrerte gårdene Gagnum, Hesselberg, Tandberg og Hverven. Særlig verdifull er Hesselberg med sine bygninger fra 1700- og 1800-tallet, og med fredete interiører. Mellom Hesselberg og Hverven skjærer banen seg inn i det høyt prioriterte kulturlandskapet som strekker seg fra gravhaugene på Stavhella via Norderhov middelalderkirke og prestegård, ned til Storelvas meanderlandskap. Et parti som til fulle viser et tverrsnitt av Ringerikslandskapet og som har høy vernestatus.

Den foreslåtte trase vil gå på tvers gjennom dette området med kraftige skjæringer og fyllinger og dele opp det sammenhengende kulturmiljøet mellom kirka og storgårdene rundt.

Riksantikvaren vil sterkt fraråde at dette alternativet kommer til utførelse.

Variant 3C.

Variant 3C går fra Grefsen i tunnel under Nordmarka fram bebyggelsen i

Oddli-området øst for Storelva. Derfra går den på bru (viadukt) fram til Hønefoss stasjon. Den vil således berøre kulturmiljøet Hønefoss by.

Storelva nedenfor Hønefossen ligger ca. 65 m.o.h., bykjernen ved Brutorvet (hvor banen vil gå over) ligger på ca. 77 m.o.h. og Hønefoss stasjon på ca. 97 m.o.h..

Brua vil således gå 20 m. over torvet og 32 meter over elvelandskapet som er ganske bredt her hvor Begna elv kulminerer i fossen og møter Randselva. Det sier seg selv at konstruksjonen vil bli svært dominerende og kanskje totalt ødeleggende for det sentrale byområdet på begge sider av Hønefossen.

Riksantikvaren vil ikke kunne anbefale en slik løsning og vil motsette seg at alternativet kommer til utførelse p.g.a. den ødeleggende effekt konstruksjonen vil ha for bymiljøet.

Alt. 6 - Skøyen/Åsa.

Alternativ 6A går i tunnel fra Skøyen under Markaplatået og kommer ut i dagen ved Randselva øst for Hønefoss, i samme trasé som alt. 3A.

Alternativet synes i liten grad å berøre kulturminner eller kulturmiljøer. Riksantikvaren vil peke på det som er sagt om tunnelmassene i alt. 3A, utover det har en ingen spesielle innvendinger til traséfor-slaget utenom at det som reise betraktet vil være svært opplevelses-fattig.

Variant 6B.

Variant 6B følger samme trasé fra Skøyen i tunnel under Marka, men kommer fram i dagen i Åsa og følger alt. 4B fram til Hesselberg hvor den faller sammen med alt. 3B. På strekningen Åsa - Hesselberg går banen i øst/vestlig retning på tvers av nord/syd ryggene i landskapet. Dette skaper store skjæringer og fyllinger.

Når det gjelder kulturmiljøer vil traséen kunne berøre Rakstad gård i Åsa med bebyggelse fra 1880-årene. De øvrige SEFRAK-registrerte gårder og plasser i Åsa berøres ikke. Ved Hesselberg kommer banen inn på alt. 3B som Riksantikvaren har frarådd måtte komme til utførelse.

Riksantikvaren vil derfor heller ikke kunne godta alt. 6B.

Ved siden av de 4 hovedalternativene som er beskrevet over er det utredet andre alternative løsninger som kombinasjonsløsninger:

Alt. 4 - Sundvollen - Åsa

Alternativ 4A går mellom Sundvollen (i kombinasjon med alt. 1) og Hønefoss. Traséen som går langs østsiden av Steinsfjorden og i tunnel fra Åsa til området ved Randselva øst for Hønefoss, faller på det siste stykket sammen med alt. 3A og 6A. Strekningen mellom Randselva og Hønefoss stasjon er dermed omtalt tidligere.

Ved Sundvollen kommer banen ut i dagen ved adkomstveien til Grøndokka boligfelt, og går på østsiden av Sundvolden Hotel uten å berøre dette. Videre nordover berøres muligens gårdene Lyse, Hagabråta og Bjørnsvika som alle er registrerte bygninger i SEFRAK-registret. I Åsa vil banen krysse restene av "Kjerraten", et transportsystem for tømmer mellom Steinsfjorden og Storflåtan med elveforbindelse videre til Bærum.

Alt i alt ser Riksantikvaren ikke store problemer knyttet til dette alternativet. Dersom alt. 4A velges som hovedkorridor vil banen kunne justeres noe på detaljplan for å unngå de største skadevirkningene. Likeledes må en se på om viadukter som erstatning for fyllinger vil kunne gi mykere tilpasning til terrengformene og derved redusere eventuelle konflikter.

Variant 4B.

Dette alternativet tar av fra alt. 4A ved Åsatangen og svinger vestover syd for Fleskerud, går over Vakermoen fram til Hesselberg hvor banen faller sammen med alt. 3B. På strekningen Åsa - Hesselberg går banen i øst/vestlig retning og således på tvers av de nord/syd-gående terrengformasjonene. Dette skaper store skjæringer og fyllinger. Men det er først på strekningen videre at Riksantikvaren vil motsette seg at banen legges (se alt 3B).

Alt. 5 - tunnel under Tyrifjorden.

Alternativ 5A og 5B er undersjøiske forbindelser for alternativene 1 og 2. Banen går i tunnel under Kroksund og Gjesvalåsen, for så å dele seg ved Vik. Begge tunnelene kommer ut i dagen etter å ha passert Steinsåsen, og begge alternativer unngår konfliktene ved brukryssing av Kroksund.

Alt. 5A.

Banen kommer ut i dagen i den nordøstre enden av Steinsåsen, syd for Steinsletta og følger således traséen for alt. 1 fra Vik til Hønefoss. Alternativet unngår den konfliktfylte brukryssing over Kroksund og eventuelle konflikter ved utfylling i bukta ved Vik. Men de største konfliktene ligger likevel på strekningen Steinsåsen Hønefoss.

Riksantikvaren vil derfor motsette seg at alt. 5A i kombinasjon med alt. 1 kommer til utførelse. Se uttalelse om alt. 1.

Alt. 5B.

Banen kommer ut i dagen på Steisåsens nordvestre side og følger traséen for alt. 2 videre til Hønefoss. Alternativet unngår den konfliktfylte kryssing av Kroksund på bru, og den like konfliktfylte kryssing av kulturlandskapsrommet mellom Fekjær, Borgen og Løken. Likevel er det totale konfliktpotensialet ved traséen videre i forhold til kulturlandskapet relativt omfattende.

Riksantikvaren vil også motsette seg at alt. 5B i kombinasjon med alt. 2 kommer til utførelse. Se uttalelse om alt. 2.

Kort oppsummert vurderer Riksantikvaren de ulike alternativene slik:

Alt.1 - Strekningen Skøyen - Sundvollen vil med små endringer kunne aksepteres.

Strekningen Sundvollen - Hønefoss frarådes bygget. Dersom denne strekningen likevel skulle være aktuell, må undersøkelser etter Kulturminneloven foretas før vedtak fattes. Avgjørelse om hovedkorridor for hele banen må da utstå til undersøkelsene er foretatt.

Alt.2 - At Bergensbanens forkortelse skulle følge Drammensbanen sydover til Sandvika, før den vender nordover synes mest å være tilpasset eventuelle nye utbyggingsområder i Bærum, enn ønske om å forkorte banestrekningen. Dette fremkommer også tydelig gjennom de ulike alternative føringer gjennom Bærum.

Strekningen Sundvollen - Hønefoss frarådes bygget. Dersom denne strekning likevel skulle være aktuell, må undersøkelser etter Kulturminneloven foretas før vedtak. Avgjørelse om hovedkorridor for hele banen må de utstå til undersøkelsene er foretatt.

Alt.3A- Riksantikvaren har ingen spesielle innvendinger til traséen, men synes at selve reisen vil bli svært opplevelsesfattig.

Alt.3B- Frarådes bygget.

Alt.3C- Frarådes bygget.

Alt.6A- Vurderes på lik linje med alt. 3A.

Alt.6B- Frarådes bygget.

Alt.4A- Riksantikvaren har ingen spesielle innvendinger til traséen. Dette alternativet må ses i sammenheng med alt. 1.

Alt.4B- Frarådes bygget.

Alt.5A- Alternativet er koblet sammen med alt 1. Riksantikvaren vil frarå bygging.

Alt.5B- Alternativet er koblet sammen med alt.2. Riksantikvaren vil frarå bygging.

Som det framgår av foranstående vil Riksantikvaren kunne gi sin tilslutning til alternativene 3A, 6A og 4A i kombinasjon med alt. 1 mellom Skøyen og Sundvollen. Av disse går alt. 3A og 6A hovedsaklig under bakken. Både opplevelsesmessig, sikkerhetsmessig og hva angår tunnelmassene anser Riksantikvaren 3A og 6A for å være lite tilfredsstillende når det foreligger andre alternativ som både ivaretar kulturminne- og kulturmiljøinteresser og som kan gi de reisende en opplevelse.

Riksantikvaren vil anbefale at alternativ 4A i kombinasjon med alt. 1 mellom Skøyen og Sundvollen velges som hovedkorridor for Ringeriksbanen.

Utredningsprogrammet.

Fase II i konsekvensutredningen skal fastlegge den valgte hovedkorridor's endelige sporvalg, og avklare de virkninger som da vil oppstå. Fase II knyttes til kommuneplans nivå og vil gi føringer for de enkelte delstrekninger når disse utredes gjennom reguleringsplaner.

Når det gjelder tiltakets virkninger i forhold til kulturminneinteressene, er det viktig å få fram de positive og de negative virkningene. Dette gjeldert plassering og utforming i forhold til arkitektoniske, kulturhistoriske, vitenskaplige og opplevelsesmessige kulturminneverdier i tiltaksområdet og dets nærmeste omgivelser.

Det må legges vekt på hvilke virkninger tiltaket får for kulturminner og kulturmiljøer hver for seg, og samlet. I tilknytning til foreliggende forslag til utredningsprogramms pkt. 2.3, vil Riksantikvaren gi følgende innspill til programmet:

- * Det må foretas nødvendig supplerende registreringer av automatisk fredete kulturminner, kulturminner fra nyere tid og kulturmiljøer. I første omgang ved gjennomgang av eksisterende arkivmateriale, for så å systematisere disse som grunnlag for feltarbeide.
- * Det må foretas feltundersøkelser for å finne ikke-kjent materiale av de objektgrupper nevnt ovenfor. Når det gjelder automatisk fredete kulturminner påligger det også tiltakshaver slik undersøkelsesplikt etter Kulturminnelovens § 9.
- * Gi en kort beskrivelse av tiltaket og omgivelsene, hvor kulturmiljøets hovedtrekk og karakter (landskapstype, naturgrunnlag, bosetting, virksomheter, sentrale elementer i miljøet o.l.) inngår.
- * Gi en historisk beskrivelse av områdene som omfattes av banen. En utbygging vil kunne redusere kunnskaps- og/eller opplevelsesverdien som er knyttet til et område, enten ved at kulturminner ødelegges og går tapt, eller ved at området attraksjonsverdi forringes.
- * Hvilke kulturminner/kulturmiljøer berøres direkte av tiltaket, og hvilke berøres av ringvirkninger tiltaket påfører omgivelsene?
- * Hvilke kulturminner (kjente og/eller ukjente) eller kulturmiljøer står i fare for å gå tapt - helt eller delvis?
- * Berøres kulturminner/kulturmiljøer av spesiell nasjonal eller regional verdi?
- * Vil deler av kulturmiljøet bli berørt på en slik måte at det krever frigivning, fredning, dokumentasjon og/eller flytting?

Videre må det beskrives hvilke virkninger tiltaket vil få fysisk, visuelt og bruksmessig for:

- * Samspillet med omgivelsene.
- * Helhetsinntrykk og strukturer i landskapet.

* Enkeltobjektets tilpasning til og sammenheng med kulturmiljøet.

* Kulturmiljøers attraktivitet.

Alternativets positive og negative virkninger og muligheter må beskrives. Spørsmålet om banen skal gå på terreng, i tunnel eller på bru/viadukt vil bli avgjørende for banens arealinngrep og barrierevirkning. Dette må utredes og beskrives.

Ringeriksbanen er tenkt som høyhastighetsbane, og vil derfor ha en stivere linjeføring både horisontalt og vertikalt. Det betyr betydelige inngrep landskapet i form av skjæringer og fyllinger, og dermed større fare for konflikter med kulturminner og kulturmiljøer.

Legges banen høyt i terrenget vil man få optimale forhold for den reisende, samtidig som banen frigjør seg fra underlaget. Bruer, fyllinger og viadukter gir høyere kostnader, men maksimal opplevelse av landskapet - og de kan framstå som verdifulle landskapselementer dersom de gis naturlig tilpasning til terrenget og ikke blir stående "på tvers".

Utredningen bør derfor beskrive:

* Viaduktløsninger som alternativ i sterkt kupert terreng (eks. Øverland i Bærum) og i ubebygd landskap (eks. østsiden av Steinsfjorden).

Videre må beskrives de ringvirkninger som kan oppstå som følge av tiltaket, som:

* Vil tiltaket medføre at det skapes press på tilleggende områder og derved berære kulturmiljøverdier?

* Hvordan håndteres de store massene som tas ut av tunnellene? Hvor og hvordan legges midlertidige deponier og faste lagringsplasser? Dette er konfliktfylt og må utredes særskilt.

* Kan tiltaket føre til positive virkninger for kulturminner og kulturmiljøer?

Utredningen må beskrive tiltakets virkninger for kulturminner og kulturmiljøer i anleggsperioden.

Den må også angi avbøtende tiltak der andre løsninger ikke er mulige.

Det er viktig at kulturminneforvaltningen kommer tidlig inn i planleggingsprosessen for å kunne avdekke konflikter, og finne fram til løsninger som reduserer, evt. fjerner, behovet for avbøtende tiltak.

Konklusjon.

Den foreliggende konsekvensutredning bygger bare på kjente data når det gjelder automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid. Det råder stor usikkerhet med tanke på ikke-kjente kulturminner for de to traséene alt. 1 og 2 mellom Sundvollen og Hønefoss, da funnpotensialet i områdene banen går gjennom anses som stort.

I og med at fase I skal føre fram til et beslutningsgrunnlag for hvilken trasé som skal velges, burde undersøkelsesplikten etter Kulturminnelovens § 9 ha vært oppfylt da det ellers vil være fare for at beslutningen fattes på sviktende grunnlag.

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

Forøvrig anses kravet til konsekvensutredning fase I å være oppfylt.

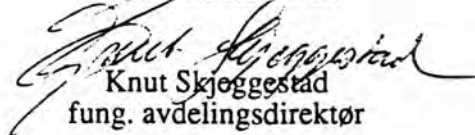
Riksantikvaren vil med bakgrunn i det som er nevnt over fraråde følgende foreslåtte alternativer: Alt. 1 mellom Sundvollen og Hønefoss, alt. 2, alt. 2A, alt. 3B, alt. 3C, alt. 4B, alt. 5A, alt. 5B og alt. 6B.

Riksantikvaren vil kunne gi sin tilslutning til alt. 3A, alt. 6A dersom problemene med tunnelmassene kan løses tilfredsstillende, og til alt. 4A i kombinasjon med alt. 1. **Av disse vil Riksantikvaren anbefale at alternativ 4A i kombinasjon med alt. 1 mellom Skøyen og Sundvollen velges som hovedkorridor for Ringeriksbanen.**

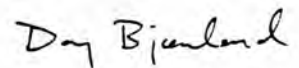
Våre kommentarer vedrørende utreningsprogrammet for fase II bes innarbeidet i utredningsprogrammet.

Vi forutsetter at fylkeskommunenes kulturetater blir kontaktet for ytterligere opplysninger, veiledning og råd ved utarbeiding av KU, fase II og de etterfølgende arealplaner.

For Riksantikvaren



Knut Skjøggstad
fung. avdelingsdirektør


Dag Bjørnland

Gjenpart:

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

Saksbehandler: Jan Solgård, rådgiver.

**A 14**

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

NORGES STATSBANER	ISS. KODE
17 NOV. 1993	
Sak/Doknr.	151
Arkivbåt.	

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Snr. 93/09220 og 93/09223 JHC/WT

Dato

**RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT OG
KONSEKVENsutREDNING FASE 1, HØRINGSFRISTER 31. OKTOBER 1993**

Fylkesmannen mottok NSBs konsekvensutredning med ekspedisjon av 14.07.93 og hovedrapport med ekspedisjon av 16.07.93.

Fylkesmannens høringsnotat er felles for begge ekspedisjoner.

Embetet omfatter 2 fylker som begge berøres av Ringeriksbanens trafikkavvikling og trasevalg. For fylkesmannen er det av vesentlig betydning å foreta en avveining av de utredede alternative traseer som ivaretar fylkenes totale utviklingsbehov uavhengig av enkeltkommunens og tiltakshaverens særinteresser.

Forholdet kompliseres ved at store deler av tiltaket også berører et 3 fylke Buskerud, og at de vanskeligste miljøproblemene der vil være av avgjørende betydning også for trasevalget innen Akershus og Oslo.

Fylkesmannen ga i brev av 24.09.92 sin uttalelse til melding om Ringeriksbanen med tilhørende utredningsprogram for videre konsekvensutredning. Det ble i brevet påpekt behov for nærmere avklaring av trase, stasjons- og stoppmønster i forhold til regionale transportløsninger, konsekvenser for arealbruken i Oslo ved Grefsenalternativet, tunnelverterslag i Marka og håndtering av overskuddsmasser.

Fase I av konsekvensutredningen foreligger nå til uttalelse. Den skal i hovedsak identifisere konfliktområder og gi en grov beskrivelse av de konsekvenser de ulike alternativer vil medføre for natur, miljø og samfunn. Utredningen skal være en del av grunnlaget for valg av alternativ.

Konsekvensutredningen omfatter følgende hovedalternativer i tillegg til referansealternativet som er dagens bane via Drammen:

Alt. 1: Skøyen/Lysaker via Lommedalen, bro Kroksund, dagtrase Steinsletta/Helgelandsmoen

Alt. 2: Sandvika med varianet Skui, Frogner, Rykkinn og Avtjerna, videre omtrent som alt. 1

Postadresse:

Postboks 8111 Dep.
0032 OSLO

Besøksadresse:

H. Høyerdahlsgt. 1
Inngang sjøsiden

Telefon:

22 42 90 85

Teleks:

21588 fboa a

Telefaks:

22 42 21 22
22 33 75 65 (Ber.sk.avd.)

- Alt. 3: Grefsen-Åsa (nord for Steinsfjorden), flere varianter
Åsa-Hønefoss/Tollpinnrud
- Alt. 4: Alt.1 alt. 2 til Sundvollen, øst for Steinsfjorden til
Åsa, 2 var. til Hønefoss/Tollpinnrud
- Alt. 5: Alt. 1/alt. 2 med tunnel under Steinsfjorden v/Kroksund,
videre som alt. 1 og 2
- Alt. 6: Skøyen/Lysaker-Åsa, videre som alt 4

I konsekvensutredningen inngår også et forslag til program for en mer detaljert utredning (fase II) som skal avklare endelig trase innenfor valgt transportkorridor. I denne fasen skal også avbøtende tiltak for å begrense uhelige virkninger avklares. Fase II knyttes til kommunedelplanene som må utarbeides for parsellene i den valgte korridoren.

NSB har foreløpig anbefalt valg av alt. 2 (Sandvika med varianter) som utbyggingskorridor. Momenter for anbefalingen er forventet høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi, høy samfunnsøkonomisk nytte, og betjening av eksisterende og eventuelt nye boligområder i Bærum og relativt lave utbyggingskostnader.

NSB vil etter at konsekvensutredningen er offentlig hørt, behandlet og godkjent sentralt, gi en endelig anbefaling om valg av trasekorridor for Ringeriksbanen overfor Samferdselsdepartementet. Utredningsprogrammet for konsekvensutredningens fase II er utformet slik at det kan anvendes på samtlige alternativer etter nødvendig tilpassing. Det foreslås fra NSBs side at det blir etablert en referansegruppe med deltakere fra berørte kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå i forbindelse med utredningens fase II.

REGIONALE TRANSPORTLØSNINGER

Direktealternativene Skøyen-Hønefoss og Grefsen-Hønefoss gir den korteste kjørtid for lokaltogene, hhv. 28 og 30 min. alternativene over Sandvika gir lengst reisetid, opptil 40 min, men vil til gjengjeld kunne betjene forholdvis store tettstedsområder med betydelig befolkningsgrunnlag. Alternativet åpner også for muligheten for fremtidig utbygging i vestre Bærum med Ringeriksbanen som kjernen i kollektivtrafikktilbudet.

Konsekvensutredningen viser at de alternativer som betjener lokaltrafikken i Bærum med Sandvika som hovedknutepunkt, gir mest trafikk og best driftsresultat.

Det er overordnet mål å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i hovedstadsområdet. En bevisst satsning på jernbane for utvikling av lokal og regional trafikk, vil kunne avlaste hovedveinettet og dermed redusere støy- og forurensningsproblemene i vestlige deler av Oslo og Akershus. Etter fylkesmannens oppfatning vil en framføring av Ringeriksbanen over Sandvika gi best mulighet for å oppfylle disse målene.

I hovedutredningens kapittel 4.4 er togkapasiteten gjennom Oslotunnelen beskrevet som et mindre vesentlig problem ved sammenlikningen av alternativene, fordi merbelastningen ved anbefalt alternativ vil bli ubetydelig. Dette skyldes at det i dag er ubalanse mellom lokaltrafikk fra øst og fra vest. Når

lokaltrafikktoget Hønefoss-Sandvika-Oslo kan knyttes til det øvrige lokaltognett i Oslo-regionen vil dette ikke medføre øket trafikk gjennom tunnelen. Fylkesmannens høringsnotat er gitt på bakgrunn av tiltakshavers vurdering av dette spørsmålet. Fylkesmannen vil understreke betydningen av at det sikres tilstrekkelig kapasitet i Oslo-tunnelen slik at såvel fjerntogene som lokaltogene og de gjennomgående togene til Gardermoen får en høy kvalitet mht reisetid, frekvens og regularitet.

Fylkesmannen vil ellers vise til det pågående arbeid med konsekvensutredningen for Transportkorridor vest som særlig skal avklare personreisefordelingen mellom kollektive reisemidler og privatbil. Resultatet av denne transportanalysen skal være premissgivende for den videre planlegging av forbedret E18 og ny dobbeltsporet jernbane Skøyen-Asker. I denne forbindelse er det viktig også å samordne arbeidet med Ringeriksbanen med sikte på å finne fram til løsninger som samlet kan gi det beste kollektivtrafikktilbudet da både trasevalg, stasjonslokalisering, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikk betyr svært mye for valg av transportmiddel.

KONSEKVENSER FOR NATUR OG MILJØ

Konsekvensutredningen gir en god oversikt og beskrivelse av hvilke natur- og miljøverninteresser som blir berørt av de ulike alternativene.

Alternativene som helt klart kommer i minst konflikt med friluftsliv, naturvern, vilt og kulturlandskap er alt. 3 A Grefsen-Hønefoss og alt. 6 A Skøyen/Lysaker-Hønefoss. Alternativene går i stor grad i tunnel under Nordmarka/Krokstogen, og kopler seg på Bergensbanen fra Roa like nordøst for Hønefoss. Utredningen viser at også støymessig vil disse alternativene, til tross for at traseen går gjennom Hønefoss, være best ved at antall støyutsatte boliger etter skjerming vil være lavest av samtlige alternativer. Tverrslag i Sørkedalen kan imidlertid skape problemer pga veiframføringer, behov for midlertidig lagring av masser m.v. For Grefsenalternativet, som ifølge utredningen gir små konsekvenser for landskap og miljø i Oslo, kan likevel framføring av banen langs Store Ringvei og kryssingen av Nydalen medføre landskapsmessige inngrep som sammen med evt. ny T-banering på strekningen, kan bli betydelige.

Alternativ I over Skøyen/Lysaker-Lommedalen-Hønefoss og alt. 2 Sandvika-Hønefoss, vil medføre store konflikter med landskap, naturvernområder, vilt og friluftsliv, spesielt på dags-trekningene i Hole og Ringerike kommuner. Også i Bårum kan miljøkonsekvensene bli betydelige, f.eks. i Lommedalen, ved kryssing av Sandvikselva ved Wøyen, i Kjagligdalen og ved Jong. Det vises her til uttalelsen fra Akershus fylkeskommune, som i en forsøksperiode fram til 01.01.1994 har overtatt fylkesmannens miljøvernfarende myndighet i Akershus.

TRAFIKKANTENES OPPLEVELSER

For togpassasjerene ansees det som positivt at reisen går gjennom åpne og vakre landskap. Dette kommer i konflikt med opplevelsen av det samme landskap slik det oppfattes av andre. En jernbanetrase blir vanligvis oppfattet som en barriere, og de bygningsmessige foranstaltninger vil lett ødelegge idyllen. Det

finnes imidlertid også mange eksempler på positiv opplevelse (eks. Flåmsbanen).

Fra trafikkantenes side ville en trase med utsyn over Steinsfjorden og Holsfjorden kunne by på panoramaer som er enestående vakre. Disse muligheter må imidlertid veies opp mot miljømessige og andre konsekvenser.

ANBEFALING AV ALTERNATIVER FOR VIDERE UTREDNING

Med de store konfliktene med natur- og miljøverninteressene som er knyttet til alternativene 1 og 2, finner fylkesmannen det vanskelig å anbefale videre utredning av disse to alternativene slik de er presentert i konsekvensutredningen. Imidlertid vil investeringer i en bane som kan betjene eksisterende og eventuelt ny bebyggelse i de vestre deler av Bærum, gi god trafikk- og miljømessig avkastning. Det bør derfor søkes en løsning som om mulig kan ivareta såvel verneinteressene som hensynet til en effektiv kollektivtrafikkbetjening. Det vises i denne sammenheng til innsigelse fra Akershus fylkeslandbruksstyre av 14.10.93 til alternativ 1 Skøyen-Lommedalen og til alternativ 2 A med variantene Frogner og Avtjerna.

Fylkesmannen vil på denne bakgrunn anbefale at det foretas videre utredninger av mulige traseer innenfor hovedalternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilredsstillende trase og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til vernehensynene. Det må legges stor vekt på at en løsning på Akershus-siden ikke binder opp den videre trase i Hole og Ringerike som vil stå i motstrid med verneinteressene i disse to kommunene. Dette kan løses ved f.eks. å videreføre et eventuelt justert alt. 2 om Sandvika i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6 A med tilkobling til Bergensbanen nordøst for Hønefoss. Fylkesmannen som ikke er fagkyndig på spørsmål som vedrører traseutforming med hensyn til tekniske krav, har likevel merket seg at alternativ 2 medfører en etter forholdene skarp kurve for traseen vest for Sandvika. Har NSB vurdert varianter med slakere kurve, og hvilke konsekvenser vil det medføre?

Dersom det viser seg vanskelig å føre fram en jernbanetrase i Bærum uten å komme i konflikt med natur og vassdrag, friluftsliv, kulturlandskap, bebyggelse m.v. vil fylkesmannen anbefale at alt. 6 A Skøyen-Hønefoss utredes parallelt for å unngå forsinkelser i planprosessen. Ved siden av at alternativet har minst negative konsekvenser for natur og miljø, ivaretar det best målet om å oppnå forkortet reisetid Oslo-Hønefoss-Hallingdal-Bergen. Kort kjøretid og stasjon sentralt i Hønefoss medfører at pendlingen til Oslo vil øke noe mer i dette alternativet enn i de øvrige.

UTREDNINGSPROGRAM FOR FASE II

I arbeidet med konsekvensutredningens fase II, forutsetter fylkesmannen at trasevalg, stasjonslokalisering, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikk blir vurdert i sammenheng med transportanalysen for Vestkorridoren for å kunne oppnå et best mulig kollektivtrafikktilbud i regionen.

Det er positivt at bruk/deponering av det betydelige masseoverskuddet skal utredes nærmere. I denne forbindelse er det

påkrevet å få vurdert realismen i de foreløpige forslagene til utfylling og deponering som er gjort i foreliggende konsekvensutredning da det synes å være stor usikkerhet både med hensyn til tidspunkt, planprosess og tillatelser for gjennomføring av de ulike forslagene. Konsekvensene av etablering av fyllinger og deponier må utredes, og det forutsettes at tiltakshaver, her NSB, sørger for at slike analyser blir utført.

I forbindelse med foreslåtte utredninger av konsekvenser for grunnvannet som følge av drenering av jernbanetraseen, er det viktig å undersøke hvorvidt endringer av de hydrologiske forhold vil påvirke vegetasjon m.v. i tilknytning til tunnelene. Det forutsettes videre at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag utredes nærmere i fase II.

Fylkesmannen har merket seg at de sikkerhetsmessige forhold med de forholdsvis lange tunnelene ikke skal utredes nærmere i fase II. Fylkesmannen vil be om at sikkerhets- og beredskapsforhold blir viet stor oppmerksomhet i det videre utrednings- og planleggingsarbeid da eventuelle ulykker som følge av avsporinger, kollisjoner, togbranner o.l. kan få alvorlig utgang. Et mål for arbeidet må være at unnsetningsstyrker kan nå ethvert ulykkessted og at det legges til rette for sikring av de reisende ved ulykker inne i tunnelene.


VIDERE PLANARBEID

Fra 01.01.94 vil fylkesmannen igjen overta miljøvernansvaret for Akershus. Fylkesmannens miljøvernavdelingen er innstilt på medvirkning i foreslått referansegruppe for konsekvensutredningens fase II.

Med hilsen



Kåre Willoch



Heidi Larssen
avdelingssjef

Saksbehandlere: Jon Henrik Christensen
Wilhelm Torheim



A15

FYLKESMANNEN I BUSKERUD

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
03 NOV 1993		
Sak/Doknr.	93/5802-4	136
Arkivbet.	781	

DERES REF.

(SAKSNR. BES OPPGITT VED SVAR)
SaksNr. 93/5802 - 4
Ark. 781

DATO

29 OKT. 1993

RINGERIKSBANEN - BERGENSBANENS FORKORTEELSE. HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I. FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNINGENS FASE II. HØRINGS-UTTALELSE FRA FYLKESMANNEN I BUSKERUD.

Det vises til NSBs oversendelse datert 14.07.93 med frist for uttalelse 31.10.93. Ekspedisjonen var bilagt:

- Konsekvensutredning fase I
- Sammendrag av konsekvensutredningen
- Jernbaneutredning Hovedrapport.

Med dette oversendes uttalelse fra Fylkesmannen i Buskerud.

SAMMENDRAG

NSBs hovedalternativ 6A Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss anbefales til videre utredning. Denne transportkorridor vil etter fylkesmannens vurdering best ivareta det overordnede mål om forkortet reisetid Oslo-Bergen, samt bidra til å styrke Hønefoss som regionalt senter samtidig som de betydelige natur-, kulturvern-og friluftinteressene i regionen blir minst skadelidende ved dette alternativet.

Dersom Sandvika innpasses i trasévalget for Bergensbanens forkortelse anbefaler fylkesmannen et justert alternativ 2 over Sandvika som legges i tunell til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6A nordøst for Hønefoss, til videre utredning.

Postadresse
Fylkeshuset
3020 Drammen

Kontoradresse
Hauges gt. 2

Telefon
32808500

Telefax
32808880

Telex
21619

GENERELT

Utbygging av Ringeriksbanen i forbindelse med Bergensbanens forkortelse er i tråd med nasjonale mål for å oppnå en mest mulig effektiv og miljøvennlig transport. Opprusting av jernbanenettet vil gi jernbanen konkurransefortrinn i forhold til vei og fly i tråd med prinsippene om en bærekraftig utvikling på transportsektoren.

Fase I av konsekvensutredningen foreligger nå til uttalelse. Den skal i hovedsak identifisere konfliktområder og gi en grovmaskekt beskrivelse av de konsekvenser tiltaket vil medføre for de forskjellige alternativene. Etter fylkesmannens oppfatning gir den grovmaskede konsekvensutredningen i hovedsak en god oversikt over hvilke natur- og miljøverninteresser som blir berørt ved de ulike alternativ. Konsekvensutredningens fase I anses å gi en tilstrekkelig oversikt til å kunne ekskludere alternativ som gir uakseptable miljømessige virkninger og dermed danne grunnlag for valg av trasékorridor som må legges til grunn for den videre planleggingen.

Banelegemet på Ringeriksbanen skal tåle hastighet opptil 200 km/t. Dette innebærer en stiv linjeføring med minste horisontale radius på 2400 m og maksimal stigning på 15 m pr. km. Den store horisontale radiusen medfører at når traseen først er valgt, er det små muligheter til lokale tilpasninger. Mellom Hole og Hønefoss er banen utredet i dobbeltspor. Dette innebærer en trasébredde på 30 m. I tillegg kommer en byggegrense på 30 m.

Konsekvensutredningen omfatter følgende hovedalternativer i tillegg til referansealternativet som er dagens bane via Drammen:

Alt. 1: Skøyen/Lysaker via Lommedalen, bru Kroksund, tunell Gjesvalåsen og Steinsåsen, dagtrase Steinsletta langs E-16, Helgelandsmoen og Hønefoss/Tolpinrud.

Alt. 2: Sandvika m/varianter i Bærum, bru Kroksund dagtrase Steinsåsen, Helgelandsmoen og Hønefoss/Tolpinrud

Alt. 3: Grefsen, Åsa m/varianter videre til Hønefoss

Alt. 4: Som alt. 1 og 2 til Sundvollen, deretter øst for Steinsfjorden til Åsa, to varianter videre mot Hønefoss(4A) og Tolpinrud(4B)

Alt. 5: Som alt. 1 og 2 men med tunell under Steinsfjorden v/Kroksund, videre til Hønefoss/Tolpinrud som alt.1 og 2.

Alt. 6: Skøyen/Lysaker til Åsa i tunell, videre til Hønefoss

I konsekvensutredningen inngår også et forslag til program for en mer detaljert utredning (fase II) som skal avklare endelig trasé innenfor valgt transportkorridor. I denne fasen skal også avbøtende tiltak for å begrense uheldige virkninger avklares nærmere. Utredningene i fase II skal videre gi premisser til kommunedelplanene som må utarbeides for parsellene i den valgte korridoren.

NSB har foreløpig anbefalt valg av alt. 2 som utbyggingskorridor. Momenter for anbefalingen er forventet høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi, høy samfunnsøkonomisk nytte og relativt lave utbyggingskostnader. Mot valg av alternativ 2 taler tildels betydelige miljøkonflikter som er knyttet til dagtraséene gjennom Hole og Ringerike.

NSB vil etter at konsekvensutredningen er offentlig hørt, behandlet og godkjent sentralt, gi en endelig anbefaling om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen overfor Samferdselsdepartementet. Behandlingen av høringsuttalelsene vil foregå vinteren 1994 og det er forventet at NSBs innstilling om endelig korridorvalg vil foreligge i mai 1994.

Utredningsprogrammet for konsekvensutredningens fase II er utformet slik at det kan anvendes på samtlige alternativer etter nødvendig tilpasning. Det foreslås fra NSBs side at det blir etablert en referansegruppe med deltagere fra berørte kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå i forbindelse med utredningens fase II.

VURDERING AV DE VIKTIGSTE MILJØKONSEKVENSENE VED DE ULIKE ALTERNATIVENE MED VEKT PÅ FORESLÅTT HOVEDKORRIDOR.

NATUR- OG KULTURLANDSKAPET I HOLE OG RINGERIKE

- ./.
- Fylkesmannens miljøvern avdeling har fått utarbeidet vedlagte kart som viser en oversikt over verneområder og gir en gradering av viktige kulturlandskap som berøres av de alternativ som er utredet. Det andre kartet viser regionalt og nasjonalt viktige friluftsområder, samt naturområder i regionen med høyt biologisk mangfold. Vi gjør oppmerksom på at verneområdene er tegnet inn med absolutte grenser, mens øvrige tema er gradert og klassifisert skjønnsmessig.

Natur- og kulturlandskapet i Ringerike og Hole er særpreget og interessant. I Norge er det bare i Mjøstraktene at vi finner samme type landskap i storskala. Typisk for området er vekslinger mellom vidstrakte, intensivt drevne jordbruksarealer og mer småskala kulturlandskap. Geologi og jordsmonn gjør videre at området har et stort biologisk mangfold. Innenfor regionen finner vi en rekke geologisk og botanisk interessante enkeltområder. Flere av disse er fredet i henhold til Naturvernloven.

I nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap er 18 områder i Buskerud registrert. Røysehalvøya er valgt ut som et representativt område for denne landskapsregionen. Fylkesmannens landbruksavdeling har videre registrert Steinslettaområdet, samt Fekjar/Rytterhagen/Borgen som typiske kulturlandskap for landskapsregionen. Sistnevnte område har et småskalapreg med variasjon i vegetasjonstyper, dyrkningsareal og landskapsformer. Området har et stort rekreasjonspotensiale. Visuelt er landskapet meget sårbart for inngrep.

I nasjonalt perspektiv fremstår Røysehalvøya m/omland som et historisk kjerneområde med betydelige verdier av kulturell og arkeologisk art med røtter tilbake til Vikingtiden.

Kroksund mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden er et spesielt sårbart punkt i Ringerikslandskapet. En bro over sundet vil gi dramatiske virkninger for landskapsbildet.

Delområder som er fredet i henhold til Naturvernloven

Det er ialt 20 fredede lokaliteter i området omkring Steinsfjorden, Røysehalvøya og Hønefoss. 7 lokaliteter med fossiler er fredet som naturminne eller naturreservat.

I tilknytning til elvelandskapet mellom Hønefoss og Nordfjord finnes 5 fredede lokaliteter. Lamyra er vernet for å bevare en velutviklet, gjengrodd meander som er karakteristisk for østlandets kalkmyrer. Synneren, Juveren, Karlsrudtangen og Averøya er fredede våtmarksområder. Artsmangfoldet er spesielt stort innenfor disse områdene. Slike våtmarksområder er sårbare for inngrep. Drenering, skjæringer og fyllinger kan gi store konsekvenser for plante- og dyreliv. Dette særpregede elvelandskapet har stor regional verdi og representerer et betydelig potensiale for rekreasjon.

Fredet kalkfuruskog finner vi i følgende områder: Viksåsen, Biliåsen og Hurumåsen/Burudåsen. Viksåsen er vernet som naturreservat. Floraen her er svært artsrik. Biliåsen er fredet som landskapsvernområde. Formålet med denne fredningen er å bevare en landskapstype som har både regional og nasjonal verdi. Hurumåsen/Burudåsen er vernet som naturreservat. Den karakteristiske kalkkryggen representerer et typisk landskapselement for regionen og har et stort arts mangfold.

Krokkeleiva er foreslått som naturreservat. Området har en særegen geologi og botanikk og har en verneverdig landskapsformasjon.

Røysehalvøya m/omland benyttes mye i undervisnings-, ekskursjons- og forskningsammenheng, bl.a. av Universitet i Oslo.

Samlet sett har natur- og kulturlandskapet i Hole og Ringergike nasjonal verdi. Helheten i dette miljøet tilsier etter fylkesmannens oppfatning at en trasékorridor over Røysehalvøya (alt. 1 og 2 m/tilpasninger fra Sundvollen til Hønefoss) ikke kan aksepteres.

BIOLOGISK MANGFOLD

Biologisk mangfold er et satsingsområde for norsk miljøvernpolitikk som er forankret i en rekke internasjonale forpliktelser og avtaler. Det vises i den forbindelse bl.a. til St.meld. nr. 13 (1992-93) og Norges ratifisering av Biodiversitetskonvensjonen fra FN-konferansen om miljø og utvikling i Rio de Janeiro. Det arbeides for tiden med en nasjonal strategi og handlingsplan for

biologisk mangfold. I Rundskriv T-937/april 1993 fra Miljøverndepartementet til kommunene utpekes biologisk mangfold som et nasjonalt prioritert satsingsområde for det kommunale miljøvernet.

De aktuelle foreslåtte hovedtraséalternativer for Bergensbanens forkortelse kan for Ringerike og Holes del grupperes til 4 berørte landskapsrom av betydning for det biologiske mangfoldet:

- * Røysehalvøya, inklusiv strandsonen mot Steinsfjorden, Tyrifjorden og Storelva
- * Lisiden øst for Steinsfjorden
- * Området øst for Hønefoss
- * Nordmarkplatået

Røysehalvøya inklusiv strandsonen mot Steinsfjorden, Tyrifjorden og Storelva

Dette området innehar habitater og økosystemer som vi har lite av i fylket og landet forøvrig. Området er sterkt preget av kulturlandskap med svært begrensede skogområder. Innen området finnes en rekke geologisk og botanisk interessante enkeltområder. Dette sammen med strandsonen og elvelandskapet rundt Storelva med meanderne gjør området som helhet særegent og spesielt viktig i relasjon til det biologiske mangfoldet.

Røysehalvøya er et rikt område for **fugl**. Områdene rundt Tyrifjorden, Steinsfjorden, Storelva med deler av Begna har i løpet av de siste årene utviklet seg til å bli en av Norges viktigste overvintringsplasser for svaner idet opptil en tredjedel av Norges vinterbestand har hatt tilhold her. Kjente fuglelokaliteter som har spesiell rik forekomst er bl.a.:

- * *Bukta i Steinsfjorden ved Vik* som er hekkeplass for knoppsvaner og andefugl, samt en meget viktig rasteplass for trekkende fugl vår og høst.
- * *Steinsvika*. Rikt våtmarksområde som er hekkested for vadere, ender og spurvefugl, samt høst- og vinterområde for store mengder svaner så lenge det er åpent vann.
- * *Storelva*. Isfrie partier er viktige vinterområder for svaner og ender.
- * *Meandersjøområdet med Juveren, Synneren, Karlsrudtangen, Averøya og Storelva* utgjør et våtmarksområde som i ornitologisk sammenheng må sees på som et hele. Juveren er en av de rikeste fuglelokaliteter i fylket. Totalområdet har funksjon som hekke- og rasteplass for en rekke arter. Tilsvarende område finnes ikke ellers i Buskerud. Deler av området er unikt og er av nasjonal verdi.
- * *Sælabornområdet*. Rasteplass under vår- og høsttrekket samt vinterområde for svaner så lenge det er isfritt.
- * *Elvemøtet mellom Randselva og Begna*. Viktig område for våtmarksfugl hele året og representerer med sin beliggenhet midt i byen en stor opplevelsesverdi.

Når det gjelder pattedyr og spesielt elg og rådyr må hele Røysehalvøya sees på som ett område som henger sammen med omkringliggende arealer med trekk til og fra halvøya. Registrerte trekkveier for elg er det bl.a. fra Fekjær og over Kroksundet mot Storøya og Rørvik, fra Borgestad over Vik og ut i Steinsfjorden mot Braksøya og fra Steinsåsen over E 16 og nordover mot Åsa.

For lisiden øst for Steinsfjorden foreligger få dyrelivsregistreringer. Den bratte lisida er imidlertid et godt leveområde for rådyr.

Områdene øst for Hønefoss ved Åsa er et svært viktig vinterområde for elg og rådyr. Det er registrert elgtrekk i området over Randselva ved Hov.

Samtlige alternativer over Røysehalvøya vil skjære gjennom og punktere de svært begrensede skogområdene vi finner her. Områdets verdi for dyrelivet vil bli sterkt forringet uansett hvordan en dagtrasé over Røysehalvøya legges. Videre må Storelva med tilligende verneområder betraktes som en ornitologisk helhet som er svært sårbar for inngrep. Alternativ 1 og 2 med tilpasninger fra Sundvollen til Hønefoss kan derfor ikke anbefales. Mhp virkninger for dyrelivet og det biologiske mangfold er korridoralternativene 3A (Grefsen - Åsa - Hønefoss) og 6A (Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss) å foretrekke.

FRILUFTLIV OG REKREASJON

Utover barriærevirkninger omtaler konsekvensutredningen på dette området i begrenset grad virkningen på friluftsliv og rekreasjon. Fylkesmannen understreker at oversiktene som er stilt til rådighet fra EDNA/FRIDA-registrene bare viser de aller viktigste og mest sårbare delområdene i regionen. Behovet for en helhetlig kartlegging, klassifisering og gradering er således tilstede.

Nordmarka og Hole/Røysehalvøya representerer to av de viktigste nærrekreasjonsområdene for befolkningen i nedre Buskerud og for store deler av Akershus fylkes befolkning. Med sin beliggenhet nær store befolkningsskonsentrasjoner vil disse områdenes betydning og oppmerksomhet trolig øke i de nærmeste årene.

St.meld. nr. 46 (1986-87) "Om friluftsliv" trekker opp retningslinjer for den nasjonale friluftslivspolitikken i Norge. På denne bakgrunn utarbeider fylkesmannens miljøvern avdeling for tiden en handlingsplan for friluftsliv mot år 2000. I planen prioriteres arbeidet med et handlingsprogram for tilrettelegging og stimulering til friluftsliv i Tyrifjorden, Storelva og Røyse/Sundvollenområdet

Nærmere om de enkelte områder:

6 - 700 000 mennesker sogner til *Nordmarka og Krokskogen* som utfartsområde både sommer og vinter. Området preges av få tekniske inngrep og representerer med sitt lett tilgjengelige sti- og løypenett et unikt tilbud i europeisk storby sammenheng.

Røysehalvøya og området Sundvollen/Hønefoss er viktige i regional friluftsliv- og rekreasjons sammenheng. Det varierte landskapsbildet danner en sjelden fin mosaikk som gir rike og spennende opplevelser. Området er mye benyttet både av lokalbefolkningen og befolkningen i Drammen, Lier, Bærum, Asker og Oslo i rekreasjons sammenheng.

Steinsfjorden, Tyrifjorden, Holsfjorden og Storelva er et av de viktigste vassdragsområdene for rekreasjon i Buskerud og Akershus. Området benyttes svært mye til båtutfart, padling, bading og fiske, samt camping og hyttebruk.

For de hovedkorridorer som er utredet i fase I vil en linjeframføring etter alternativ 1 og 2 fra Sundvollen til Hønefoss ha størst negativ virkning på tilgjengelighet, opplevelsesverdi og attraktivitet i friluftssammenheng for de berørte områder som helhet. Også alternativ 4A vil imidlertid gi hemmet tilgjengelighet og innsnevring av vannrelaterte friluftsområder langs hele østsiden av Steinsfjorden. For friluftslivinteressene vil en linjeframføring etter hovedalternativ 3A (Grefsen - Åsa - Hønefoss) og 6A (Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss) være å foretrekke.

MILJØVENNLIG BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

Lokaliseringen av stasjon i Hønefoss-området vil være et sentralt spørsmål i det videre utredningsarbeidet. Stasjonslokaliseringen vil ha stor innflytelse på samordning og tilknytning til øvrig transportsystem og på lokalisering av nye boliger og bedrifter. For å oppnå en overgang fra bil til bane, også når det gjelder nærtrafikken i regionen, er det av stor viktighet at stasjonen ligger så nært sentrum som mulig. Fylkesmannen vil anbefale at man i det videre planarbeidet tar sikte på å utvikle Hønefoss jernbanestasjon til kollektivknutepunkt for regionen med tilrettelagt mulighet for overgang til gang, sykkel og buss.

I fylkesplanen 1992-95 for Buskerud er det et mål å styrke Hønefoss som regionalt senter. En ny stasjon på Tolpinrud som jernbaneutredningen åpner for, kan imidlertid føre til uheldig spredning av sentrumsfunksjoner med en svekkelse av Hønefoss sentrum som konsekvens. En slik stasjonsetablering vil også være i strid med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, samt de retningslinjer Regjeringen trekker opp i St. meld. nr. 31 (1992-93) "Om den regionale planleggingen og arealpolitikken". St.meld. nr 31 slår fast at en bedre styring og samordning av arealbruk og transportsystem er nødvendig dersom nasjonale mål om stabilisering av CO₂-utslippet i år 2000 på 1989-nivå skal nås.

Stasjon i Hønefoss sentrum forutsettes derfor som en gitt premiss for valg av hovedkorridor og det videre plan- og utredningsarbeid.

Ringeriksbanens rolle som Bergensbanens forkortelse tilsier at banen vil bli trafikkert med hurtigtog direkte fra Oslo til Bergen. Lokaltrafikken mellom Hønefoss og Oslo er imidlertid avhengig av relativt hyppige avganger for å bli et attraktivt alternativ til transport på veg. Konsekvensene av Bergensbanens forkortelse for den regionale utvikling, framtidig tettstedsutvikling og kollektivbetjening av nærtrafikken m.m. vil derfor være avhengig av det stoppmønster NSB forøvrig legger opp til.

Alt. 3 og 6 vil sannsynligvis gi dårligst grunnlag for å utnytte den nye banens potensiale for økning av kollektivtrafikkandelen i regionen da disse alternativer i hovedsak går i fjell uten mulighet for lokal stasjonsetablering. Av grunner som nevnt ovenfor finner fylkesmannen allikevel ut fra en totalvurdering at disse alternativer er å foretrekke framfor en korridor gjennom Hole/Ringerikslandskapet over Røysehalvøya.

Dersom det er mulig å anlegge en stasjon like nord for Sundvollen uten å berøre eksisterende bebyggelse i nevneverdig grad vil imidlertid et justert alt. 4A kunne fange opp noe av potensialet fra nærtrafikken.

OPPSUMMERING

Med vektlegging av de betydelige nasjonale interesser som er knyttet til natur og kulturlandskapet i Hole/Ringeriksregionen og regionens store betydning i friluftssammenheng, finner fylkesmannen at alt. 3A (Grefsen - Åsa - Hønefoss) og 6A (Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss) er klart å foretrekke. Begge varianter gir videre mulighet for å utvikle stasjon i Hønefoss sentrum til kollektivknutepunkt i regionen, et viktig prinsipp som er i samsvar med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging og St.meld. nr. 31 (1992-93), "Den regionale planleggingen og arealpolitikken". Da alt. 6A gir kortere reisetid og har en høyere samfunnsøkonomisk nytte enn alt. 3A, er dette alternativet å anbefale.

KONKLUSJON

NSBs hovedalternativ 6A Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss anbefales til videre utredning. Denne transportkorridor vil etter fylkesmannens vurdering best ivareta det overordnede mål om forkortet reisetid Oslo-Bergen, samt bidra til å styrke Hønefoss som regionalt senter samtidig som de betydelige natur-, kulturvern- og friluftssinteressene i regionen blir minst skadelidende ved dette alternativet.

Dersom Sandvika innpasses i trasévalget for Bergensbanens forkortelse anbefaler fylkesmannen et justert alternativ 2 over Sandvika som legges i tunell til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6A nordøst for Hønefoss, til videre utredning.

KOMMENTARER TIL VIDERE UTREDNINGSPROGRAM FASE II

Fase II skal være en finmasket utredning hvor en ytterligere avklarer tilpasning av traseen innenfor valgt hovedkorridor. I fase II skal elementer som ikke har blitt gjennomgått tilstrekkelig i fase I bli nærmere vurdert. I tillegg skal avbøtende tiltak avklares. Fylkesmannen vil anta at valg av trasékorridor vil kunne medføre endringer, presiseringer og suppleringer av foreslått utredningsprogram for fase II.

De vurderinger som skal utføres i fase II er etter fylkesmannens vurdering fylldig beskrevet i NSBs forslag til utredningsprogram. I forbindelse med utredning av bruk/deponering av masseoverskuddet forutsettes nødvendige avklaringer gjennomført i tilknytning til fase II. Det synes å være knyttet stor usikkerhet både med hensyn til tidspunkt, planprosess og tillatelser til gjennomføring av de ulike forslagene som er omtalt i fase I og det forutsettes derfor at slike analyser gjennomføres i god tid før reguleringsplanbehandling og anleggstart. Det forutsettes videre at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag utredes nærmere i fase II.

Når det gjelder støy anbefales at det utarbeides oversiktlig støysonekart som også kan tjene som grunnlag for planlegging av framtidig arealbruk i de berørte områder. 55dB(A) døgnekvivalent støynivå forutsettes som planleggingsnorm.

Fylkesmannens miljøvernavdeling er forøvrig innstilt på medvirkning i foreslått referansegruppe for konsekvensutredningens fase II



Leif Haraldseth



Eli Moen



A16

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Landbruksavdelingen

NORGES STATSBANER		Kass.kode
1 9 OKT. 1993		
Sak/Doknr:	92/5004	98
Arkivbet:	555.1	

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Deres ref.
92/5004 555.9


Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
93/1037 TN/ew 999993 10057 DIP
471.2

Dato
18. oktober 1993

HØRING - RINGERIKSBANEN
- KONSEKVENsutredning FASE I
- JERNBANEutredning HOVEDRAPPORT

Planen ble behandlet av fylkeslandbruksstyret som sak nr. 999993 10057 DIP (121/93) i møte den 14. oktober 1993.

./ Utskrift av møteprotokollen vedlegges.


Thor Nøsterud
juridisk konsulent

Gjenpart: Landbruksnemnda i Bærum
Bærum kommune v/rådmannen
Akershus fylkeskommune, Planavdelingen
Landbruksdepartementet, avdeling for arealforvaltning
Fylkesmannen i Oslo og Akershus v/staben
Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavd., Dronningsgata 15, 3019 DRAMMEN

Postadresse:
Postboks 414
2001 Lillestrøm

Besøksadresse:
Storgt 25
Lillestrøm

Telefon:
63 81 73 21

Telefax:
63 81 76 76

M Ø T E B O K

AEH /ew 121/93

Landbruksnemnda i	Fylkeslandbruksstyret i Akershus
Møte:	Møte: 14. oktober 1993
Sak nr. 999993 10057 DIP 999992 10052 DIP	Offsak nr. 93/1037 Tidl.sak:

HØRING - RINGERIKSBANEN.

- Konsekvensutredning fase I
- Jernbaneutredning hovedrapport

Vedlagt for fylkeslandbruksstyrets behandling følger:

1. Jernbaneutredning - hovedrapport
2. Kart
3. Samletabell, driftsforhold i landbruket
4. Fylkeslandbrukssjefens merknad av 08.09.92 til meldinga
5. Landbrukskontorets innstilling

Rapportene ovenfor er mottatt 19.07.93. Fristen for å avgi merknader er satt til 31.10.93. Landbruksnemnda i Bærum behandler saken i møte 19.10.93. For å overholde den høringsfrist som er satt, har landbruksavdelingen derfor valgt å legge fram saken for fylkeslandbruksstyret før landbruksnemndas uttalelse foreligger.

Følgende sidehenvisninger gjelder vedl. 1, hovedrapporten.

Bakgrunnen for tiltaket er gjengitt s. 4 - 7. De ulike traséene er kort beskrevet s. 14 - 17. Det er utarbeidet melding og konsekvensutredning fase I for tiltaket i henhold til plan- og bygningslovens § 33. Når merknadene fra høringsrunden for hovedrapporten og konsekvensutredningen fase I foreligger, vil NSB gå ut med en endelig anbefaling for valg av utbyggingskorridor.

Konsekvensutredning

Hensikten med en konsekvensutredning er å få belyst tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn. Følgende hovedmål er angitt for konsekvensutredningen fase I:

- * fremskaffe grunnlag for å vurdere tiltakets virkninger
- * vurdere virkningene
- * gi grunnlag for valg av trasékorridor og driftsopplegg
- * fastlegge program for fase II av konsekvensutredningen

I dette tilfellet deles arbeidet med konsekvensutredningen i to faser:

1. Melding og grovmasket konsekvensutredning. Består av en melding etter plan- og bygningsloven og en grovmasket konsekvensutredning. Fase I er grovmasket i den forstand at den hovedsakelig skal identifisere konfliktområder, og gi en grov beskrivelse av de konsekvenser tiltaket vil medføre for de forskjellige alternativ. Dette skal

være me på å danne grunnlaget for et vedtak om valg av trasékorridor og driftsoppbygg.

2. Finmasket konsekvensutredning. Det lages en finmasket utredning ved vurdering av alternative traséer innenfor valgt korridor. I fase II vil en også angi avbøtende tiltak for å begrense uheldige virkninger. Fase II knyttes til kommunedelplanene som må utarbeides for parsellene til aktuelle traséer innenfor valgt utbyggingskorridor. Plikten til konsekvensutredning anses oppfylt når begge fasene er gjennomført og godkjent.

Sammendraget av konsekvensutredning fase I er tatt inn i hovedrapporten s. 35 - 36, se særlig tabell 6.2. Det går ikke fram av denne tabellen eller av konsekvensutredningen for øvrig hvor mye av de angitte landbruksarealene som ligger i Akershus, og hvor mye som ligger i Buskerud.

Det går fram av tabellen at alt. 2A var. er den løsning som klart legger beslag på størst landbruksareal. I konsekvensutredningen sies det at alt 2A var. får slike konsekvenser for landbruksområdene Bryn - Vøyen, at det blir ødeleggende for muligheten til å drive jordbruk i området framover. Nærmere beskrivelse av traséens virkninger for enkelt-eiendommer går fram av landbrukskontorets saksutredning.

Konsekvenser for utbyggingsmønster.

Det pekes i konsekvensutredningen på at de største utbyggingsmessige konsekvenser av ny Ringeriksbane vil være at Hønefoss og Ringerike for øvrig knyttes til Osloregionens felles arbeids- og boligmarked. Reisetiden med ny jernbane fra Hønefoss til Oslo reduseres fra 1,5 t til 0,5 t. Det legges til grunn at dette tiltaket vil medføre en økt tilflytting og tilsvarende økt utbyggingspress i Ringerike og Hole kommuner.

Ny Ringeriksbane får ikke like store konsekvenser for utbyggingsmønsteret i vårt fylke. For Akershus Vest-området vil en utbygging etter et av Sandvika-alternativene (alt 2) gi dette området større nærhet til Ringerike. Nye stasjoner vil imidlertid kunne åpne for nye utbyggingsområder i Bærum. En stasjon på Rykkinn (alt 2A og alt. 2A var) vil gi god kollektivdekning for ca. 10.000 mennesker.

Alt. 2A var. Frogner åpner for en framtidig utbygging på Frogner-jordene. Dette er et område som i jordpolitisk arealvurdering er angitt som et svært viktig landbruksområde. Området er på ca. 1450 dekar dyrka mark. Ved behandling av kommuneplan for Bærum i møte 27.04.90 fremmet fylkeslandbruksstyret innsigelse mot en utbygging av området Økri - Frogner - Tandberg. Området ble deretter tatt ut av arealdelen.

Selv om alt. 2A var. Avtjerna teoretisk vil gi mulighet for kollektivdekning av en framtidig utbygging her, pekes det i konsekvensutredningen på at en stasjon her neppe vil fungere særlig godt. Dette alternativet har dessuten like store landbruksmessige ulemper som alt. 2A var. Frogner.

Når det gjelder alt. 1 gir dette mer beskjedne virkninger for regionen. Bærums Verk blir knyttet nærmere opp mot Bekkestua, og begge steder får mulighet for god kollektivtransport til Oslo. En bygging av ny jernbane her vil i liten grad påvirke framtidig utbygging i kommunen.

Alt. 3 og 6 går i stor grad i tunnel, og har derved små konsekvenser både for landbruket og evt. framtidig utbyggingsmønster.

Trasévalg

Det legges opp til at den nye jernbanen skal bygges for en kjørehastighet på opptil 200 km/t med konvensjonelt togmateriell. Dette innebærer minste horisontalkurveradius på 2.400 m og maksimum stigning på 12.5 promille på strekninger nærmere stasjoner enn 5 km og 15 promille ellers. Vedl. 2 gir en god oversikt over de landbruksmessige konsekvensene av de ulike traseene. De ulike traseene er beskrevet mer i detalj i landbrukskontorets saksutredning (vedl. 5).

Alternativ 1: Skøyen via Lommedalen

Traséen følger dagens bane fra Oslo sentralstasjon til Skøyen. Etter Skøyen stasjon går alternativet i tunnel fram til Øverland. Her går banen i dagen på et kort parti før den igjen går i tunnel fram til Bærums Verk videre følger traséen Lommedalen nordvestover til Guribyenga nord i Lommedalen. Herfra går traséen i tunnel til Kroksund.

Alternativ 1 variant starter ved Lysaker. Den løper sammen med hovedalternativet ved Øverland.

Som påpekt av landbrukskontoret vil dette alternativet få betydelige konsekvenser for framtidig landbruksdrift i dette området. Etter det som er opplyst i konsekvensutredningen har imidlertid ikke kommunen planer om framtidig utbygging i dette området. Konsekvensene av tiltaket begrenser seg derfor til de direkte virkningene av selve jernbanen.

Alternativ 2: Sandvika

Alternativet greiner av ved Jong, og går i dagen ca. 1 km før den går i tunnel. Med unntak for to korte dagstrekninger ved Skui og Bjørum går alternativet i tunnel til Kroksund.

Av de alternativene som berører Bærum har dette alternativet klart de minste konsekvensene for landbruket.

Alternativ 2A via Rykkinn:

Banen greiner av fra Drammensbanen ved Jong, og går i dagen ca. 1 km før den går inn i en ca. 1500 m lang tunnel som kommer ut ved Kirkerudbakken. Videre går den i ca. 700 m viadukt over Sandvikselva, fortsetter like nord for Wøyen gård og krysser over jordet mellom Lommedalsveien og Økriveien. I dette området er det aktuelt å plassere en stasjon. Alternativet fortsetter i tunnel til Sundvollen.

I hovedrapporten angis dette som den mest aktuelle trasékorridoren. I tillegg til at alternativet beslaglegger betydelige produktive landbruksarealer, åpner dette alternativet (og alt. 2A variant Frogner og variant Avtjerna) for framtidig utbygging i Frogner/Tandberg-området.

Variant Frogner:

Banen greiner fra Drammensbanen ved Jong, og går i dagen ca. 1 km før den går inn i tunnel som kommer ut ved Kirkerudbakken. Videre går den i ca. 1000 m viadukt over Sandvikselva og fortsetter like vest for Wøyen gård. Alternativet går videre over jordene vest for Brennefeltet, passerer deler av bebyggelsen og fortsetter i rettlinjert forløp mot Frogner/Tandberg-jordene. Her er det mulig å plassere en holdeplass. Like nordøst for Bjørum gård går banen inn i en lang tunnel til Sundvollen.

Dette alternativet får svært store landbruksmessige konsekvenser. Dette området er et av de få gjenværende større, sammenhengende landbruksområdene i Bærum. I tillegg til de konsekvenser som ny jernbane i seg selv medfører vil dette alternativet klart åpne for en utbygging i Frogner/Tandberg-området.

Variant Avtjerna:

Alternativet følger alternativ 2A (variant Frogner) til nordenden av Frogner/Tandbergjordene, hvor det greiner mot Avtjerna. Her går varianten inn i en ca. 1,7 km lang tunnel som kommer ut i dagen i Kjaglidalen. Dalen krysses i bru, ca 100 m før alternativet fortsetter i lang tunnel mot Avtjerna og Sundvollen. Ved Avtjerna kan det plasseres holdeplass i fjell. Denne blir liggende ca. 100 m under terreng. Etter Avtjerna kobles denne varianten sammen med alternativ 2.

De landbruksmessige konsekvenser av dette alternativet er som for alt. 2A variant. Frogner. Området åpner også for en utbygging omkring Avtjerna, som hovedsakelig er et skogområde.

Landbruksdirektørens forslag til uttalelse:

Akershus fylkeslandbruksstyre har følgende innsigelser til jernbaneutredning Ringeriksbanen, hovedrapport juli 1993:

1. Alternativ 1 Skøyen - Lommedalen
2. Alternativ 2A med variantene Frogner og Avtjerna

Faglige råd og merknader:

Når det gjelder alt 2 (Sandvika) slutter fylkeslandbruksstyret seg til jordbruksjefens henstilling om at det i detaljplanarbeidet med denne traséen i størst mulig grad tas hensyn til ulempene for Jong gård. Fylkeslandbruksstyret har for øvrig ingen merknader til denne traséen.

Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til de øvrige traséene.

Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til forslag til konsekvensutredningsprogram fase II.

Fylkeslandbruksstyrets behandling:

Pleym Christensen fremsatte følgende forslag:

"Fylkeslandbruksstyret har ingen innsigelser til "Jernbaneutredning Ringeriksbanen".

Ved alternativ votering ble landbruksdirektørens innstilling vedtatt med 6 mot 1 stemme. Pleym Christensen stemte for sitt eget forslag.

RETT UTSKRIFT: 14/10 -93 Elin Willassen

**A 17**

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Landbruksavdelingen

NORLUS	Kass.kode
1 0 107 1000	
Sak/Doknr. 93/1037 149	
Arkivbet: 555.9	

「
NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO
」

Deres ref.
92/5004 555.9

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
93/1037 TN/ew 999993 10057 DIP
471.2

Dato
15. november 1993

HØRING - RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNING HOVEDRAPPORT

Planen ble behandlet av Oslo fylkeslandbruksstyre som sak nr. 999993 10057 DIP (10/93) i møte den 8. november 1993.

./.
Utskrift av møteprotokollen vedlegges.

Thor Nøsterud
Thor Nøsterud
juridisk konsulent

Gjenpart: Landbruksnemnda i Oslo
Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, Trondheimsveien 5, 0560 OSLO
Akershus fylkeskommune, Planavdelingen
Landbruksdepartementet, avdeling for arealforvaltning
Fylkesmannen i Oslo og Akershus v/staben
Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavd., Dronningsgata 15, 3019 DRAMMEN

Postadresse:
Postboks 414
2001 Lillestrøm

Besøksadresse:
Storgt 25
Lillestrøm

Telefon:
63 81 73 21

Telefax:
63 81 76 76

M Ø T E B O K

AEH/ew

10/93

Landbruksnemnda i Oslo	Fylkeslandbruksstyret i Akershus
Møte: 28. oktober 1993	Møte: 8. november 1993
Sak nr. 030192 00008 DIV	Sak nr. 999993 10057 DIP

Saksutredning :

Saksbehandler: jordbrukssjef Olav Vik Sak: 27/93

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT.

Landbrukskontoret mottok 19. juli 1993 ovennevnte rapport.

I oversendelsesbrevet fra NSB heter det:

'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 bygningslovens § 33-3 konsekvensutredninger Ringeriksbanen" til offentlig ettersyn.

Meldingen inneholdt et forslag til utredningsprogram med fremtidsplan for hele prosjektet, samt et forslag til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram for fase I, (planutredning/fylkesplannivå), etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a. Konsekvensutredningsprogrammet ble godkjent av NSB Bane, Plankontoret, i samråd med Miljøverndepartementet 6.mai 1993.

Konsekvensutredning fase I er nå ferdig og er av NSB banedivisjon lagt ut til offentlig høring i perioden 19.juli 1993 til 31.oktober 1993.

Samtidig med dette offentliggjør NSB Konsernstab strategi og miljø jernbaneutredningens hovedrapport. Denne rapporten gir en presentasjon og oppsummering av det utredningsarbeidet som har pågått siden 1.juli 1992. Prosjektets forutsetninger og mål, trasèer, driftsopplegg og vurdering av marked er presentert. Videre er det gitt en kort oppsummering av miljø og samfunnsmessige konsekvenser, samt vurdering av bedrifts- og samfunnsøkonomi.

Avslutningsvis er gitt en sammenstilling av resultatene med NSBs foreløpige anbefaling på valg av utbyggingskorridor for Ringeriksbanen.

Jernbaneutredningens hoverapport legges med dette ut til offentlig høring i perioden 19.juli 1993 til 31.oktober 1993."

./. Deler av jernbaneutredningens hovedrapport og sammendrag av konsekvensutredning fase I er vedlagt.

Landbrukskontorets vurdering:

I hovedrapporten legges det frem 6 hovedtrasèkorridorer, med ulike alternativ innenfor disse.

De fleste alternativene ligger innenfor Bærum kommune. Alternativene følger dagens trasè fra Oslo Sentralbanestasjon til Skøyen. Alternativene som berører Oslo refereres og kommenteres nedenfor.

Alternativ 3: Grefsen.

De vurderte alternativene følger dagens bane fra Oslo Sentralbanestasjon til Grefsen hvor de dukker ned i tunnel. Alternativene fortsetter i tunnel under Nordmarka. På Hønefoss-siden er det tre alternativ under 3.

Alternativ 6 går fra Skøyen direkte mot Åsa tunnel.

For Oslo vil alternativene gå i tunnel.

Forslag til uttalelse:

Oslo landbruksnemnd har ingen bemerkninger til alternativene som berører Oslo.

UTTALELSE:
Forslaget tiltres.

----- LANDBRUKSAVDELINGEN -----

Vedlagt for fylkeslandbruksstyrets behandling følger:

1. Jernbaneutredning - hovedrapport. Juli 1993
2. Kart

Akershus fylkeslandbruksstyre behandlet denne saken i møte 14.10.93. Til orientering hitsettes Akershus fylkeslandbruksstyres uttalelse:

Akershus fylkeslandbruksstyre har følgende innsigelser til jernbaneutredning Ringebu-banen, hovedrapport juli 1993:

1. Alternativ 1 Skøyen - Lommedalen
2. Alternativ 2A med variantene Frogner og Avtjerna

Faglige råd og merknader:

Når det gjelder alt 2 (Sandvika) slutter fylkeslandbruksstyret seg til jordbruks-sjefens henstilling om at det i detaljplanarbeidet med denne traseen i størst mulig grad tas hensyn til ulempene for Jong gård. Fylkeslandbruksstyret har for øvrig ingen merknader til denne traseen.

Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til de øvrige traséene.

Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til forslag til konsekvens-utredningsprogram fase II.

Landbruksavdelingens merknader:

Som påpekt i landbruksnemndas møtebok, berører ingen av forslagene landbruks-interessene i Oslo i særlig grad. Landbruksavdelingen har ingen merknader til jernbane-utredningens hovedrapport eller konsekvensutredningen når det gjelder arealer i Oslo.

Landbruksdirektørens forslag til uttalelse:

Oslo fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til Ringeriksbanen - jernbane-
utredningens hovedrapport eller konsekvensutredning fase I.

UTTALELSE: FORSLAGET TILTRES ENSTEMMIG

RETT UTSKRIFT: 11/11-93 Elen Willussen

A18

NORGES STATSDAKER	Ross.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

FYLKESLANDBRUKSSTYRET

I BUSKERUD

Jnr. 9301354 ark. 471.4

Drammen, 27.10.93

NSB

Konsernstab strategi og miljø

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo.

Til underretning sender vi Dem vedlagt utskrift av møtebok for Fylkeslandbruksstyret i Buskerud vedkommende sak 388/83

Etter fullmakt

Eli Kristin Nordsiden
Eli Kristin Nordsiden

Vedlegg

Gjenpart:

FYLKESLANDBRUKSSTYRET I BUSKERUD.

BUSKERUD FYLKESLANDBRUKSSTYRES PROTOKOLL FRA MØTE DEN 25.10.1993.

**SAK: 388 RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT
OG KONSEKVENsutREDNING FASE I - HØRING.**

Ved brev av 14.07.93 fra NSB Bane og ved brev av 16.07.93 fra NSB's Konsernstab for Strategi og Miljø, har fylkesmannens landbruksavdeling mottatt henholdsvis Jernbaneutredningens hovedrapport og Konsekvensutredning Fase I, til uttalelse.

For fylkeslandbruksstyrets behandling vedlegges følgende dokumenter:

1. Brev av 14.07.93 fra NSB Bane
2. Ringeriksbanen - Jernbaneutredningens hovedrapport av juli 1993.
3. Brev av 16.07.93. fra NSB's Konsernstab for Strategi og Miljø.
4. Konsekvensutredning Fase I, Sammendrag.
5. Ringeriksbanen. Bergensbanens forkortelse. NSBs forslag av juli 1993.

Selv om det her foreligger to høringsdokumenter, velger landbruksavdelingen å se disse i sammenheng og behandle dokumentene som en sak.

Landbruksnemndene i Ringerike og Hole behandlet saken på møter den 22.09.93.
Nedenfor gjengis høringsuttalelsene fra de to landbruksnemndene:

// RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE
RINGERIKE LANDBRUKSNEMNDS SAK 67/93.

NSB har utredet en rekke alternative trasèer gjennom Ringerike for den planlagte Ringeriksbanen. Noen av trasèvalgene vil ha store konsekvenser for landbruket i området, mens andre ikke, eller bare i liten grad berører landbruket.

Vurderinger av de ulike trasè-alternativer er i første rekke knyttet til arealforbruk og driftsforhold.

Tabellen under er basert på NSB's planutredning for de ulike alternativer (kart i M 1 : 10000), og viser antall meter passering gjennom fulldyrka areal og arealbeslag for de ulike alternativer. Arealkravet er basert på dobbeltspor med bredde 25 m hele veien (oppl. gitt i tlf. med NSB's plankontor).

Da de berørte jordbruksarealer nesten utelukkende består av høyproduktiv fulldyrka jord, gjenspeiler trasèlengde gjennom dyrka mark også summen av de driftsmessige ulemper som kan forventes ved de ulike alternativer. Enkelte arealer vil etter kryssing være så urasjonelle å drive at de vil gå ut av produksjon. Disse arealene kommer i tillegg til arealkravet til selve trasèen og vil for flere av alternativene føre til et tillegg på ca. 20%. Totalt sett vil dette gi et objektivt og tilnærmet riktig mål på det ellers lite målbare begrepet "driftsmessige ulemper" for de ulike alternativer.

Også de berørte skogarealer er for det meste høgproduktive og meget gode arealer. Jernbanetrasèen vil bli en meget markert barriere, som i tillegg til arealtap vil bevirke omlegginger av utdriftsveier. Vi må også regne med betydelige kantvirkninger og en er sterkt skeptisk til at anlegget kan holdes innenfor 25 m bredde. Det vil dessuten sikkert bli aktuelt med siktsoner for å hindre viltkollisjoner, om en da ikke satser på viltgjerder.

Trasè	Passerer gjennom:		Beslag av:	
	Dyrka mark ant.m.	Skog ant.m.	Dyrka mark dekar	Skog dekar
Alt. 1	2350	2650	59	66
Alt. 2	1650	3450	41	86
Alt. 3 B	4150	3650	104	91
Alt. 4 A (var)	650 (900)	2850 (3800)	16 (23)	71 (95)
Alt. 4 B (var)	5850 (6100)	5200 (6150)	146 (153)	130 (154)
Alt. 5 A	2350	2650	59	66
Alt. 5 B	1650	3450	41	86
Alt. 6 A	0	50	0	1
Alt. 6 B	5350	3000	134	75
Alt. 3 a + 3 c	0	50	0	1

En vurdering av de alternative stasjonsplasseringene tas opp etter gjennomgang av de ulike trasèalternativer.

Alt. 1 og Alt. 5 A

Disse alternativene har felles trasè gjennom Ringerike, med en total lengde på 2350 m gjennom dyrka mark, og 2650 m skog, arealbeslag ca. 60 daa dyrka mark og 66 daa skog.

Trasèen kommer ut i dagen nordvest for Mostjern, skjærer gjennom Lamyra naturreservat og et større jordbruksareal, før den krysser Storelva ved Fredenshavn. Etter kryssing av Storelva går trasèen nordvestover mellom Storelva og Prestemoen. Ved Dal krysser trasèen gjennom to større jordbruksarealer før den går inn i tunnel ved RV 7 (omkjøringsveien). Trasèen kommer ut i dagen igjen like før kryssing av Randsfjordbanen ved Tolpinrud, der det er planlagt stasjonsutbygging for Hønefoss. På strekningen fra kryssing av Randsfjordbanen til sammenkobling med eksisterende trasè for Bergensbanen 12 - 1400 m lenger nord, går trasèen gjennom massive jordbruksarealer av vekslende kvalitet. De deler av denne trasè som ikke ligger på dyrka mark ligger stort sett på skogsmark av høgeste bonitet.

konfliktområder i forhold til jordbruksinteressene har vi først og fremst i forbindelse med:

- kryssing av jordbruksareal ved Lamyra
- kryssing av betydelige jordbruksareal ved Dal
- stasjonsutbygging på Tolpinrud og
- trasè videre til sammenkobling med eksisterende
- trasè for Bergensbanen.

Kryssing av flere større og mindre jordbruksarealer mellom Mostjern og Dal vil føre til betydelige drifts- og miljømessige ulemper. Totalt sett ligger imidlertid den største konflikten med jordbruksinteressene fra Dal, der to større jordbruksarealer splittes, og nordover til eksisterende trasè der det utelukkende er massive jordbruksareal.

Gjennom Sørumsmarka (Tolpinrud) vil trasèen i grove trekk følge eiendomsgrensene, slik at jordskifte vil kunne bøte på endel av de forventede driftsmessige ulemper. Det er imidlertid ikke kan akseptere, er stasjonsutbygging på Tolpinrud med påfølgende nedbygging av ca. 1000 daa - for det meste produktive jordbruksarealer - i området Veien nedre, Bråtan, Brandalen, Tolpinrud vest (Sørumsmarka) og Bærengsletta (Jfr. konsekvensutredning fase 1 pkt. 6,2.1.1.).

For skogbruket innebærer trasèen gjennomskjæring av høgbonitets-områder, med som før nevnt arealtap, kantskader og behov for omlegging av driftsveier.

KONKLUSJON:

Alt. 1 og 5 A kan ikke anbefales. Det er særlig trasèvalg fra Dal og nordover som er konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene i området.

ALT. 2 og ALT. 5 B

Alternativene har felles trasè gjennom Ringerike, med en total lengde på 1650 m gjennom dyrka mark og 3400 m skog, arealbeslag ca. 41 daa dyrka mark og 86 daa skog.

Disse trasèalternativene er lite konfliktfylt i forhold til dyrka mark fram til de går sammen med Alt. 1 og 5 A like sør for Dal. Herfra blir konsekvensene i forhold til jordbruksinteressene som for alt. 1 og 5 A. For skogbruket de samme forhold som under alt. 1 og 5 A for hele trasèen

KONKLUSJON:

Som for alt. 1 og 5 A.

ALT. 3 A og ALT. 3 c

Går i tunnel fra Grefsen til Toenbakken og får i henhold til konsekvensutredningen ingen konsekvenser for landbruket i Ringerike. Detaljert kart ved Toenbakken er ikke mottatt, men en antar at et minimalt skogareal mellom tunnelutslag og eksisterende jernbane vil bli berørt.

Alt. 3 B

Alt 3 B har en total kryssing av dyrka mark på 4150 m og skog på 3650 m gjennom Ringerike. Arealbeslag til trasèen blir ca. 104 daa dyrka mark og 91 daa skog.

Dette alternativet går i tunnel fra Grefsen, og kommer ut i dagen nær Ultvedttjern i Åsa. Derfra går trasèen vestover på tvers av naturlige terrengformasjoner. I området Gagnum - Hesleberg - Tandberg - Hverven krysser trasèen sammenhengende ca. 2,5 km gjennom massive jordbruksarealer, som deles på en tildels svært uheldig arronderingsmessig måte.

Trasèen videre over Hvervenmoen - Monserud - Storelva og fram til Bærengsletta kommer ikke i konflikt med jordbruksarealer. Over Bærengsletta krysser trasèen verdifulle jordbruksarealer før den faller sammen med alt. 1 ved Tolpinrud. Vedr. kryssing av Sørumsmarka jfr. alt. 1. Også skogareal krysses på en uheldig måte, og en reagerer spesielt på delingen av Hvervenmoen.

KONKLUSJON:

Kryssing av en rekke større jordbruksarealer i områdene Vakermoen - Hverven og Bærengsletta - Sørumsmarka er ikke forenelig med de store jordbruksinteresser i de nevnte områder. Heller ikke delingen av Hvervenmoen kan aksepteres.

ALT. 4 A

Alt. 4 A går på østsiden av Steinsfjorden, og har en total kryssing av dyrka mark på 650 m gjennom Ringerike - tilsvarende et arealbeslag på ca. 16 daa. For skog er tilsvarende tall 2850 m og 71 daa.

Trasèen kommer ut i dagen en snau km nord for Elvika, og går rett nordover langs fjorden. Nordvest for Fleskerud i Åsa går trasèen inn i tunnel og knyttes til eksisterende Bergensbane ved Toenbakken. Trasèen splitter et godt jordbruksareal ved Svarverud, og krysser også flere mindre arealer før den går inn i tunnel. Totalt sett er dette imidlertid en akseptabel trasè ut i fra reine jordvern hensyn, da en unngår kryssing av sentrale jordbruksarealer i kommunen som flere av de øvrige alternativer innebærer.

Også for skogbruket er denne trasèen noenlunde akseptabel idet bare mindre og tildels ikke så høgproduktive arealer berøres. Lengst i nord oppstår noe driftsvansker som bør løses ved en traktorvei. En gjør oppmerksom på en einer i jordekanten ved Svarverud. Denne er muligens landets høyeste og må ikke berøres.

KONKLUSJON:

Med unntak av alternativene som går i tunnel direkte Oslo - Hønefoss er alt. 4 A det gunstigste alternativ for landbruksinteresser i Ringerike. Noen få mindre eiendommer vil bli svært berørt av trasèen, men konflikten for disse er først og fremst knyttet til bomiljø og i mindre grad jordvern.

ALT. 4 B

Alt. 4 B er for Ringeriks del det værst tenkelige i forhold til landbruksinteresser i kommunen. Totalt krysser trasèen ca. 5,9 km gjennom fulldyrka mark - tilsvarende et arealkrav på ca. 146 daa. Også fra skogbrukshold er alternativet uakseptabelt, idet svært gode og svært spesielle skogområder berøres. (5,2 km - 130 daa skog).

Trasèen er felles med 4 A fram til Åsa, hvor den dreier vestover. Den splitter jordveien på flere større eiendommer før den går inn i tunnel like nord for Nordby. Den kommer ut i dagen 4 - 500 m lenger vest, splitter en ny større jordbrukseiendom - og flere mindre - før den går sammen med alt 3 B i nærheten av Hesleberg og følger den samme trasèen videre (Jfr. alt 3 B).

Totalt sett vil en lang rekke landbrukseiendommer påføres betydelige drifts- og miljømessige ulemper dersom dette alternativet realiseres. Trasèen vil være et radikalt inngrep i noe av Ringerikes fineste kulturlandskap, og rører skogsmark med spesielle kvaliteter på kambrosilurbergartene i Åsa, samt splitte Hvervenmoen ved Hønefoss.

KONKLUSJON:

Alt. 4 B er det verst tenkelige for landbruket i kommunen, og kan ikke under noen omstendighet aksepteres.

ALT. 4 A og 4 B VAR. Dette er et alternativ hvor trasèen går i dagen ved Elvika, istedet for i tunnell som i de "normale" 4 A og 4 B. Denne variant medfører tap av ytterligere 7 daa dyrka mark og 14 daa skog i Ringerike samt klare uheldige jordbruksvirkninger på Holesiden. Landbruksmiljøet i Elvika vil bli sterkt forstyrret, og denne variant må kort og godt være å anse som en unødvendig variant.

KONKLUSJON: denne variant bør utgå for videre utredning.

ALT. 6 A

Trasèen går i tunnel fra Skøyen mot Åsa og videre til Toenbakken der den kobler seg direkte på bergensbanen mot Hønefoss.

Alternativet har ingen konsekvenser for driftsforhold i landbruket i henhold til NSB's konsekvensanalyse. (Detaljert kart ved Toenbakken er ikke mottatt).

ALT. 6 B

Alternativ 6 B går i tunnel fra Skøyen til Åsa. I nærheten av Pålslud/Tyrihjellen kommer trasèen ut i dagen, og kobler seg raskt inn på trasèen til alt. 4 B og følger denne videre fram til sammenkobling med dagens trasè for Bergensbanen i Sørumsmarka. Trasè 6 B har en total passasje gjennom dyrka mark på 5350 m - tilsvarende et arealkrav på 134 daa. Tilsvarende tall for skog er 3000 m og 75 daa.

Konsekvensene for landbruket blir som for alt. 4 B fra der denne skiller lag med alt 4 A i Åsa.

KONKLUSJON:

Et svært uheldig alternativ for landbruket. Jfr. konklusjon som for alt 4 B.

STASJONER:

For Ringerike er det vurdert 3 ulike stasjonsalternativer.

- a) eksisterende Hønefoss stasjon
- b) Hønefoss bystasjon
- c) Tolpinrud stasjon

Med unntak av alt. 3 A, 3 c, 4 A og 6 A som kun kan knyttes til eksisterende Hønefoss stasjon, kan samtlige trasèalternativer kombineres med de 3 aktuelle stasjonsplasseringer.

Uansett stasjonsplassering (Tolpinrud eller Hønefoss) er det et beregnet behov for 1000 - 1200 daa utbyggingsareal i tilknytning til denne.

Dette vil i stor grad ramme fulldyrka mark i området mellom omkjøringsveien i Sørumsmarka og Hønefoss by, arealer som landbruksmyndighetene klart har gitt uttrykk for at en ikke aksepterer nyttet til utbyggingsformål. Utbyggingsarealer i forbindelse med stasjonsetablering må følgelig i størst mulig grad lokaliseres utenom produktive jordbruksarealer. Stasjonsplassering på Tolpinrud vil for landbruket være det dårligste alternativ, da dette umiddelbart vil utløse et voldsomt utbyggingspress på omkringliggende jordbruksarealer.

Ved å trekke stasjonene til sentrum vil en stå friere med hensyn til utbyggingsretning, og følgelig lettere kunne finne egnede utbyggingslokaliteter

Om en ønsker å bygge ut eksisterende Hønefoss stasjon eller ny bystasjon betyr trolig lite for landbruket.

INNSTILLING:

Landbruksnemnda har vurdert foreliggende trasèalternativer for Ringeriksbanen gjennom Ringerike. Vurderingen er basert på arealbeslag samt drifts- og miljømessige konsekvenser for de berørte eiendommer.

Alt. 3 A, 3 c og 6 A har i henhold til NSB's utsagn ikke nevneverdige konsekvenser for driftsforhold i landbruket i Ringerike, og kan følgelig anbefales. Det foreligger ikke kartmateriale (M 1 : 10000) som viser trasèene i detalj fra tunnelmunning til Hønefoss stasjon.

Alt. 4 A er den av dagtrasèene gjennom Ringerike som totalt sett gjør minst skade for landbruket. Trasèen er således nogenlunde akseptabel, selv om landbruket primært ønsker trasèen i tunnel helt fram til Hønefoss.

Alt. 2 og 5 B kan ikke aksepteres. Det er særlig trasèvalg fra Dal og nordover som er konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene i området.

Alt. 1 og 5 A kan ikke aksepteres. Trasèen er felles med 2 og 5 B fra Dal og nordover, og har i tillegg endel uheldige kryssinger av dyrka mark mellom Ostjern og Dal.

Alt. 3 B og 6 B kan ikke aksepteres. Dette er varianter som kommer ut i dagen i Åsa, og deretter krysser gjennom massive landbruksarealer - stort sett på tvers av naturlige terrengformasjoner. En rekke større landbrukseiendommer splittes.

Alt. 4 B kan ikke aksepteres. Trasèen kommer ut i dagen på østsiden av Teinsfjorden, og faller sammen med 3 B og 6 B i Åsa. Det værste tenkelige alternativet for landbruket i Ringerike.

Alt 4 var. kan ikke anbefales, da dette synes å være en unødig rasering av flere landbrukseiendommer.

Stasjonsplassering:

Stasjon på Tolpinrud kan ikke anbefales, da dette vil medføre et betydelig utbyggingspress på omkringliggende landbruksarealer.

Utbygging av Hønefoss stasjon, eventuelt ny Hønefoss bystasjon vil være den beste løsning for landbruksinteressene i Ringerike, og anbefales følgelig som stasjonsalternativ for Hønefoss.

ENSTEMMIG VEDTAK:

Som innstilling.

Henry Jensen fratradte under sakens behandling. ||

//
 RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE
 HOLE LANDBRUKSNEMNDS SAK 20/93.

NSB har utredet en rekke alternative trasèer gjennom Hole for den planlagte Ringeriksbanen. Noen av trasèvalgene vil ha store konsekvenser for landbruket i området, mens andre ikke, eller bare i liten grad berører landbruket.

Vurderinger av de ulike trasèalternativer er i første rekke knyttet til arealforbruk og driftsforhold.

Tabellen under er basert på NSB's planutredning for de ulike alternativer (kart i M 1:10000), og viser antall meter passering gjennom fulldyrka areal og skog, samt arealbeslag for de ulike alternativer. Arealkravet er basert på dobbeltspor med bredde 25 m hele veien (oppl. gitt i tlf. med NSB's plankontor).

Da de berørte jordbruksarealer nesten utelukkende består av høyproduktiv fulldyrka jord, gjenspeiler trasèlengde gjennom dyrka mark også summen av de driftsmessige ulemper som kan forventes ved de ulike alternativer.

Enkelte arealer vil etter kryssing være så urasjonelle å drive at de vil gå ut av produksjon. Disse arealene kommer i tillegg til arealkravet til selve trasèen og vil for flere av alternativene føre til et tillegg på ca. 20 %. Totalt sett vil dette gi et objektivt og tilnærmet riktig mål på det ellers lite målbare begrepet "driftsmessige ulemper" for de ulike alternativer.

Også skogsmark er i hovedsak høyproduktiv. Graden av ulempe varierer endel for de ulike alternativer, avhengig av topografiske forhold.

HOLE

Trasè	Passerer gjennom:		Beslag av:	
	Dyrka mark ant.m.	Skog ant.m.	Dyrka mark dekar	Skog dekar
Alt. 1	1865	225	47	6
Alt. 2	3305	2150	83	54
Alt. 3	0	0	0	0
Alt. 4	295	3700	7	93
Alt. 4 var	750	3700	19	93
Alt. 5 A	1875	30	47	1
Alt. 5 B	1650	1400	41	35
Alt. 6	0	0	0	0

ALT. 1

Dette trasèalternativet beslaglegger ca. 47 daa dyrka mark og 6 daa skog og har en total passering gjennom dyrka mark i Hole på ca. 1900 m, hvorav ca. 1800 m i forbindelse med kryssing av Steinsletta. Skogbruket berøres lite i dette alternativ.

Ved Rørvik vil det gå bort noe dyrka mark (3-5 daa) i forbindelse med stasjonsutbygging der trasèen kommer ut i dagen. På Rudstangen går trasèen inn i tunnel igjen og her vil trasèen ut i fra profilen trolig berøre dyrka mark over en strekning på 50 - 100 m.

Trasèen kommer ut i dagen igjen på Gjesvold like syd-øst for Vik. Her skjærer den gjennom et jordbruksareal (70 m) før den krysser Viksbukta og forsvinner inn i tunnel ved Vik camping - et område som allerede er regulert til utbyggingsformål. Trasèen kommer ut i dagen igjen i sydenden av Steinsletta, ca. 100 m vest for E 16. Derfra krysser den Steinsletta på vestsiden av E 16 og forsvinner inn i tunnel 1800 m lenger nord.

I områdene Rørvik - Rudstangen og Gjesvold - Vik vurderes de jordbruksmessige konsekvenser som små sett i forhold til de landskaps- og miljømessige inngrep som må forventes i forbindelse med kryssing av Kroksundet og Vikområdet.

Kryssing av Steinsletta vil imidlertid resultere i store driftsmessige ulemper for de berørte grunneiere. Betydelig barrierevirkning og uheldig arrondering vil redusere kvaliteten på disse jordbruksarealene, som i utgangspunktet er blant de mest produktive i landet.

Stasjonsplassering:

Stasjonsutbygging vil i henhold til NSB's konsekvensutredning utløse behov for areal til boligbygging.

Ved en stasjon i Sundvollen-området vil en kunne unngå beslag av dyrka mark til boligformål.

Ved en stasjon i Vik-området er det antydnet at Gjesvoldåsen eller landbruksarealene rundt Vik må tas i bruk til boligformål. I den forbindelse vises til landbruksnemndas behandling av Vik -området i forbindelse med kommuneplanbehandlingen. Landbruksmyndighetene friga da et betydelig areal på Vik, og det ble samtidig uttrykt at en ikke ville akseptere ytterligere nedbygging av dyrka mark rundt Vik.

KONKLUSJON:

Kryssing av Steinsletta med jernbanetrasè kan ikke aksepteres, dette vil innebære betydelige drifts- og miljømessige ulemper for de berørte grunneiere. Området er av en slik karakter at det også i fremtiden må forbeholdes matproduksjon.

Stasjonsplassering i Vik-området er heller ikke forsvarlig etter landbruksmyndighetenes syn, dersom dette innebærer boligbygging på dyrka mark rundt Vik

ALT. 2

Alt. 2, er anbefalt fra NSB's plankontor, men er på alle måter det klart dårligste alternativ for landbruket i Hole.

Alt. 2 har en total lengde på ca. 3,3 km gjennom førsteklases jordbruksarealer - tilsvarende et areakrav på ca. 83 daa. Dessuten berøres meget god skogsmark i en lengde av 2,2 km, tilsvarende et areal på minimum 54 daa. I virkeligheten vil en tro at arealet blir en del større, den oppgitte anleggsbredde på 25 m virker smal, det kan vært aktuelt med siktsoner på grunn av vilt osv. Det alt vesentligste av skogsmarka er av høy bonitet, teknisk sett mulig dyrkingsmark, men inkludert i klimaverneområde og derfor uaktuell for dyrking. En ønsker altså av lokalklimatiske grunner, å holde området skogbevokst. Anlegg av jernbane er ikke i den sammenheng akkurat det gunstigste, og en må da også nevne den spesielle skogbrannfare som vel fortsatt vil følge jernbanesporene

I tillegg er det betydelig større drifts- og miljømessige ulemper i jordbruket knyttet til dette alternativet enn til noen av de øvrige. På strekningen Gjesvol - Løken - Selteveien passerer trasèen gjennom tunet på 2 større landbrukseiendommer, og en lang rekke større og mindre jordbruksarealer splittes på en driftsmessig svært uheldig måte (spisse vinkler).

Fra Selteveien og nordover til Ringeriksgrensen (Sørum - Mosmoen) går trasèen gjennom betydelige jordbruksarealer av førsteklases kvalitet. Det er ikke bosetting i umiddelbar nærhet av trasèen på denne strekningen. De drifts- og miljømessige ulempene vurderes å bli noe mindre her enn sør for Selteveien (større arealer, bedre arrondering, ikke bosetting), men den driftsmessige barriere blir betydelig for de berørte eiendommer.

Stasjonsplassering:

Jfr. alt. 1.

KONKLUSJON:

Alt. 2 er det værst tenkelige for landbruket i Hole, og kan ikke på noen måte aksepteres.
Med hensyn til stasjonsutbygging vises til "konklusjon" for alt. 1.

ALT. 3 A, B, C.

Ingen konsekvenser for landbruket i Hole.

ALT. 4 A og B.

Trasèen gjennom Hole er felles for 4 A og 4 B, og betegnes som alt. 4. I tillegg er det en variant som betegnes alt. 4 var.

Alt. 4 kommer ut i dagen like sør for Sundvollen, der det umiddelbart krysser et større jordbruksareal. Ved å legge trasèen 100 m lenger øst er det mulig å unngå denne kryssingen.

Trasèen dreier nord-østover, og går i dagen på østsiden av Steinsfjorden fram til Ringeriksgrensa der den går inn i tunnel fram til Hønefoss.

Denne trasèen får små konsekvenser for jordbruket i Hole, men endel konsekvenser for skogbruket.

Totalt arealkrav dyrket mark er ca. 8 daa, og trasèen krysser ca. 250 m gjennom dyrket mark (hvorav 6 daa og 250 m i forbindelse med kryssing av tidligere nevnte areal ved Sundvollen.

Litt avhengig av den helt nøyaktige trasèen vil skogsmark bli berørt i en lengde av ca. 3,7 km. Ved 25 m anleggsbredde tilsvarer det ca. 93 daa, men siden trasèen i stor grad går i bratt sideskråning må det være en helt urealistisk bredde. Antagelig vil det også være et ønske om å holde nedenforliggende arealer skogfrie, av hensyn til utsikten over Steinsfjorden. Så en ser ikke bort ifra et arealtap på bortimot det dobbelte, altså 150 - 200 daa. Marka er i alt vesentlig av høy bonitet, på Ringeriks-sandstein.

Siden banen vel vil bli lagt på oversiden av veien vil det bli betydelige driftsmessige ulemper for skoglia øst for banen. Her må kort og godt bygges en samlevei parallelt med jernbanen, og vi vil da få 3 parallelle transportbaner nederst i lia mot fjorden: først en bilvei, så en jernbane og så en skogsbilvei.

Alt. 4 var. tar av fra alt. 4 før Steinseter og går nærmere Steinsfjorden. Varianten skjærer gjennom dyrka mark på flere mellomstore landbrukseiendommer før den passerer grensa til Ringerike.

Sammenlignet med alt. 4 øker arealkravet for dyrka mark fra 8 til 21 daa, og kryssing dyrkamark fra 295 til 750 m. I tillegg betydelige drifts- og miljømessige ulemper for de berørte eiendommer.

KONKLUSJON:

Alt 4 vil være et akseptabelt trasèvalg for jordbruket i Hole. Tunnelutgang bør imidlertid flyttes ca. 100 m mot øst slik at en unngår unødvendig kryssing av dyrka mark. For skogbruket er alternativet uheldig, på grunn av driftsproblemer og arealtap. En er også svært betenkt over de landskapsmessige virkninger.

Alt 4 var. er en svært dårlig løsning for landbruket. Drifts- og miljømessige ulemper for de berørte eiendommer (Steinseter, Nordenga) vil være uakseptable.

ALT. 5 A

Dette alternativet går i tunnel under Kroksund, og kommer ut i dagen i sydenden av Steinsletta vest for E 16, der den faller sammen med alt. 1.

Totalt arealbeslag blir ca. 47 daa, og trasèen passere gjennom dyrka mark over en avstand på 1865 m. Skogsmark berøres ubetydelig.

Dette alternativet gir noe mindre driftsmessige ulemper enn alt. 1 ved kryssing av Steinsletta, men er ellers vært likt.

Det er imidlertid klare drifts- og miljømessige fordeler sammenlignet med alt. 1, å få banen i tunnel fram til Steinsletta.

KONKLUSJON:

Som for alt. 1.

ALT. 5 B

Alternativet går i tunnel under Kroksund og kommer ut i dagen like sør for Storbråtan ved Selteveien. Trasèen faller sammen med alt. 2 ca. 800 m nord for Selteveien.

Arealbeslag er som for alt. 2 fra Selteveien og nordover dvs. 41 daa dyrka mark og 1650 m gjennom fulldyrka jordbruksarealer. Av skogsmark berøres minst 35 daa i en lengde av 1400 m - alt høg bonitet.

I forhold til alt. 2 "spares" ca. 55 daa dyrka mark og 1655 m passering gjennom fulldyrka areal, samt 19 daa skog tilsvarende 750 m passering. Dessuten oppstår en voldsom drifts- og miljømessig gevinst ved at en slipper jernbane i dagen på strekningen Rørvik - Kroksund - Gjesvold - Løken - Selte.

I likhet med alt. 2 er det imidlertid svært verdifulle jordbruksarealer som berøres samt meget god skogsmark i klimavernområde.

KONKLUSJON:

Kryssing av massive landbruksområder fra Seltveien til Lamyra kan vanskelig aksepteres. En eventuell jernbanetrasè vil resultere i betydelige driftsmessige ulemper for de berørte eiendommer.

ALT. 6

Berører ikke landbruket i Hole.

ALTERNATIVE LØSNINGER GJENNOM HOLE

Hole kommune, NSB baneregion sør, Buskerud fylkeskommune).

A. Kryssing av Tyrifjorden ved Rudstangen.

Dette trasèalternativet er svært likt NSB's alt. 1 med hensyn til konsekvenser for landbruket.

Drifts- og miljømessige ulemper i området Rørvik - Rudsødegården ser ut til å bli noe større enn for alt. 1 - for resten av trasèen som for alt. 1.

B. Kryssing av Kroksund under Sundøya.

Konsekvenser for landbruket blir som for NSB's alt. 5 A.

C. Kryssing av Kroksund nord for Sundvollen.

Trasèen går noe lenger nord enn NSB's alt. 2, og faller sammen med alt. 2 i området ved Løken.

Konsekvensen for landbruket blir som for NSB's alt. 2.

KONKLUSJON:

Alternative løsninger A, B og C gjennom Hole er nesten identiske med NSB's alternativer 5 A og 2 med hensyn til konsekvenser for landbruket. Ingen av alternativene er akseptable. Det henvises til konklusjon for disse alternativene tidligere i saksfremstillingen.

INNSTILLING:

Landbruksnemnda har vurdert foreliggende trasèalternativer for Ringeriksbanen gjennom Hole. Vurderingen er basert på arealbeslag samt drifts- og miljømessige konsekvenser for de berørte eiendommer.

Alternativene 3 A, 3 B, 3 C, 6 A og 6 B berører ikke landbruket i Hole. Disse kan følgelig anbefales.

Alternativ 4 er noenlunde akseptabelt for landbruket, men tunnelutgang ved Sundvollen må legges noe lenger øst for å unngå kryssing av et større jordbruksareal i området. Videre må skogsbilveinett legges ut i lia ovenfor jernbanetrasèen.

Alternativ 4 variant er en unødvendig variant som vil skape store drifts- og miljømessige ulemper for de berørte jordbrukseiendommer. Denne kan ikke anbefales.

Alternativene 5 B og 5 A går begge gjennom massive jordbruksarealer av førsteklasses kvalitet. Disse områdene må forbeholdes matvareproduksjon, og de foreslåtte trasèene kan ikke anbefales.

Alternativene 1 og 2 vil begge få svært drastiske konsekvenser for landbruket i Hole og kan ikke anbefales. Særlig vil alt. 2 innebære massive inngrep i jordbruksarealer, skog, kulturlandskap og bosetning, og skape svært vanskelige driftsforhold for en rekke av de berørte eiendommer.

Alternative løsninger A, B, og C gjennom Hole kan heller ikke anbefales, da disse tilsvarer NSB's alt. 1, 5 A og 2 med hensyn til konsekvenser for landbruket.

Boligbygging på dyrka mark rundt Vik, som en følge av stasjonsutbygging her kan ikke aksepteres.

En eventuell stasjon må derfor legges til Sundvollen-området, der dette kan gjennomføres uten beslag av dyrka mark.

ENSTEMMIG VEDTAK:

Som innstilling, men nemnda presiserer at alternativ 4 kun er akseptabelt kombinert med stasjon ved Sunvollen.

Jan Fredrik Hornemann fratrådte under sakens behandling.//

LANDBRUKSAVDELINGENS MERKNADER.

HOVEDRAPPORTEN

I hovedrapporten har NSB utredet 6 alternative trasekorridorer gjennom Buskerud (nummerert fra 1-6 med ulike varianter) og stasjonsmønstre i tillegg til basiasalternativet som utgjøres av dagens bane om Drammen.

Av disse har NSB i sin foreløpige anbefaling, ut fra en totalvurdering av samfunnsøkonomi, bedriftsøkonomi og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn, gått inn for alt. 2 Sandvika som utbyggingskorridor. Anbefalingen inkluderer variantene under alternativ 2A Sandvika via Rykkinn.

I sin uttalelse kan landbruksnemnda i Ringerike akseptere alternativene 3A og 3C (Grefsen - Hønefoss), 6A (Skøyen - Hønefoss). Alt. 4A beskrives av nemnda som den av dagtraseene gjennom Ringerike som er minst konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene.

Landbruksnemnda kan ikke godta alt. 1, 2, 3B, 4B, 5A, 5B og 6B.

Nemnda kan ikke godta stasjon på Tolpinrud av hensyn til framtidig utbyggingspress på omliggende landbruksarealer. Det anbefales derfor utbygging av Hønefoss stasjon eller anlagt ny Hønefoss bystasjon.

Landbruksnemnda i Hole konkluderer med at alt. 4 med stasjonsplassering/togstopp ved Sundvollen, er det eneste akseptable alternativ for trase gjennom Hole foruten de traseer som ikke berører kommunen.

Landbruksavdelingen er enig med landbruksnemndenes anbefalinger og konklusjoner i Ringerike og Hole når en ser på konsekvensene for landbruket isolert.

Landbruksavdelingen vil peke på at plasseringen av framtidige stasjoner/togstopp har stor indirekte virkning på arealbruken i de to kommunene på lengre sikt. En stasjonsplassering sammenholdt med myndighetenes målsetting om å redusere det totale transportarbeidet (RPR for samordnet areal og transportlegging), kan medføre at landbruksinteressene må vike i forbindelse med utbygging i nærhet av stoppesteder.

Som en følge av jernbanen, har NSB regnet ut at Ringerike (Ringerike og Hole) vil få en befolkningsøkning på ca 3.500 personer fram mot år 2010. Dette vil slå ut i økt boligbygging i tillegg til den som er vedtatt i kommuneplanene for de to kommunene.

Landbruksavdelingen arbeider for tiden med å utføre en jordpolitisk arealvurdering for Ringerike og Hole som vil synliggjøre landbrukets arealinteresser sammenholdt med lokale og sentrale politiske målsettinger for utbyggingstakt og utbyggingsmønstre. Prosjektet vil også peke ut utbyggingsarealer og -retninger som er til minst skade for landbruket på lang sikt, 30 år. Prosjektet som er finansiert av NSB, vil bli avsluttet i løpet av juni 1994.

KONSEKVENSENTREDNINGEN FASE I.

Av sammenstillingen over konsekvensene på miljø og samfunn i tabell 7.1 i sammendraget, er de negative konsekvensene for landbruket når det gjelder alternativene 3B, 4B og 6B, angitt å være store.

Landbruksavdelingen mener de negative konsekvensene for disse alternativene er **meget** store, jfr. uttalelsen fra landbruksnemnda på Ringerike.

Ellers har landbruksavdelingen ingen merknader til konsekvensutredningen fase I som er grovmasket og som skal kunne danne grunnlaget for et prisippvedtak om utbyggingskorridor.

KONSEKVENSENTREDNING FASE II.

Dette er en finmasket utredning som ytterligere skal avklare det endelige trasevalget.

Landbruksavdelingen har ingen merknader til dette utredningsprogrammet som synes å ivareta landbruksinteressene på en tilfredsstillende måte.

INNSTILLING.

Etter en samlet vurdering av konsekvensene for landbruket i Ringerike og Hole kommuner, kan Buskerud fylkeslandbruksstyre anbefale følgende traseer for ny Ringeriksbane i prioritert rekkefølge:

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

Fylkeslandbruksstyret kan **ikke** akseptere følgende traseer angitt med de traseer som medfører de største negative konsekvensene i rekkefølge:

1. 4B Oslo-Skøyen(Sandvika)-Sundvollen-Åsa-Tolpinrud
2. 6B Oslo-Skøyen-Åsa-Tolpinrud
3. 3B Oslo-Grefsen-Tolpinrud
4. 1 Oslo-Skøyen-Krogsund-Tolpinrud
5. 5A Oslo-Skøyen(Sandvika)-Krogsund-Tolpinrud
6. 2 Oslo-Sandvika-Krogsund-Tolpinrud
7. 5B Oslo-Skøyen(Sandvika)-Krogsund-Tolpinrud

Buskerud fylkeslandbruksstyre kan anbefale stasjonsplassering-/togstopp i Hønefoss by og ved Sundvolden.

Fylkeslandbruksstyret kan **ikke** akseptere stasjonsplassering ved Tolpinrud og på Krogsund/Vik.

Forøvrig slutter fylkeslandbruksstyret seg til landbruksnemndene i Ringerike og Hole sine uttalelser og til landbruksavdelingens merknader.

- 17 -

Solveig Bakkan fremmet følgende forslag:

Fylkeslandbruksstyret anbefaler primært alt. 2 ut fra en samfunnsmessig helhetvurdering.

VEDTAK:

Forslaget falt med 6 mot 1 stemme. (Bakkan).

Deretter ble innstillingen tatt opp til avstemming.

VEDTAK: Innstillingen enstemmig vedtatt.

Saksbehandler: Per Hoen

Per Hoen

FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Oslo mil/Akershus
0015 O S L O 1

Telefon (02) 40 30 30
Telefax (02) 40 31 76

A19
MIB

NORGES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr.	
AtkivHef	

11

Vår referanse

13931/93/B/FBT TI.R/KPM/kpm/850

Dato **28 OKT. 1993**

Tidligere referanse

- a) FD 27 juli 1993 92/03320-8-9/FD V S-2/GKD/850
- b) NSB konsernstab strategi og miljø 16 juli 1993 92/5004 555.9
- c) FD 27 juli 1993 93/03320-10-11/FD V S-2/GKD/850
- d) NSB Bane 14 juli 1993 92/5004 555.9
- e) FD 14 sept 1992 92/03320-5/FD V S-2/OB/850

NSB Konsernstab - Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Gjenpart
Det kgl forsvarsdepartement
Forsvarets overkommando
Distriktskommando Østlandet
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Hamar

Intern fordeling
E

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT - OFFENTLIG HØRING

- 1 Forsvarets overkommando og Forsvarets bygningstjeneste har med ref a fått oversendt fra Forsvarsdepartementet NSBs hovedrapport for Ringeriksbanen, fordelt for offentlig høring av NSB Konsernstab strategi og miljø med ref b og vedlegg. Materialet er forelagt regionale ledd i denne sentrale høring. Dette er en samlet koordinert uttalelse fra Forsvaret som på anmodning sendes NSB direkte.
- 2 Samtidig har FD med ref c fordelt en konsekvensutredning fase I på samme banestrekning med forslag til utredningsprogram for fase II utsendt av NSB Bane med ref d. De to ekspedisjonene utfyller hverandre, bl a inneholder konsekvensutredningen mer detaljerte kart og sammendrag av tidligere uttalelser.
- 3 Hovedrapporten beskriver ialt 9 trasealternativer med underalternativer på sterkningen Oslo - Hønefoss som alle forutsetter tunnelstrekninger under Nordmarka. Foreløpig anbefalt alternativ 2 A baserer seg på nytt dobbelspor Oslo - Sandvika, tunnel videre til Kroksund ved Tyrifjorden og dagstrekning frem til Hønefoss. Banen er en parsell av høyhastighetsbanen mellom Oslo og Bergen og vil redusere reisetiden mellom Hønefoss og Oslo til en tredjedel og også være et transporttilbud for godstrafikk med store tidsgevinster. Banen gir således store fordeler for Forsvaret.

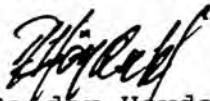
Saksbeh: Sivark Kjell-Peder Midttun
Tlf 22 40 36 52

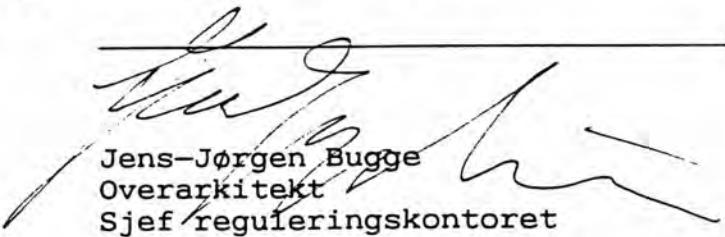
- 4 Ut fra kartbilag i konsekvensutredningen, ref b eksempelvis s 83 og 84, fremgår at dagstrekningene går godt utenom Forsvarets etablissementer i Hønefossområdet og Forsvarets lager i Sandvika. Forsvarets ulike avdelinger har etterprøvet og bekreftet at det ikke er latente konflikter med disse, andre eierinteresser eller operative forhold som bør komme frem som merknader.
- 5 Til selve meldingen har Forsvarsdepartementet tidligere uttalt med ref e at det er en fordel at traseen legges i tunnel med enkelte åpne partier med adkomstveier og at en vurderer nærmere eventuelle konflikter mellom trase og Forsvarets faste anlegg og etablissementer.
- 6 På det mer detaljerte plannivå etter sentral høring er det våre berørte regionale ledd som er korrekt høringsinstans:

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken
Oslo mil/ Akershus
0015 OSLO 1

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Hamar
Postboks 175
2301 HAMAR

Etter fullmakt


Reidar Høydahl
Sjefingeniør
Sjef bygg- og anleggsavdelingen


Jens-Jørgen Bugge
Overarkitekt
Sjef reguleringskontoret

FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Oslo mil./Akershus
0015 OSLO 1
Telefon (02) 40 30 30
Telefax (02) 40 31 76

BERGES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
nr. 92/5004	129
st. 5559	

Vår referanse
13930/93/B/FBT TI.R/KPM/kpm/850

Dato **28 OKT. 1993**

Tidligere referanse

- a) FD 27 juli 1993 92/03320-10-11/FD V S-2/GKD/850
- b) NSB Bane 14 juli 93 92/5004 559
- c) FD 14 sept 1992 92/03320-5/FD V S-2/OB/850

✓ NSB Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Gjenpart

Det kgl forsvarsdepartement
Forsvarets overkommando
Distriktskommando Østlandet
Forsvaretsbygningstjeneste avdeling Viken
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Hamar

Intern fordeling
E

RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutredningens fase 1 - FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutredningens fase II - OFFENTLIG HØRING.

- 1 Forsvarets overkommando og Forsvarets bygningstjeneste har med ref a fått oversendt fra Forsvarsdepartementet NSBs konsekvensutredning fase I med forslag til program for fase II. Den er utsendt av NSB Bane med ref b og supplerer hovedrapporten fra NSB konsernstab, Strategi og miljø, som behandles i eget brev. Dette svar er å betrakte som en samlet uttalelse fra Forsvaret og sendes på anmodning direkte til NSB og da også til NSB Strategi og miljø.
- 2 Av 9 trasealternativer med underalternativer på strekningen Oslo - Hønefoss vurderes nå alternativ 2 a som det foreløbige anbefalte alternativ. Dette er basert på nytt dobbelspor Oslo - Sandvika, tunnel videre til Kroksund ved Tyrifjorden og dagstrekning frem til Hønefoss. Denne parsellen av ny høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen gir store tidsgevinster for militært personell og godstransport.
- 3 Ut fra kartbilag i konsekvensutredningen, ref b eksempelvis s 83 og 84, fremgår det at dagstrekningen går godt utenom Forsvarets etablissementer i Hønefossområdet og Forsvarets lager i Sandvika. Forsvarets ulike avdelinger har etterprøvet og bekreftet at det ikke er latente konflikter med disse, andre eierinteresser og operative forhold som bør fremkomme som merknader.

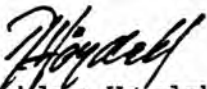
Saksb: Sivark Kjell-Peder Midttun
Tlf 22 40 36 52

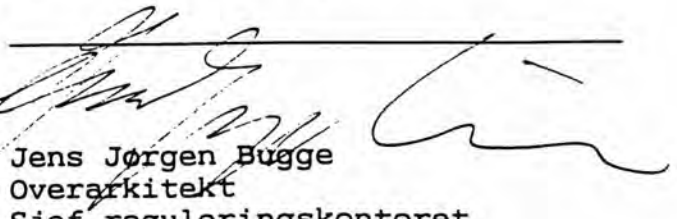
- 4 Forsvarsdepartementet har tidligere i merknad til meldingen, ref c og gjengitt i ref b, vedlegg 1, uttalt at det er en fordel at traseen legges i tunnel med enkelte åpne partier med adkomstveier og at en vurdere nærmere eventuelle konflikter mellom trase og Forsvarets faste anlegg og etablissementer. Vi mener denne målsetting kan videreføres i programmet for utredningens fase II for den detaljerte planlegging.
- 5 På det mer detaljerte plannivå etter sentral høring er det våre berørte regionale ledd som er korrekt høringsinstans:

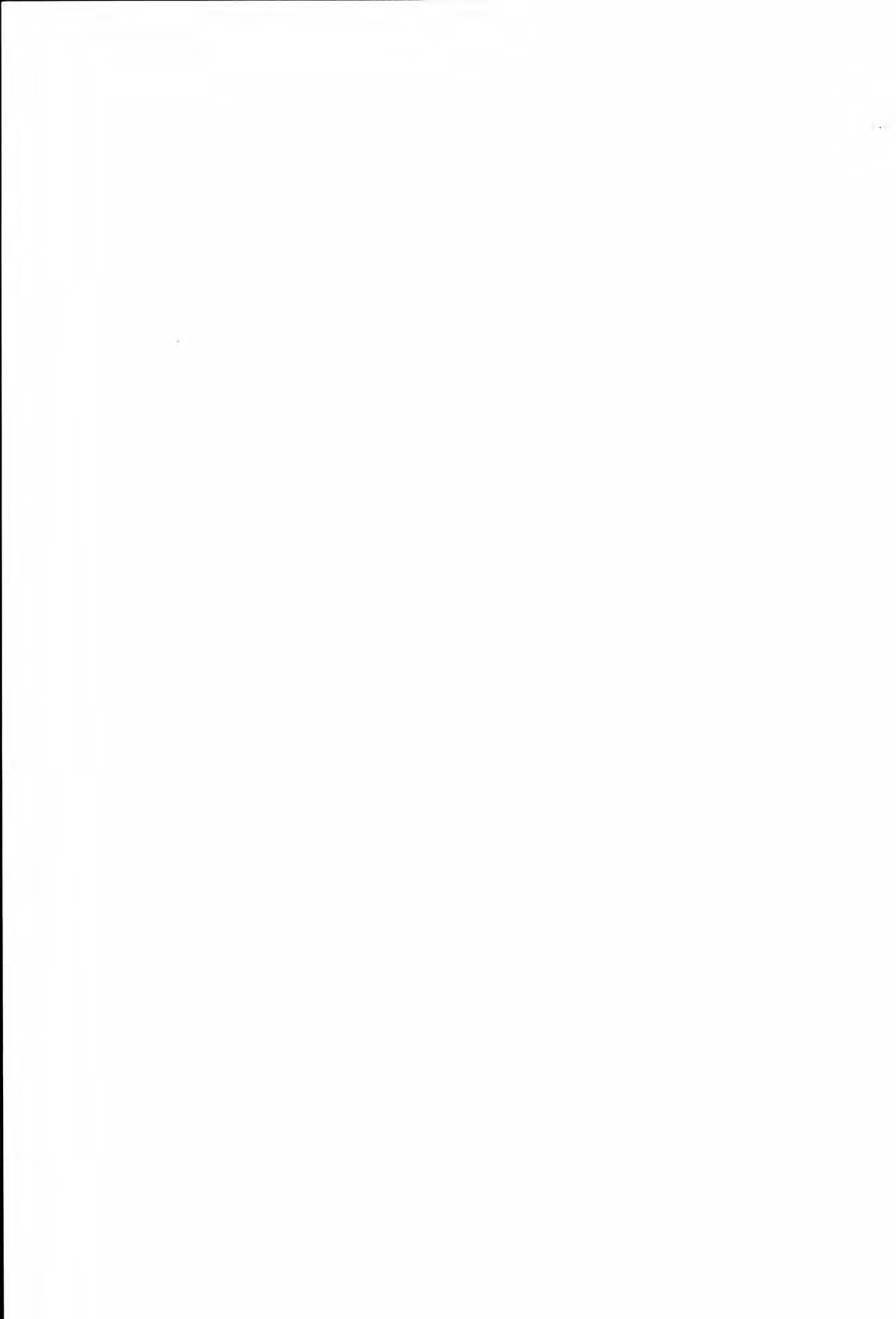
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken
Oslo mil/ Akershus
0015 OSLO 1

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Hamar
Postboks175
2301 HAMAR

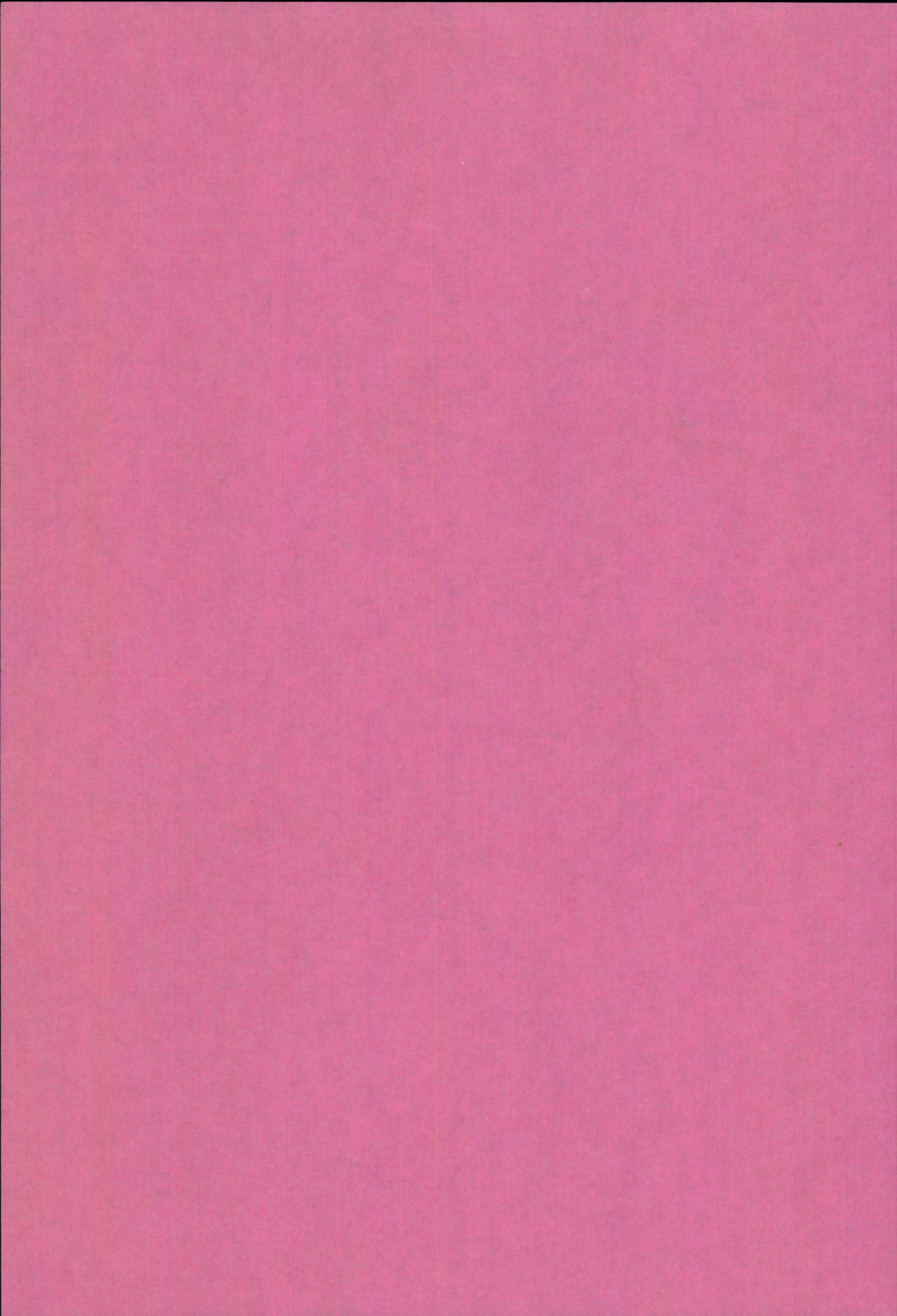
Etter fullmakt


Reidar Høydahl
Sjefingeniør
Sjef bygg- og anleggsavdelingen


Jens Jørgen Bugge
Overarkitekt
Sjef reguleringskontoret



B FYLKESKOMMUNALE ORGANER



NSB Banedivisjonen
Divisjonsstaben
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

Deres ref. 92/5004
Vår ref. 4082-24/93
Ark. Q 62
Dato 08.11.1993

NORGES STATSBANER		Kass.kode
10 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	162/93	146
Arkivbet.		

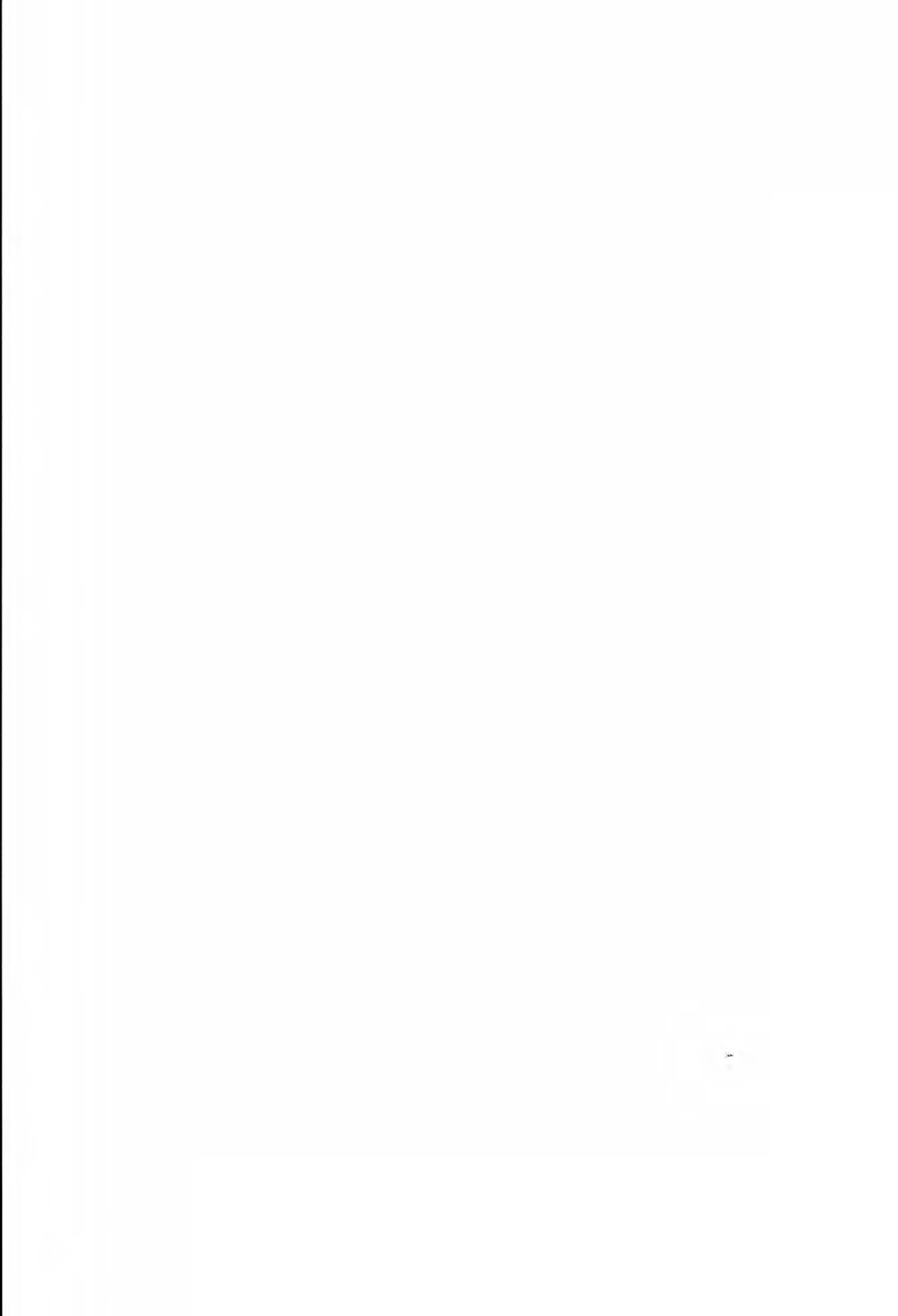
HØRINGSUTTALELSE - RINGERIKSBANEN, KONSEKVENsutREDNINGER FASE I, OG JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT.

Fylkesutvalget i Akershus behandlet i sitt møte 2. november 1993, sak 162/93, ovennevnte sak.

Vedlagt oversendes fylkesrådmannens saksforelegg og innstilling til fylkesutvalget, og protokoll fra behandlingen i fylkesutvalget.

Med vennlig hilsen

Eli Selstad
Eli Selstad
Spesialkonsulent



UTSKRIFT AV PROTOKOLL

FRA MØTE I FYLKESUTVALGET 2. NOVEMBER 1993

SAK NR. 162/93 RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNINGER FASE I
HØRINGSUTTALELSE. JERNBANEUTREDNINGENS HOVED-
RAPPORT. HØRINGSUTTALELSE

Representanten Anders Madslie (Sp) fremmet følgende forslag til nytt pkt. etter innstillingens pkt. 3:

Fylkesutvalget vurderer alternativ 6A som det alternativ som gir de minste negative konsekvenser og anbefaler følgelig også dette alternativet videre utredet i konsekvensutredningens fase II.

Representanten Øyvind Ruud (Krf) fremmet følgende tillegg til pkt. 5:

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

Representanten Ingfrid O. Tveit (Frp) fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 1:

Fylkesutvalget vil imidlertid påpeke at samfunnet vil være vel så godt tjent med vei av høy standard i stedet for jernbane på flere av de strekninger hvor det i dag planlegges ny/omlagt jernbane. dette gjelder f.eks. den planlagte jernbane til Gardermoen.

Representanten Magnhild Reisæter (SV) fremmet følgende forslag til nytt pkt. 5:

For fase 2 av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av trasealternativene for Akershus og Buskerud med fylkeskonservatorene i disse fylkene som faglig ansvarlige.

Akershus og Buskerud fylkeskommuner må tilføres

tilstrekkelige økonomiske ressurser til å igangsette et prosjekt som kan innhente nødvendige data og utarbeide en samlet rapport med konklusjoner som kan legges til grunn for den videre konsekvensutredning m.h.t. valg av jernbanetrase.

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.
2. Ingfrid O. Tveits tilleggsforslag fikk 1 stemme (Frp) og falt.
3. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 2 og 3 ble enstemmig vedtatt.
4. Anders Madslis tilleggsforslag til pkt. 3 fikk 2 stemmer (Sp, V).
5. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 4, første, andre tredje og fjerde strekpunkt ble enstemmig vedtatt.
6. Magnhild Reiseters forslag fikk 3 stemmer (SV, ?) og falt.
7. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 4, femte strekpunkt ble enstemmig vedtatt.
8. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 5 ble enstemmig vedtatt.
9. Øyvind Ruuds tilleggsforslag til pkt. 5 ble vedtatt med 14 mot 1 stemme (Frp).

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

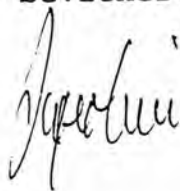
1. Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbaneprosjekter og øvrige kollektivtrafikktiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. Fylkesutvalget finner at den foreliggende grovmaskede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

vektlagt i konsekvensutredningens fase II:

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

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

Rett utskrift bevitnes. 08.11.1993



FYLKESUTVALGET

SAK NR. 162/93 RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNINGER FASE I HØRINGSUTTALELSE. JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT. HØRINGSUTTALELSE.

Akershus fylkeskommune har i oversendelse fra NSB datert 14.07.93 mottatt konsekvensutredning fase I for Ringeriksbanen til høring. Forslag til utredningsprogram for fase II er vedlagt utredningen, og er også gjenstand for høring. Høringsperioden er fra 19. juli til 31. oktober 1993.

Ved oversendelse fra NSB datert 16.07.93 har Akershus fylkeskommune mottatt jernbaneutredningens hovedrapport for Ringeriksbanen, også denne til høring i samme periode som konsekvensutredningen.

./.

Vedlagt oversendes NSB's oversendelsesbrev for konsekvensutredningen og jernbaneutredningen. Sammendraget av konsekvensutredningene er tidligere utsendt til fylkesutvalgets medlemmer, ved oversendelse datert 22. september 1993. Konsekvensutredningen følger som uttrykt vedlegg, og kan fås ved henvendelse til fylkesrådmannens planavdeling.

./.

Jernbaneutredningens hovedrapport sendes i 1 eksemplar til hver av partigruppene i fylkesutvalget.

./.

Fylkesutvalget har tidligere uttalt seg til meldingen og forslag til utredningsprogrammet for fase I, i møte 15.09.92, sak 134/92. Protokoll fra denne behandlingen er vedlagt.

Fylkesutvalget ble orientert om arbeidet med utredning av Ringeriksbanen gjennom notat 38/93, som ble behandlet i fylkesutvalgets møte 22. juni 1993.

./.

Fylkesrådmannen sendte høringsmaterialet til høring i sektorene ved brev datert 29.07.93. Frist for sektorenes uttalelse var satt til 10. september 1993. Oversendelsesbrevet er vedlagt. Følgende sektorer har uttalt seg:

- Helse- og sosialdirektøren, datert 19.08.93
- Utdanningsdirektøren, datert 09.09.93
- Samferdselssjefen, datert 14.09.93
- Næringssjefen, datert 23.09.93
- Fylkeskultursjefen, innstilling til fylkeskulturstyret, sak 62/93
- notat fra fylkesmiljøvernssjefen, datert 18.10.93

./.

Alle høringsuttalelser er vedlagt. Alle uttalelser er behandlet administrativt, med unntak av fylkeskultursjefen som fremmet sak for behandling i fylkeskulturstyrets møte 19.10.93.

./.

Fylkesrådmannen har også mottatt protokoll fra behandlingen i fylkeslandbruksstyret i Akershus. Denne er vedlagt.

KORT OM KONSEKVENsutREDNINGEN

Konsekvensutredningen skal være del av grunnlaget for valg av trasekorridor og driftsopplegg for Ringeriksbanen, og belyse virkninger av tiltaket for miljø, naturressurser og samfunn.

NSB's overordnede mål for prosjektet er "å utvikle en effektiv og konkurransedyktig jernbane med korte reisetider, tilfredsstillende frekvens, høy grad av punktlighet, sikkerhet og miljøvennlighet. De løsninger som velges skal være effektive:

- for kundene på tid, sikkerhet og pris
- for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
- for NSB i form av god driftsøkonomi."

Overordnede mål for konsekvensutredningen:

- fremskaffe grunnlag for å vurdere tiltakets virkninger
- gi grunnlag for valg av trasekorridor og driftsopplegg
- foreslå program for videre utredning, "finmasket" konsekvensutredningsprogram

Det langsiktige målet er å oppnå en reisetid mellom Oslo og Bergen på 3-3,5 timer, mens et kortsiktig mål er en reisetid på 5 timer. Tiltak på Ringeriksbanen skal videre styrke transporttilbudet i Østlandsområdet.

Konsekvensutredningen er delt i 2 faser:

- melding og grovmasket konsekvensutredning
- finmasket konsekvensutredning

Foreliggende materiale er den grovmaskede utredningen, og består av følgende hoveddeler:

- kort beskrivelse av de ulike alternativer
- anleggskostnader
- konsekvenser for miljø og naturressurser
- konsekvenser for samfunn

Et forslag til utredningsprogram for fase II er vedlagt utredningene. Denne fasen knyttes til kommunedelplaner for parsellene i den valgte korridoren. I fase II skal også avbøtende tiltak for å begrense uheldige virkninger avklares.

De alternativer til trase som er utredet er i store trekk samsvarende med de som var skissert i meldingen, men under arbeidet har det framkommet ønsker om å studere ulike varianter av Sandvika-alternativet som er inntatt i utredningen.

Hovedalternativene som er utredet er følgende:

- Alt. 0 Basisalternativ, dagens bane
- Alt. 1 Skøyen via Lommedalen, med variant over Lysaker
- Alt. 2 Sandvika, med alt. 2a via Rykkinn og varianter over Frogner og Avtjerna
- Alt. 3 Grefsen med varianter på Buskerud-siden

- Alt. 4 Alt. 1/ Alt. 2 via Sundvollen - Åsa
- Alt. 5 Tunnell under Steinsfjorden, kan kombineres med Alt.1 og 2
- Alt. 6 Skøyen via Åsa

KORT OM JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

NSB startet arbeidet med en intern jernbaneutredning av Bergensbanen høsten 1991. Senere er Ringeriksbanen (Oslo-Hønefoss) utskilt som eget prosjekt, men arbeidet med jernbaneutredningen har pågått parallelt. Foreliggende hovedrapport omhandler først og fremst strekningen Oslo - Hønefoss, og dekker i så måte hovedpunktene i konsekvensutredningen, men i tillegg inneholder den markeds- vurderinger og bedrifts- og samfunnsøkonomiske vurderinger. Rapporten inneholder også NSBs foreløpige anbefalinger om valg av utbyggingskorridor.

I rapporten konkluderes det med at ny Ringeriksbane gir sterk økning i trafikken og trafikkinntektene på Bergensbanen. Samtidig endres ikke driftskostnadene vesentlig i forhold til dagens opplegg. Mest trafikk og best driftsresultat gir de alternativer som betjener lokaltrafikken i Bærum. De varianter av Sandvika- alternativet som gir god dekning for eksisterende og nye mulige boligområder gir det beste resultatet. Høyest bedriftsøkonomisk resultat gir alt. Sandvika over Rykkinn med en nåverdi på 1.893 mill. kr. Til sammenligning gir alt. 6 Skøyen - Hønefoss 1.617 mill. kr.

Ut fra beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kommer alternativet Sandvika over Rykkinn ut med et nytte/kostnads- forhold på 1,35 mens direktealternativet Skøyen - Hønefoss kommer ut med 1,20.

NSB gir en foreløpig anbefaling om valg av alternativ 2 Sandvika som utbyggingskorridor. Anbefalingene inkluderer alle variantene under alternativ 2, og valget mellom disse kan gjøres først etter grundigere vurderinger.

Viktige momenter for anbefalingen er at alternativet forventes å gi:

- * høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi
- * høy samfunnsøkonomisk nytte
- * god betjening av store, tettbygde områder i Bærum som kommunen har sterkt behov for å skaffe en god kollektivbetjening
- * stor mulighet for økt trafikk ved ytterligere utbygging av boliger langs traséen i Bærum i fremtiden
- * relativt lave utbyggingskostnader

NSBs anbefaling om endelig valg gjøres etter at konsekvensutredningen har vært til høring, behandling og godkjenning.

Fylkeskommunens uttalelse gjelder både konsekvensutredningen og jernbaneutredningen.

INNKOMNE MERKNADER FRA SEKTORENE

Helse- og sosialdirektøren peker på at konsekvensutredningen bekrefter at uansett alternativ for baneframføring, har overgangen til banetrafikk positive virkninger sett fra et helsemessig standpunkt.

Utdanningsdirektøren henviser til tidligere uttalelse gitt i forbindelse med meldingen om Ringeriksbanen hvor det pekes på den betydning en slik utbygging eventuelt kan få for skoleskyss av elever i den videregående skole og etterlyser en vurdering av dette. I uttalelsen ble det også bedt om en nærmere vurdering av hvorvidt støy og vibrasjoner fra banen kan komme til å innvirke på arbeidsmiljøet ved noen av de 7 videregående skolene i Bærum.

Næringssjefen peker på at beregningene av næringsmessige konsekvenser som er gjort i utredningen, refererer seg til anleggsfasen og tar utgangspunkt i utbyggingskostnadene for de ulike alternativene. Næringssjefen mener at det ikke er gitt at det dyreste alternativ er det beste for næringslivet i et langsiktig perspektiv, selv om anleggsfasen vil kunne representere viktige utviklingsmuligheter for bedriftene som blir involvert. Etter næringssjefens oppfatning er det ved vurderingen av de langsiktige næringsmessige konsekvensene av utbyggingen ikke grunnlag for å framheve noe bestemt treséalternativ.

Næringssjefen peker på at alternativene 1 og 2 gjennom Bærum vil ha størst betydning med hensyn til ringvirkninger for næringslivet i Akershus. Ellers vises det til at alt. 1 med mulig stasjon ved Bærums verk vil forbedre fremkommeligheten for persontrafikken i denne delen av Bærum, og alternativ 2 vil styrke Sandvika som kommunikasjons-sentrum.

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

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

Samferdselssjefen viser til at vestregionen er et stort marked med betydelig potensiale for reisende med intercity- og høyhastighetstog, og mener at dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at togene stopper ved Sandvika stasjon, som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen. Direkte ekspressstog fra hovedknutepunktene vil være et interessant tiltak for å øke kollektivtrafikkandelen i regionen, noe som i Transportplanen for Oslo og Akershus er påpekt som ønskelig av flere grunner.

Samferdselssjefen slutter seg til NSBs vurderinger og foreløpige anbefaling om valg av alternativ 2 om Sandvika som utbyggingskorridor. Det henvises til NSBs begrunnelse for anbefalingen.

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

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

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

Fylkeskultursjefen fremmet saken for behandling i fylkeskulturstyret i møtet 19.10.93, sak 62/93, med følgende innstilling:

1. *For fase 2 av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av traséalternativene med fylkeskonservatorene i Akershus og Buskerud som faglig ansvarlige*
2. *Akershus og Buskerud fylkeskommuner må tilføres tilstrekkelige økonomiske ressurser til å igangsette et prosjekt som kan innhente nødvendige data og utarbeide en samlet rapport med konklusjoner som kan legges til grunn for den videre konsekvensutredning m.h.t. valg av jernbanetrasé.*

Fylkeskulturstyret gjorde enstemmig vedtak i tråd med innstillingen.

Fylkeskultursjefen påpeker i saksframlegget at vurderingene i konsekvensutredningen ikke er basert på fullstendige registreringer av kulturminner og -landskap, bl.a. er datagrunnlaget for Bærum kommune vedrørende legalfredete kulturminner utilstrekkelig. Dette innebærer at interessekonflikter mellom utbygging og fornminner ikke kan defineres og beskrives på objektplan, og alternativene la seg ikke reelt vurdere.

Fylkeskultursjefen foreslår i samråd med fylkeskonservatoren i Buskerud et fellesprosjekt for å utrede kulturvernkonsekvenser for de aktuelle korridorforslagene i konsekvensutredningens fase II. Valg av trasé må bl.a. bygge på en samlet kulturvern faglig vurdering av hele traséen mellom Oslo og Hønefoss. Med nåværende arbeidspress på kulturminnevernet i de to fylker, forutsettes tilførsel av nødvendige økonomiske ressurser til arbeidet.

Fylkeskultursjefen peker på at isolert sett vil alternativene 3, 4, 5 og 6 ikke by på problemer for kulturminnevernet i Akershus fylke. Alternativ 2, om Sandvika, vil ha innvirkning på kulturminner og kulturlandskap. Nye stasjonsområder vil føre til endret areal-disponering, og Ringeriksbanen kan da få ukjente konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap. Presset på området ved Skui og Bjørumsaga har allerede nådd yttergrensene ved planlagt anlegg av ny E 16 til Sollihøgda, og Kjaglidalens verdi som verneverdig naturområde og som rekreasjonsområde vil forringes sterkt.

Alternativene 1, Skøyen - Lommedalen, og alternativ 2 A, Sandvika - Frogner, Rykkin, Avtjerna vil berøre svært verdifulle kulturlandskap og nyere tids kulturminner. Tiltakene vil kunne skade fornminner og deres miljø, og utbygging kan medføre ubotelig skade på verneverdige og fredete kulturminner og kulturlandskap.

Fylkesmiljøvernssjefen mener at konsekvensutredningen gir en god beskrivelse av de natur- og miljøinteresser som blir berørt. Kartmålestokken medfører likevel at viktige områder ikke er kartfestet, og peker spesielt på Vensåsmyra naturreservat.

De alternativer som kommer mest i konflikt med natur- og miljøinteresser er alternativ 1 og 2. Dette gjelder spesielt dagtrase i Lommedalen, og kryssing av Sandvikselva ved Wøyen. Det er også konflikt i noen alternativer med et foreslått verneområde i Kjaglidalen.

Fylkesmiljøvernssjefen mener at alternativ 2 er best sett i forhold å utnytte den nye banen for å øke kollektivtrafikkandelen i regionen. Det anbefales derfor en videre utredning av løsninger innenfor korridoralternativ 2 over Sandvika, med sikte på å finne tilfredsstillende løsninger for trase og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til vernehensynene. Det pekes på muligheten for å kombinere et justert alt. 2 over Sandvika med tunnell til Åsa, for deretter å løpe sammen med alt. 6A med tilkopling med Bergensbanen like nordøst for Hønefoss. Fylkesmiljøvernssjefen foreslår at alt. 6A fra Skøyen / Lysaker utredes parallelt med justert alt. 2, slik at tidstap unngås dersom det ikke er mulig å finne tilfredsstillende løsninger for ivaretagelse av miljø- og kulturvern hensynene gjennom Bærum.

I utredningenes fase II bør konsekvenser for vassdrag utredes. Likeledes pekes det på at utredning av konsekvenser for grunnvannet bør omfatte vurdering av sammenhengen mellom hydrologiske forhold og vegetasjon i tilknytning til tunnellene. jernbanetraseen kan ha for grunnvannet og dermed for vegetasjon m.v.

Fylkesmiljøvernssjefen peker på den usikkerhet som er knyttet til forslagene om utfylling og deponering av overskuddsmasser. Konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag forutsettes utredet nærmere i fase II.

Fylkesmiljøvernssjefen er positiv til deltakelse i den foreslåtte referansegruppe for utredningens fase II.

UTTALELSER FRA ANDRE HØRINGSINSTANSER

Fylkeslandbruksstyret i Akershus gjorde vedtak om innsigelse til alternativene 1 og 2A med variantene Frogner og Avtjerna. For alt. 2 ber fylkeslandbruksstyret om at det tas hensyn til ulempene for Jong gård. Det er ingen merknader til de andre traseene, eller til utredningsprogrammet.

Bærum kommune peker på at utredningene er mangelfulle når det gjelder å beskrive negative virkninger av inngrep i bestående bomiljøer, med riving av hus, støy, m.v. Bærum kommune mener også at virkninger for framtidig utbyggingsmønster i kommunen i liten grad er berørt. Opplysningene om massedeponier i Bærum er foreldede, og bør gjennomgås på nytt.

Formannskapet i Bærum har gitt følgende innstilling til kommunestyret:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
2. Alternativene 2A og 1 med større strekninger i dagen gjennom Bærum, forkastes.
3. NSB anmodes om å vurdere varianter av alternativ 2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alternativ 6.

Det legges vekt på muligheten for å legge en stasjon som betjener Rykkinnområdet, med kort strekning i dagen over elven og E 16.

4. Kommunestyret slutter seg til de merknader til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremleggets pkt. . .

Hole kommune har ved behandlingen i formannskapet gått inn for alt. 6A skøyen - Hønefoss.

Ringerike kommune har ved behandlingen primært anbefalt alt. 6A Hønefoss - Skøyen, men subsidiært sagt at alt. 2 Hønefoss-Sundvollen-Sandvika er akseptabelt for Ringerike kommune.

Styringsgruppen for fylkesdelplan i Buskerud anbefaler alt. 6A for Ringeriksbanen.

FYLKESRÅDMANNENS MERKNADER

Forholdet til overordnede retningslinjer og øvrig planarbeid i regionen

Det er et sentralt mål i fylkesplanen for Akershus å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og å øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i fylket. Fylkesrådmannen slutter seg til samferdselssjefens påpekning av at det er meget viktig for Oslo- og Akershusregionen å få en rask utbygging av høyhastighetsforbindelse til andre deler av landet og til utlandet. For trafikkavviklingen i Vestregionen er det viktig å utnytte det potensielle Ringeriksbanen har for å utvikle et tilbud som kan øke kollektivtrafikkandelen, noe som i Transportplanen for Oslo og Akershus er påpekt som ønskelig av flere grunner.

Fylkesrådmannen støtter fylkesmiljøvernssjefens understrekning av at den videre utredningen av Ringeriksbanen må ses i sammenheng med det pågående arbeid med konsekvensutredningene for Transportkorridor vest. Denne utredningen omfatter både E-18 Framnes - Asker og nytt dobbeltspor Skøyen - Sandvika. I fase I av utredningen er det et hovedsiktemål å se på prinsipløsninger for disse prosjektene, og å avklare rollefordelingen mellom vei og bane. Spesielt viktig er det å samordne arbeidet med den overordnede transportanalysen med sikte på å finne fram til løsninger som samlet kan gi det beste kollektivtrafikktilbudet. Det vises her til samferdselssjefens påpekning av at

holdeplasslokalisering, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikk betyr svært mye for valg av transportmiddel, spesielt overgangsmulighetene mellom høyhastighets- fjern- og intercitytog.

Vurdering av alternativer

Alternativene som helt klart kommer i minst konflikt med friluftsliv, naturvern, vilt og kulturlandskap er alt. 3 A Grefsen - Hønefoss og alt. 6 A Skøyen - Hønefoss. Utredningen viser at også støymessig vil disse alternativene, til tross for at traséen går gjennom Hønefoss sentrum, være best ved at antall støyutsatte boliger etter skjerming vil være lavest av samtlige alternativer. Det vises til fylkesmiljøvernssjefens notat av 18.10.93 og til fylkeskultursjefens saksframlegg. Alternativene vil imidlertid ikke bidra direkte til forbedring av kollektivtrafikktilbudet i Vestregionen.

Alternativ 1 over Skøyen - Lommedalen og alt. 2 over Sandvika vil medføre store konflikter med landskap, naturvernområder, vilt og friluftsliv. Dette gjelder særlig på Buskerudsidene, men også i Bærum vil miljøkonsekvensene kunne bli store. Spesielt vil dagtrase i Lommedalen komme i konflikt med kulturlandskap, friluftsliv og naturverdier. Tiltakene vil kunne skade fornminner og deres miljø, og utbygging kan medføre ubotelig skade på verneverdige og fredete kulturminner og kulturlandskap.

De ulike varianter av alt. 2 med kryssing av Sandvikselva ved Wøyen er likeså konfliktfylt både i forhold til vassdraget og til kulturlandskapet og kulturminner, og et par av variantene er også i konflikt med foreslått verneområde i Kjaglidalen, som ligger i en forkastningssone med interessant geologi og botanikk og er dessuten viktig i friluftslivssammenheng. Presset på området ved Skui og Bjørumsaga har allerede nådd yttergrensene ved planlagt anlegg av ny E 16 til Sollihøgda.

Fylkeskultursjefen peker i sitt saksframlegg bl.a. på at alternativ 2, om Sandvika med nye stasjonsområder vil føre til endret arealdisponering, og Ringeriksbanen kan da få ukjente konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap.

Fylkesrådmannen vil framheve alternativ 2 om Sandvika som gunstig for å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og å øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i fylket. Alternativet vil styrke Sandvika som kollektivtrafikk-knutepunkt, vil kunne betjene forholdsvis store tettstedsområder med betydelig befolkningsgrunnlag og åpner også for muligheten for eventuell utbygging i vestre Bærum med Ringeriksbanen som kjernen i kollektivtrafikktilbudet. Alt. 1 vil ikke ha tilsvarende betydning for kollektivtrafikken i vestregionen.

Samferdselssjefen anbefaler hovedalternativ 2 ut fra økonomiske grunner og det potensial det har for utvikling av kollektivtrafikken i regionen. Fylkesmiljøvernssjefen anbefaler også at det ut fra overordnede trafikk- og miljømål bør foretas videre utredninger av alternativer over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til natur, landskap og miljø.

Fylkesrådmannen støtter denne vurderingen og vil tilrå overfor fylkesutvalget å anbefale videre utredning av hovedalternativ 2.

Fylkesrådmannen er kjent med at Hole og Ringerike kommuner og Buskerud fylkeskommune har anbefalt hovedalternativ 6 A Skøyen - Hønefoss til videre konsekvensvurdering. Begrunnelsen er at dette alternativet best ivaretar målet om å oppnå forkortet reisetid Oslo-Hønefoss-Hallingdal-Bergen, styrker Hønefoss som regionalt senter med stasjon i sentrum og innebærer minst negative konsekvenser for natur, miljø og kulturlandskapet i Hole. Disse hensynene tillegges større vekt enn muligheten til å få en lokalstasjon i Hole, med de vekstmuligheter dette ville bety for kommunen.

Med de betydelige konfliktene som er knyttet til dagtraséene i Hole og Ringerike, vil det være avgjørende viktig at en løsning på Akershus-siden ikke legger utilsiktede bindinger på trasévalget som står i motstrid med verneinteressene i disse to kommunene. Dette kan løses ved f.eks. å videreføre et eventuelt justert alt. 2 over Sandvika i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6 A med tilkobling til Bergensbanen nordøst for Hønefoss.

Fylkesrådmannen slutter seg til fylkeskultursjefen og fylkesmiljøvernssjefen i at det må legges vesentlig vekt på miljø- og kulturminneinteressene når det gjelder framføring av trasé gjennom Bærum. Forslag til kommunedelplan for ny E 16 fra Wøyen til Bjørum som for tiden er på høring, viser at det er vanskelig å finne gode løsninger. Bærum kommunen har lagt ned et betydelig arbeid med å finne en veiframføring som skal komme minst mulig i konflikt med natur og vassdrag, friluftsliv, kulturlandskap, bebyggelse osv.

Utredningsprogram

Fylkesrådmannen har ovenfor vist til behov for bedre samordning mellom utredningen om Ringeriksbanen og det pågående arbeidet med konsekvensutredninger for Transportkorridor Vest. En slik samordning vil kunne ha betydning for det samlede kollektivtilbudet og det må sikres løsninger som optimaliserer kollektivtrafikkandelen i regionen.

Det må utredes nærmere hvordan nye stasjoner vil påvirke eksisterende tettsteder, kulturlandskap, kulturminner og friluftsområder.

Det må legges sterkere vekt på å få fram konsekvenser for vassdrag. Fylkesmiljøvernssjefen peker på at elvene i Bærum er varig vernet mot kraftutbygging, og i dette ligger også intensjoner om vern mot annen utbygging og inngrep, jfr. regjeringens utkast til rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.

Også bruk/deponering av det svært store masseoverskuddet må utredes nærmere. I denne forbindelse er det påkrevet å få vurdert realismen i de foreløpige forslagene til utfylling og deponering som er gjort i foreliggende konsekvensutredning da det synes å være stor usikkerhet både med hensyn til tidspunkt, planprosess og tillatelser for gjennomføring av de ulike forslagene. Konsekvensene av etablering av fyllinger og deponier må utredes, og det forutsettes at tiltakshaver sørger for at slike analyser blir utført. Det forutsettes videre at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag utredes nærmere i fase II.

Fylkeskultursjefen påpeker i saksframlegget at vurderingene i konsekvensutredningen ikke er basert på fullstendige registreringer av kulturminner og -landskap, bl.a. er datagrunnlaget for Bærum kommune vedrørende legalfredete kulturminner utilstrekkelig.

Fylkeskultursjefen foreslår i samråd med fylkeskonservatoren i Buskerud et fellesprosjekt for å utrede kulturvernkonsekvenser for de aktuelle korridorforslagene i konsekvensutredningens fase II. Valg av trasé må bl.a. bygge på en samlet kulturvern faglig vurdering av hele traséen mellom Oslo og Hønefoss.

Fylkesrådmannen vil understreke at det er tiltakshavers ansvar å gjennomføre tilfredsstillende utredninger av konsekvenser for de ulike interesser som blir berørt, og å bekoste det nødvendige utredningsarbeidet. Fylkesrådmannen støtter fylkeskultursjefens påpekning av behovet for en samlet kulturvern faglig vurdering av den aktuelle strekningen. Imidlertid kan det være vanskelig for fagmyndigheter som senere skal vurdere om utredningen er tilfredsstillende, å ta ansvaret for å utføre arbeidet. Fylkesrådmannen vil derfor anbefale at dette arbeidet utføres som en del av tiltakshavers utredning i fase II. Fylkesrådmannen forutsetter at kulturminnevernforvaltningen trekkes aktivt inn i de samarbeidsgrupper som opprettes for konsekvensutredningens fase II, slik at den omfattende kunnskap som finnes her kan nyttiggjøres i prosjektet.

Videre planarbeid

Samferdselssjefen forutsetter at fylkeskommunen/Stor-Oslo Lokaltrafikk blir trukket inn i et nært samarbeid for vurdering av omstigningsmuligheter for høyhastighets-, fjern- og intercitytog i Sandvika.

Også fylkemiljøvernssjefen og fylkeskultursjefen er innstilt på et samarbeid om videre konsekvensutredning innenfor sine områder.

Fylkesrådmannen vil understreke betydningen av at både fylkeskommunens miljøvern faglige, kulturvern faglige og plan faglige kompetanse trekkes inn i de videre utredninger i fase II. Fylkesrådmannen er positiv til NSBs forslag om opprettelse av en referansegruppe for konsekvensutredningens fase II.

FYLKESRÅDMANNEN

INNSTILLER:

1. Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbaneprosjekter og øvrige kollektivtrafikktiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. Fylkesutvalget finner at den foreliggende grovmaskede konsekvensutredning på en tilfredsstillende måte gir grunnlag for valg av trasekorridor.

3. Fylkesutvalget anbefaler at det i konsekvensutredningens fase II foretas videre utredninger av hovedalternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til natur, landskap og miljø.
3. Fylkesutvalget ber om at følgende forhold blir vektlagt i konsekvensutredningens fase II:
 - lokaliseringen av stasjoner, stoppmønster, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikken for å gi størst mulig effekt for det samlede kollektivtrafikktilbudet. Spesielt må omstigningsmuligheter mellom høyhastighets-, fjern- og intercitytog vurderes. Det forutsettes at dette skjer i en nær kontakt og samordnet med konsekvensutredningsarbeidet for Transportkorridor vest.
 - hvordan nye stasjoner vil påvirke eksisterende tettsteder, kulturlandskap, kulturminner og friluftsområder.
 - konsekvenser for vassdrag må vektlegges sterkere, spesielt vassdragene som er vernet mot kraftutbygging.
 - nærmere vurdering av forslagene til deponering av overskuddsmasser, da det synes å være stor usikkerhet knyttet til planer, tillatelser og tidspunkt for gjennomføring. Konsekvensene av deponiene bør utredes.
 - konsekvensene av, og avbøtende tiltak i forbindelse med tunneltverrslag.
 - en samlet kulturvern faglig vurdering av trasealternativene
7. Fylkeskommunen stiller seg positiv til deltakelse i samarbeidsgrupper i det videre arbeidet med konsekvensutredningen.

Oslo, den 20. oktober 1993

Knut Bakkevig

Saksbehandlere: Wilhelm Torheim, Miljøvern avdelingen
Eli Selstad, Planavdelingen

Vedlegg



Til berørte parter

BERGSKO FYLKESKOMITEEN

20.07.1993

4252 DNR 7
 BAAD SP-TEK
 A KASS
 Q 62

Henvendelse til
 Inger Svenggaard Moe
 67407

Deres referanse

Saksreferanse
 92/5004
 555.9

Date
 14.07.93

RINGERIKSBANEN, HØRING AV KONSEKVENSTREDNING FASE I.

NSB har gjennomført en konsekvensutredning (fase I) for Ringeriksbanen i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger av større utbyggingstiltak. Konsekvensutredningen skal være en del av grunnlaget for valg av trasekorridor og driftsopplegg for Ringeriksbanen og skal belyse de konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn som er relevante for et slikt valg.

Konsekvensutredningens innhold og konklusjoner går fram av vedlagte rapport "Ringeriksbanen Bergensbanens forkortelse Konsekvensutredning fase I" datert 01.07.93. Vedlagt følger også et sammendrag av konsekvensutredningen. Flere eksemplarer av konsekvensutredningen og sammendraget kan fås ved henvendelse til NSB, Strategi og Miljø, Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo (Tlf. 22-367112).

Programmet for konsekvensutredningen er fastsatt av NSB Banedivisjonen etter myndighet delegert fra Samferdselsdepartementet. Fastsettelsen har skjedd på grunnlag av de innkomne høringsuttalelser og i samråd med Miljøverndepartementet. Det fastsatte *programmet for konsekvensutredningens fase I* inngår i den vedlagte rapporten som vedlegg 2.

Forslag til *program for konsekvensutredningens fase II* inngår i den vedlagte rapporten som vedlegg 3. Forslaget er utformet slik at den kan anvendes på alle alternative utbyggingskontorer. Etter at NSB har anbefalt utbyggingskorridor og vedtak om utbyggingskorridor er fattet, vil programmet for konsekvensutredningens fase II bli tilpasset den valgte korridoren. Det vil i forbindelse med dette tilpassningsarbeidet bli etablert en referansegruppe med representanter for berørte myndigheter (kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå). Det vil bli vurdert om det er mest hensiktsmessig med en slik referansegruppe for "Oslo sida" og en for "Ringerikssida".

NSB Banedivisjonen
 Divisionsstaben
 Postboks 1162, Sentrum
 0107 Oslo

Sentralbord: 22 36 80 00
 Telefax: 22 36 67 34 (Bane)
 Telefax: 22 36 72 99 (Bane)
 Kontor: Prinsensgt. 7-9, Oslo
 Telegram: Jernbanestyret
 Telex: 71 168 nsbdc n

Postgiro: 0823.07.61486
 Bankgiro: 8200.01.03094



Miljødepartementet

Postboks 44, 0403 Oslo

Telefon: 22 36 71 12

Telefax: 22 36 71 13

Konsekvensutredning for fase I og forslag til program for konsekvensutredning fase II sendes med dette på offentlig høring i perioden 19. juli 1993 til 31. oktober 1993. Materialet legges i samme periode ut på offentlig ettersyn ved alle NSBs stasjoner mellom Oslo - Drammen - Hønefoss, og hos Akershus - og Buskerud fylkeskommune, samt hos Oslo -, Bærum -, Hole - og Ringerike kommune.

Spørsmål vedrørende og merknader til konsekvensutredning for fase I og forslag til program for konsekvensutredning fase II rettes innen høringsfristens utløp til:

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Det forutsettes at fylkeskommuner, fylkesmenn, vegvesen og kommunene selv besørger fordeling av konsekvensutredningen internt innen egen administrasjon.

Med hilsen



Ivar Hagland
fg. Banedirektør



Til adressaten
(jfr. vedlagte adresseliste)

16.07.93
16.07.93
16.07.93
16.07.93

Saksbehandler, telefon	Deres ref.	Vår ref. (oppgis ved svar)	Dato
Per Pedersen 02 - 36 72 73		92/5004 555.9	16.07.93

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

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 bygningslovens § 33-3 konsekvensutredninger Ringeriksbanen" til offentlig ettersyn.

Meldingen inneholdt et forslag til utredningsprogram med fremdriftsplan for hele prosjektet, samt et forslag til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram for fase I. (planutredning / fylkesdelplannivå), etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a. Konsekvensutredningsprogrammet ble godkjent av NSB Bane, Plankontoret, i samråd med Miljøverndepartementet 6.mai 1993.

Konsekvensutredning fase I er nå ferdig og er av NSB Banedivisjonen lagt ut til offentlig høring i perioden 19.juli 1993 til 31.oktober 1993.

Samtidig med dette offentliggjør NSB Konsernstab strategi og miljø jernbaneutredningens hovedrapport. Denne rapporten gir en presentasjon og oppsummering av det utredningsarbeidet som har pågått siden 1.juli 1992. Prosjektets forutsetninger og mal, traséer, driftsopplegg og vurdering av marked er presentert. Videre er det gitt en kort oppsummering av miljø og samfunnsmessige konsekvenser, samt vurdering av bedrifts- og samfunnsøkonomi. Avslutningsvis er gitt en sammenstilling av resultatene med NSBs **forelopige** anbefaling på valg av utbyggingskorridor for Ringeriksbanen.

Jernbaneutredningens hovedrapport legges med dette ut til offentlig høring i perioden 19.juli 1993 til 31.oktober 1993.

Hovedrapporten legges ut til offentlig høring på følgende steder:

Alle NSBs stasjoner mellom Oslo - Drammen - Hønefoss: Akershus fylkeskommune, Holbergsgt. 21 Oslo; Buskerud fylkeskommune, Haugesgt. 89 Drammen; Oslo kommune, Rådhuset Oslo; Bærum kommune, Rådhuset Sandvika; Hole kommune, Hole Herredshus

Røyse; Ringerike kommune, Rådhuset Honefoss.

På de samme steder ligger også NSBs konsekvensutredning for fase I tilgjengelig.

Spørsmål: vedrørende jernbaneutredningen kan rettes til overingeniør Per Pedersen
tlf. 22- 36 72 73

Flere eksemplarer: av jernbaneutredningens hovedrapport kan fås ved henvendelse til
NSB Konsernstab strategi og miljø, Pb. 1162 Sentrum, 0107 Oslo, tlf.
22 - 36 7112.

Merknader: vedrørende jernbaneutredningen sendes innen høringsfristens utløp til

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Med hilsen



Gunnar Markussen
fg. Konserndirektør

NSB - RINGERIKSBANEN

Adresseliste for utsendelse av Jernbaneutredningens Hovedrapport

DEPARTEMENTER

Samferdselsdepartementet
Møllergt. 1- 3
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Landbruksdepartementet
Akersgt. 42
Pb. 8007 Dep.
0030 OSLO

Kommunal- og
arbeidsdepartementet
Møllergt. 43
Postboks 8112 Dep.
0032 OSLO

Næringsdepartementet
Pløensgt. 8
Pb. 8014 Dep.
0030 OSLO

Miljøverndepartementet
Myntgt. 2
Pb. 8013 Dep.
0030 OSLO

Forsvarsdepartementet
Myntgt. 1
Pb. 8126 Dep.
0032 OSLO

FYLKESKOMMUNER

Akershus fylkeskommune
Holbergsgt. 21
0166 OSLO

Buskerud fylkeskommune
Haugesgt. 89
3020 DRAMMEN

Hordaland fylkeskommune
Lars Hillesgt. 22
5008 BERGEN

FYLKESMENN

Fylkesmannen i Oslo og
Akershus
H. Heyerdalsgt. 1
Pb. 8111 Dep.
0032 OSLO

Fylkesmannen i Buskerud
Haugesgt. 89
3020 DRAMMEN

VEGVESEN

Statens Vegvesen Oslo
Vegkontoret
Pb. 6390 Etterstad
0604 OSLO

Statens Vegvesen Buskerud
Vegkontoret
Tollbugt. 2
3044 DRAMMEN

Statens Vegvesen Akershus
Vegkontoret
Pb. 8166 Dep.
0034 OSLO

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Planavdelingen
Pb. 6390 Etterstad
0604 OSLO

KOMMUNER

Oslo kommune
Rådhuset
0037 OSLO

Bærum kommune
Rådhuset
Pb. 23
1301 SANDVIKA

Hole kommune
Hole Herredshus
3530 RØYSE

Ringerike kommune
Rådhuset
osloveien 1
3500 HØNEFOSS

Krødsherad kommune
Rådhuset
3516 NORESUND

Flå kommune
Rådhuset
3532 FLÅ

Nes kommune
Rådhuset
3540 NESBYEN

Gol kommune
Rådhuset
3550 GOL

Ål kommune
Rådhuset
3570 ÅL

Hol kommune
Rådhuset
3576 HOL

Aurland kommune
Rådhuset
5745 AURLAND

Ulvik Herad
Rådhuset
5730 ULVIK

Voss kommune
Rådhuset
Pb. 145
5701 VOSS

Vaksdal kommune
Rådhuset
Konsul Jepsensgt. 1
5280 DALEKVAM

Bergen kommune
Rådhuset
5002 BERGEN

Asker kommune
Rådhuset
1371 ASKER

Jevnaker kommune
Kirkegata 6
3520 JEVNAKER

ANDRE

Direktoratet for
Naturforvaltning
Tungasletta 2
7004 TRONDHEIM

Norges Naturvernforbund
Pb. 2113
0551 OSLO

Riksantikvaren
Pb. 8196 Dep.
0034 OSLO

Oslo og Omegn Friluftsråd
Riflegt. 13
0470 OSLO

Statens Forurensningstilsyn
Pb. 8100 Dep.
0032 OSLO

Naturvernforbundet i Oslo
og Akershus
Maridalsveien 120
0461 OSLO

Aksjon Nærmiljø og
Trafikk
Nedregt. 5
0551 OSLO

Skiforeningen
Kongeveien 50
0390 OSLO

Landsdelsutvalget for
jernbane
P.b. 154
1430 ÅS

Asker og Bærum Bondelag
v/Astrid Lindstad
Heggedalsveien 146
1380 HEGGEDAL

Bærum Velforbund
Pb. 31
1335 SNARØYA

Bærumsmarkas Venner
v/Bjørn Kåre Salvesen
Bankveien 15A
1347 HOSLE

Fylkeslandbrukskontoret i
Akershus og Oslo
Pb. 414
2001 LILLESTRØM

Landbrukskontoret i Asker.
Bærum og Oslo
Postboks 386
1301 SANDVIKA

Senterpartiet. Kristelig
Folkeparti og Venstre i
Ringerike kommune
Rådhuset
Osloveien 1
3500 HØNEFOSS

Akershus Jeger- og
Fiskeforbund
Pb. 64
2030 NANNESTAD

LO Oslo/Akershus
Lilletorget 1. 3.etg
0184 OSLO

Transportbrukernes
Fellesorgan
Pb. 2526 Solli
0203 OSLO

Fylkeskonservatoren
Pb. 6888 St.Olavs Plass
0130 OSLO

Naturvernforbundet i
Bærum
Pb. 165
1349 RYKKINN

Bærum Jeger- og
Fiskeforening
Pb. 147
1301 SANDVIKA

Fylkeslandbrukstyret i
Buskerud
Haugesgt. 89
3020 DRAMMEN

Naturvernforbundet i
Buskerud
v/ Roar Borte
Veienmoen 23
3500 HØNEFOSS

Hole Landbrukslag
Norderhov Sogneselskap
Buskerud Bondelag
Storgt. 11
3500 HØNEFOSS

Oslo og Omegn
Turistforening
Pb. 1963 Vika
0125 OSLO

NHO Oslo/Akershus
Rosenkrantzgate 7
0159 OSLO

Natur og Ungdom
Torggata 34
0186 OSLO

Stor Oslo Lokaltrafikklag
Pb. 9249 Vaterland
0134 OSLO

Østlandske
Naturvernforening
Pb. 6804 St. Olavs Plass
0130 Oslo

Vestre Bærum Sportsfiskere
Pb. 371
1301 SANDVIKA

Hole Viltnevd
v/ J.F.Hornemann
Stein Gård
3500 HØNEFOSS

Norges jeger- og
Fiskerforbund
Postboks 94
1364HVALSTAD

Malurtaasen vel
Åsveien 7
1320 STABEKK

Lommedalens Vel
Postboks 56
1350 Lommedalen

Tor Kristensen
E.Solheimsvei 3
3500 HØNEFOSS

Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 HØVIK

Olaf Wiegels
Belsetveien 96
1349 RYKKINN

Innenlandsfiskeremda
v/Stefan Odel
Løkkeåsveien 5
1300 Sandvika

Deichmans Bibliotek
Henrik Ibsensgt. 1
0179 OSLO

Ingeniørnytt
Boks 235 Skøyen
0212 SKØYEN

Sigvart Vennevold
Skjærgårdsruten
Jesper
KRAGERØ

NHO Oslo og Akershus
Rosenkrantzgt. 7
0159 OSLO

LOs Distriktskontor Oslo
og Akershus
Lilletorget 1
0184 OSLO

Lysakerelven Næringsvel
v/ Arne Sunde
ArkiForum A/S
Postboks 2313 Solli
0201 OSLO

Terje Nagell
Bakerovnsberget 22
Pb. 71
1353 BÆRUMS VERK

Sjur Løchen Fogth
Boks 3 Lindeberg
2044 FROGNER

Arnulf Brekken
Lyngvn. 20
1927 RÅNÅSFOSS

Norsk Ornitologisk
Forening
Avd. Oslo og Akershus
Pb. 1050 Blindern
0316 OSLO

Akershus Fylkesbibliotek
Settveien 1
2007 KJELLER

Teknisk Ukeblad
Boks 2476 Solli
0202 OSLO

Ringerike Landbruksnemd
Rådhuset
Osloveien 1
3500 HØNEFOSS

NHO Buskerud
Pb. 2075 Strømsø
3003 DRAMMEN

LOs Distriktskontor
Buskerud
Folkets Hus
3000 DRAMMEN

Miljøet i Bygda Vår
v/ F.C.Hildisch
3530 RØYSE

Håvard Aamelfot
Hamang Terrasse 93
1300 SANDVIKA

Cornelius Jacobsen
Bølgenhøgda 4
3500 HØNEFOSS

Akershus Bondelag
Postboks 9369 Grønland
0135 OSLO

NTB
Boks 6817 St.Olavs Plass
0130 OSLO

Buskerud Fylkesbibliotek
Gamle Kirkeplass 7
3019 DRAMMEN

Oslo kommune
Byantikvaren
Pb. 5623 Briskeby
0209 OSLO

NRK Buskerud
Ulverudgt. 13
3057 SOLBERGELVA

NHO Hordaland
Pb. 694
5001 BERGEN

LOs Distriktskontor
Hordaland
Håkonsgt.5
5000 BERGEN

Aftenposten
Akersgt. 51
0180 OSLO

Arbeiderbladet
Grenseveien 50
0575 OSLO

Asker og Bærum Budstikke
Billingstadsletta 17
1362 BILLINGSTAD

Drammen Tidene
Buskerudveien 219
3027 DRAMMEN

Buskerud Blad
Buskerudveien 219
3027 DRAMMEN

Fremtiden
Buskerudveien 217
3027 DRAMMEN

Ringerike Blad
Ankersgt. 12
3500 HØNEFOSS

Hallingdølen
Sundreveien 79
3570 ÅL

Bergen Tidene
Nygårdsgt. 5 - 11
5015 BERGEN

Bergen Arbeiderblad
Kristian Michelsensgt. 4
5012 BERGEN

Arne Nilsen
Hestavangen 12
5700 VOSS

NRK Østlandssendingen
Staffeldtsgt. 2
0166 OSLO

MELDING OG UTREDNINGSPROGRAM FRA NSB OM RINGERIKS-
BANEN. HØRINGSUTTALELSE

Representanten Torstein Slungård (V) erklærte seg inhabil og fratrådte under behandlingen.

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

1. Fylkesutvalget ser positivt på NSB's planer om bygging av en Ringeriksbane. Dette tiltaket vil, sammen med andre planlagte jernbaneprosjekter, gi mulighet for utvikling av et effektivt kollektivtilbud i hovedstadsområdet, og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. I tillegg til det foreslåtte utredningsprogrammet ber fylkesutvalget om at følgende tema og problemstillinger blir utredet:
 - NSB bør vurdere hvordan en framtidig Ringeriksbane kan tilpasses kollektivterminalen i Sandvika for å sikre gode omstigningsmuligheter for reisende mellom tog, buss og bil.
 - NSB bør analysere nærmere virkningene de ulike traséalternativene for Ringeriksbanen har for både de regionale og lokale reiser i hele Vestregionen.
 - Anleggelse av nye stasjoner, eller flytting av eksisterende, skaper endrede forutsetninger for tettstedsutvikling og utbyggingspress. Det må klarlegges hvordan dette påvirker eksisterende tettsteder og kulturlandskap.
 - Det må skjematisk illustreres hvordan banen vil fremstå i landskapet. Skjæringer og fyllinger må illustreres ved kart, profiler og fotomontasjer. Fotomontasjene må vise banen sett fra strategiske punkter i lokalmiljøet.
 - Konsekvensene av midlertidig eller varig deponering, eller forbruk, av de store overskuddsmassene fra tiltaket må utredes, og kostnadene knyttet til miljøvern faglig tilfredsstillende løsninger beregnes.
 - Konsekvenser av tunneltverrslag, spesielt innenfor Marka, må utredes.
3. Tiltakshaver bør i spørsmål som angår kulturlandskap og kulturminner samarbeide direkte med fylkeskultursjefen som forvalter av lov om kulturminner.

4. For de landskapsanalyser som skal gjennomføres for dagstrækningene i de ulike traseene, ber fylkesutvalget om at de endelige grensene for analyseområdet fastsettes i samråd med fylkeskonservatoren.

Representanten Torstein Slungård tiltrådte igjen.



Næringssjefen
Samferdselssjefen
Fylkeskultursjefen
Undervisningsdirektøren
Helse- og sosialdirektøren

Deres ref.
Vår ref. 4082/9-93
Ark. Q 62
Dato 29.07.1993

KONSEKVENsutREDNINGER FASE I FOR RINGERIKSBANEN. HØRINGSUTTALELSE.

Vi viser til oversendelse fra NSB med konsekvensutredninger fase I for Ringeriksbanen, samt hovedrapport jernbaneutredning, datert 14.07.93.

Høringsperioden for konsekvensutredningene er 19. juli - 31. oktober 1993. Høringsuttalelsen er planlagt behandlet i fylkesutvalget 12. oktober 1993.

Fylkesrådmannen ber om at merknader fra sektorene foreligger innen 10. september 1993. Dersom det er ønskelig kan det avholdes drøftingsmøte om innholdet i konsekvensutredningene innen denne perioden, og vi ber om tilbakemelding på om dette er ønskelig.

For de sektorer som skal behandle saken i sektorstyre, vil det etter den oppsatte møteplanen være mulig å få dette til innen den oppsatte fristen. Vi ber om at sektorene overholder fristen, av hensyn til sakens omfang og den videre saksbehandling.

Det kan fremskaffes flere eksemplarer av dokumentene fra NSB, og dette er antakelig mest aktuelt for kortutgaven av konsekvensutredningen, som vil være velegnet til bruk i sektorstyrene.

Evt. spørsmål om saken kan rettes til undertegnede.

Med vennlig hilsen

Eli Selstad

Eli Selstad
Spesialkonsulent

Vedlegg: Konsekvensutredninger fase I
Sammendrag av konsekvensutredninger
Jernbaneutredning, hovedrapport

Kopi: Miljøvern avdelingen, her

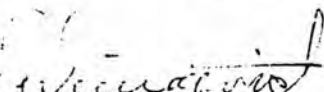
HELSE- OG SOSIALDIREKTØREN I AKERSHUS

INTERNT	Til Fylkesrådmannen v/ Planavdelingen	Dato 19.08.93
NOTAT	Fra Helse- og sosialdirektøren	H...
GJELDER	KONSEKVENsutREDNINGER - FASE I FOR RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE	Arkiv

Vi viser til oversendelsesekspedisjon av 29.07.93.

Helse- og sosialdirektøren har ikke noe vesentlig å bemerke til saken.
Konsekvensutredningene bekrefter at uansett alternativ for banefremføring, har overgangen til banetrafikk positive virkninger sett fra et helsemessig synssted.

Bortsett fra denne generelle konsekvensen har konsekvensutredningens innhold perfer relevans til Helse- og sosialstyrets politiske virksomhetsområde. Vi anser det derfor ikke aktuelt å forelegge saken for sektorstyret her.


Frank Sundkvist

Evt. merknader



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

Plan

UTDANNINGSDIREKTØREN

Fylkesrådmannen

HER

Deres ref.

Vår ref.
4082/11/93
UDAE

Ark.
140

Dato:
09.09.1993

Vedr. konsekvensutredninger for Ringeriksbanen

Det vises til Deres brev av 13.08.93 om dette.

Utdanningsdirektøren viser i denne sammenheng til tidligere uttalelse i denne saken. Utover dette har vi ingen merknader til planutkastet.

Berit Nafstad Løvingsmo
Berit Nafstad Løvingsmo
Utdanningsdirektør

Dag Eriksen
Dag Eriksen

(Internkopi: UKJB)

ADRESSE:
Schweigaardsgt. 4
0185 OSLO

TELEFON:
22 05 50 00

TELEFAX:
22 05 50 55

POSTGIRO
0804 5119557

BANKGIRO
7029 05 10315



RYGGERSHUS
FYLKESKOMMUNISITET

SAMFERDSELSSJEFEN

Fylkesrådmannen

her

Ny adresse fra 8.2.93:
Schweigaardsgt. 4
0185 OSLO
Nytt tlf.nr. fra 8.2.93:
Tlf: 22 05 50 00
Fax: 22 05 50 55

Deres ref.:	Vår ref.:	Ark.nr.:	Dato:	File:
Jnr. 4082/9/ 93/AELS	Jnr. 4082/12/ 93/SJES	Q 62	14.09.1993	4082:text

KONSEKVENsutREDNINGER FASE I FOR RINGERIKSBANEN. HØRINGSUTTALELSE.

Vi har mottatt Fylkesrådmannens eksp. datert 29.7.93.

1. BAKGRUNN

Saken gjelder

- 1) Konsekvensutredning for fase I (grovmasket)
- 2) Forslag til konsekvensutredning for fase II (finmasket)

NSB's mål for Ringeriksbanen er i følge NSB:

- "Å utvikle en effektiv og konkurransedyktig jernbane med korte reisetider, tilfredstillende frekvens, høy grad av punktlighet, sikkerhet og miljøvennlighet. De løsninger som velges skal være effektive:
- for kundene på tid, sikkerhet og pris
 - for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
 - for NSB i form av god driftsøkonomi.

Det langsiktige målet er å oppnå en reisetid mellom Oslo og Bergen på 3 - 3,5 timer mens et kortsiktig mål er på 5 timer. Tiltak på Ringeriksbanen skal videre styrke transporttilbudet i Østlandsområdet."

(I dag bruker toget 6,5-8 timer fra Oslo til Bergen.)

2. TIDLIGERE POLITISK BEHANDLING

2.1. Ringeriksbanen.

Fylkestinget behandlet 15.9.92 som sak 134/92 "Melding og utredningsprogram fra NSB om Ringeriksbanen. Høringsuttalelse." og vedtok bl.a.:

- "1. Fylkesutvalget ser positivt på NSB's planer om bygging av en Ringeriksbane. Dette tiltaket vil, sammen med andre planlagte jernbaneprosjekter, gi mulighet for utvikling av et effektivt kollektivtilbud i hovedstadsområdet, og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. I tillegg til det foreslåtte utredningsprogrammet ber fylkesutvalget om at følgende tema og problemstillinger blir utredet:
 - NSB bør vurdere hvordan en framtidig Ringeriksbane kan tilpasses kollektivterminalen i Sandvika for å sikre gode omstigningsmuligheter for reisende mellom tog, buss og bil.
 - NSB bør analysere nærmere virkningene de ulike trasealternativene for Ringeriksbanen har for både de regionale og lokale reiser i hele Vestregionen.
 - Anleggelse av nye stasjoner, eller flytting av eksisterende, skaper endrede forutsetninger for tettstedsutvikling og utbyggingspress. Det må klarlegges hvordan dette påvirker eksisterende tettsteder og kulturlandskap."

2.2. Transportplanen for Oslo og Akershus

Samferdselsstyret behandlet saken den 4.2.93 som sak 2/93 og fattet bl.a. følgende vedtak;

- "1. Samferdsels- og Miljøverndepartementet har gjennom sitt initiativ til igangsetting av transportplanarbeidet i de 10 største byområdene i Norge satt søkelyset på trafikk- og miljøspørsmål på en konstruktiv måte.

Analysen av de tre "obligatoriske" framtidsbildene understøtter planarbeid i Oslo og Akershus hvor det er dokumentert et stort behov for et sterkere statlig engasjement både på investerings- og driftssiden dersom de tilsiktede miljø- og trafikkmessige mål skal oppnås. Potensialet for flere kollektivreisende er stort, og den betydelige positive nytteeffekten både samfunns- og bedriftsøkonomisk bør derfor gjenspeiles i de økonomiske rammer til Norsk Veg- og Vegtrafikkplan og Norsk Jernbaneplan 1994-97 for Oslo og Akershus-regionen."

2.3. NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994 - 97.

Fylkesutvalget behandlet som sak 186/92 den 17.12.92 ovennevnte sak og vedtok bl.a.:

"1. Akershus fylkeskommune ser positivt på NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan for 1994 - 97. Oslo og Akershus har i dag over 65% av alle togreiser i Norge. NSBs forslag til investeringer på bane- og togmateriellsiden er et viktig bidrag til å løse NSBs kapasitets- og regularitetsproblemer på flere banestrekninger i denne regionen.

NSBs forslag vil skape et mer attraktivt og effektivt jernbanesystem med et stort potensiale for flere togreisende og dermed bidra til å løse regionens store trafikk- og miljømessige problemer. Dette innebærer at investeringsprosjektenes lønnsomhet både samfunns- og bedriftsøkonomisk vil bli betydelig."

2. Den framtidige planlegging og utbygging av Østfoldbanen, Vestfoldbanen og ny Gardermobane m.v. krever gode samarbeidsformer mellom NSB og Akershus fylkeskommune. Et mer formalisert samarbeid mellom de to parter bør etableres. Tilsvarende bør det på driftsiden etableres en hensiktsmessig samarbeidsmodell mellom Samferdselsdepartementet/NSB og Akershus fylkeskommune/SL som sikrer at ruteopplegget på kort og lang sikt er i samsvar med befolkningens behov og samordnet med annen kollektivtrafikk. I det videre planarbeid bør også Gjøvikbanen vies økt oppmerksomhet."

Samarbeidsutvalget for Oslo og Akershus behandlet NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994 - 97 i sitt møte den 25.2.93 og sluttet seg til fylkesutvalgets overnevnte vedtak. Dessuten ble en kapasitetsutvidelse av den overbelastede Oslo-tunnelen påpekt som særlig viktig å få gjennomført.

3. KORTFATTET BESKRIVELSE AV SKISSEPROSJEKTET SOM ER BAKGRUNN FOR FORELIGGENDE KONSEKVENSTREDNING.

De nye traseene foreligger i flere alternativer med tilhørende varianter og korter dagens trase (Oslo - Drammen - Hønefoss) ned fra 112 km til ca 40 km (Oslo - Hønefoss). Av disse 40 km nye jernbanespor går ca 25 km i tunnel. Dimensjonerende hastighet er noe over 200 km/t. Kostnadsanslagene varierer fra 2,2 milliarder kroner (Sandvika alternativet) til ca. 2,7 milliarder kroner (Grefsen alternativet). Dette vil bringe reisetiden Oslo - Hønefoss ned fra dagens ca 1,5 time til ca 0,5 time, mao 1 times forkortelse i reisetiden.

4. SAMFERDSELSSJEFEN VURDERING AV FASE I

4.1. Vurdering av prosjektet i nasjonal sammenheng.

Det er meget viktig for Oslo- og Akershus regionen å få en rask utbygging av høyhastighetsforbindelse til andre deler av landet. Samferdselssjefen vil i denne forbindelse bl.a. vise til at:

- Jernbanetransport er i europeisk sammenheng i ferd med å få en renessanse. Dette har sammenheng med økt vekt på miljømessige spørsmål og betydelige kapasitetsproblemer som eksisterer på

hovedveinettet i de større byregioner.

- Oslofjordregionen har i følge en nasjonal undersøkelse fra 1990, det største potensiale for videreutvikling og størst evne til å møte den stadig økende konkurransen fra Europa/EF. Vekst og videreutvikling i regionen er også avhengig av et samspill med distriktene. Jernbanen vil i denne sammenheng spille en betydelig rolle.
- Tidsfaktoren for trafikantene er i ferd med å bli tillagt økende vekt i følge undersøkelser fra TØI. Rask framføring - og god komfort - er meget viktig dersom flere trafikanter skal velge tog framfor bil som reisermiddel.

En høyhastighetsforbindelse vestover fra Oslo vil også kunne knyttes sammen med høyhastighetsforbindelsen Oslo-Gøteborg. Samferdselsstyret har ved flere anledninger uttalt seg positivt til en forsert utbygging av 2 spor mellom Oslo og Gøteborg. Samferdselssjefen viser dessuten til samferdselsstyresak 66/92 om "Støtte til Fellesprosjektet LO-NHO Østlandet - Økt Europarettet samferdselsutbygging på Østlandet" hvor det bes om økt statlig engasjement for å påskynde utbyggingen av samferdselsnettet i denne regionen.

Samferdselssjefen vil dessuten påpeke at NSB bør vurdere å framskynde en utvidelse av "Oslo-tunnelen" som i dag er en av de største "flaskehalsene" for jernbanenettet for hele Østlandsregionen.

4.2. Vurdering av prosjektet i regional sammenheng.

Det er i dag i vestregionen et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse rutene også stopper ved Sandvika stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen.

Transport av trafikanter med toget har en viktig rolle i rushtrafikken. 25% av de reisende i morgenrushet passerer grensen mellom Oslo og Akershus med tog. Som påpekt i Transportplanen for Oslo og Akershus bør denne andelen av flere grunner økes. For å få til dette må jernbanen framstå som et raskt og komfortabelt alternativ. Innføring av direkte ekspresstog fra hovedknutepunktene vil være et interessant tiltak med stort potensiale i denne sammenheng.

Ved hjelp av Ringeriksbanens korte reisetid mellom Oslo og Honefoss utvides boligmarkedet omkring Oslo til også å gjede deler av Ringerike. Dermed løses deler av Oslo problem med manglende utbyggingsreserver samtidig som det enorme utbyggingspresset på "Oslomarka" til boligformål, reduseres.

4.3. Valg mellom de foreliggende alternativene.

Alternativ 2 med varianter (alle via Sandvika) gir best kommunikasjon mellom vestregionen i Akershus på den ene siden og både Oslo og Ringerike på den andre siden

Disse alternativene gir også det beste bedriftsøkonomiske resultatet for NSB hvilket er viktig for NSB's styrke som konsern

og indirekte også for kollektivtrafikken generelt. Vi siterer fra hovedrapportens side 44,45:

"Ny Ringeriksbane gir sterk økning i trafikken og trafikkinntektene på Bergensbanen. Samtidig endres ikke driftskostnadene vesentlig i forhold til basisalternativet. Dette gir et kraftig forbedret driftsresultat for fjerntrafikkdelen, som i nåverdi utgjør hele 1.000 mill.kr. Valg av trase gir utslag i trafikkinntekter og driftsresultat for lokaltrafikkdelen. Alternativ 2A, Sandvika via Rykkinn, gir best bedriftsøkonomisk lønnsomhet av de valgte hovedalternativene, mens Grefsenalternativet er minst lønnsomt.

Mest trafikk og best driftsresultat gir de alternativer som betjener lokaltrafikken i Bærum. De varianter av Sandvika-alternativet som gir god flatedekning for boligområdene (Rykkinn mv.) og nye mulige utbyggingsområder (Avtjerna) nord for Sandvika, gir det aller beste resultatet.

Samlet blir det bedriftsøkonomiske resultat meget godt. Sandvika via Rykkinn gir den høyeste nåverdi av de "offisielle" alternativer på 1,893 mill. kr. Skøyen via Lommedalen gir et nesten like godt resultat på 1,858 mill.kr(nåvedit).

Sandvika-variantene som også tar med seg effekten av potensielle utbyggingsområder lenger nord, gir samlet nåverdi på rundt 2 milliarder kr. Dette kan gi en antydning på effekten av en eventuell satsing på boligbygging langs denne korridoren."

Sandvika-alternativene, dvs alternativ 2 kommer også best ut i en samlet samfunnsøkonomisk kost/nytte analyse.

5. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERING AV FASE II; DVS FORELIGGENDE FORSLAG TIL PROGRAM FOR FINMASKET KONSEKVENSENTREDNING I FASE II.

Samferdselssjefen vurderer NSB's program for konsekvensutredning i Fase II som tilfredsstillende. Samferdselssjefen vil så sterkt som mulig understreke viktigheten av punkt 1.2 "Stasjonslokalisering" i forslaget. Resultatet av dette punktet vil langt på vei være avgjørende for om den nye banen skal bli en suksess eller ikke.

Holdeplassestettheten, avgangsfrekvensen og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikk betyr svært mye for trafikantenes valg av transportmiddel og for utviklingen av boliger og arbeidsliv i regionen. Dette er ofte viktigere enn valg av trase.

Samferdselssjefen vil nevne at ny buss- og jernbaneterminal er under bygging i Lysaker og Sandvika og vil stå ferdig i 1994. Dette er samarbeidsprosjekter mellom Akershus fylkeskommune, kommunene, NSB og Akershus Vegvesen. Det tas sikte på å utvikle Sandvika sammen med Asker til de viktigste kollektivknutepunktene i Vest-regionen.

Samferdselssjefen forutsetter at fylkeskommunen/Stor-Oslo Lokaltrafikk blir trukket inn i et nært samarbeid når det gjelder vurderinger vedrørende omstigningsmuligheter for høyhastighets-, fjern- og intercitytog samt lokaltog i Sandvika. Samferdselssjefen

vil videre presisere viktigheten at det utføres en analyse av de virkningene et høystandard bane-nett med muligheter for lokale ekspressstog har for både lokale/regionale og reisende i SL's trafikkområde.

6. SAMFERDSELSSJEFENS KONKLUSJON NÅR DET GJELDER VALG AV ALTERNATIV FOR KONSEKVENSVURDERINGEN I FASE I ER ALTERNATIV 2.

Samferdselssjefen viser til NSB's hovedrapport hvor det heter:

"Ut fra en totalvurdering av prosjektet med hensyn til samfunnsøkonomi, bedriftsøkonomi og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn er NSBs foreløpige vurdering som følger:

NSB gir en foreløpig anbefaling om valg av alternativ 2 Sandvika som utbyggingskorridor. NSBs anbefaling om endelig valg gjøres etter at konsekvensutredningen har vært til høring, behandling og godkjenning.

Anbefalingen inkluderer variantene under alternativ 2A Sandvika via Rykkinn. Valg mellom disse kan gjøres først etter grundigere vurderinger i forbindelse med hovedplanarbeidet. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at de aktuelle utbyggingsområdene Avtjerna og Frogner i Bærum, ligger i nedslagsfeltet til Sandvika-alternativet. Dette gir muligheter for økt trafikkgrunnlag i framtiden.

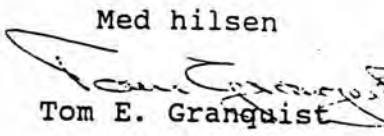
Viktige momenter for anbefalingen er at alternativet ventes å gi:

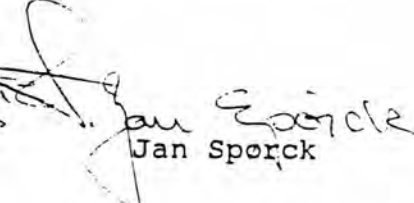
- * høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi.*
- * høy samfunnsøkonomisk nytte.*
- * god betjening av store, tettbebygde områder i Bærum som kommunen har sterkt behov for å skaffe en god kollektivbetjening.*
- * stor mulighet for økt trafikk ved ytterligere utbygging av boliger langs traseen i Bærum i framtiden.*
- * relativt lave utbyggingskostnader"*

Samferdselssjefen slutter seg til disse vurderingene og anbefaler alternativ 2 om Sandvika i foreliggende fase I.

Hvilke av alternativene 2 med varianter som til syvende og sist skal foretrekkes, vil samferdselssjefen ta stilling når konsekvensutredningens fase II skal vurderes.

Med hilsen


Tom E. Granquist


Jan Spørck

Fylkesrådmannen

Deres ref.: Vår ref.: Ark.nr.: Dato:
Jnr. Jnr. 93/4082/ /noyl Q 62 23.09.1993**KONSEKVENsutredninger fase 1 for Ringeriksbanen - HØRINGSuttalelse**



De næringsmessige virkningene ved utbyggingen av Ringeriksbanen skjer i første rekke i form av de langsiktige virkningene i form av bedre framkommelighet i regionen, i første rekke ved å gi økt nærhet for områdene langs banen til Oslo-området.

Beregningene som er gjort i utredningen av næringsmessige konsekvenser refererer seg til anleggsfasen og tar utgangspunkt i forskjellene mellom utbyggingskostnadene for de ulike alternativene. Næringssjefen mener at det ikke er riktig å vurdere næringsmessige konsekvenser med dette utgangspunktet. Selv om anleggsfasen vil kunne representere viktige utviklingsmuligheter for bedriftene som blir involvert, er det ikke gitt at det dyreste alternativet er det beste alternativet for næringslivet i et langsiktig perspektiv.

Etter næringssjefens oppfatning er det ved vurderingen av de langsiktige næringsmessige konsekvensene av utbyggingen ikke spesielt grunnlag for å framheve noe bestemt traséalternativ.

Traséalternativ 1 og 2 gjennom Bærum er de to alternativene som berører Akershus direkte og som vil ha størst betydning med hensyn til ringvirkninger for næringslivet i Akershus. Alternativ 1 omfatter en mulig stasjon ved Bærums Verk og vil ha betydning for bedre framkommelighet for persontrafikken fra denne delen av Bærum. Alternativ 2 innebærer avgrensning av Sørlandsbanen og Bergensbanen i Sandvika og vil dermed innebære en styrking av Sandvika som kommunikasjonsentrum.

Med hilsen


Inge Brørs
e.f.
Øystein Lunde

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
FYLKESKULTURSJEFEN

FYLKESKULTURSTYRET

SAK NR 62/93 KONSEKVENsutREDNING FASE I FOR RINGERIKSBANEN
HØRINGSUTALELSE

Stortinget gjorde 18.06.1992 vedtak om å be Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo) med sikte på oppstart i planperioden 1994-97.

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

Fylkesutvalget behandlet uttalelse til meldingen med forslag til utredningsprogram i sak 134/92. Behovet for utarbeiding av en fylkesdelplan ble drøftet i møte med NSB i oktober 92. Det ble enighet i møtet om at dersom det skulle utarbeides fylkesdelplan, burde denne omfatte hele den aktuelle strekningen (både Akershus og Buskerud). Det ble avholdt en konferanse om fylkesdelplan i april -93 som resulterte i at det nå arbeides med å fastlegge innholdet i en slik plan.

I Akershus berøres Bærum kommune av en rekke av de foreslåtte alternativene i utredningen om Ringeriksbanen. Foreliggende konsekvensutredning omtaler kulturminner på grunnlag av foreløpige oversikter. Sammendrag av NSB's utredning av de ulike alternativenes konsekvenser på miljør siden vedlegges. Siden grunnlagsmaterialet ikke har vært fullstendig, kan også konklusjonene være for svake.

Vurderingene er på det nåværende stadium ikke basert på fullstendige registreringer av kulturminner og -landskap. Selv om verneverdige kulturminner ikke blir direkte berørt av en jernbanetrasé, vil en ny trasé i det omkringliggende kulturlandskapet eller -miljøet kunne virke ødeleggende på kulturminnet og sammenhengen det ligger i. Anlegg av nye stasjoner vil få som konsekvens økt boligbygging i en allerede meget sterkt utbygget kommune. Dette vil igjen få konsekvenser for kulturminner.

De bynære kommunene rundt hovedstaden er utbygget i meget sterk grad, ofte på bekostning av kulturlandskap og -miljøer. Gardermoen-utbyggingen øker presset på Romerikskommunene. Ny motorvei og jernbane gjennom Follo får også store konsekvenser for kulturminner.

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

Fylkeskonservatoren i Buskerud har i brev av 29.9.93 foreslått et fellesprosjekt for å utrede kulturvernkonsekvenser for de aktuelle korridorforslagene. Vi har tidligere hatt stor nytte av samarbeidsprosjekt over fylkesgrensene, jfr utredningsprosjekt i forbindelse med planlegging av ny storflyplass på Hurum. Et slikt samarbeidsprosjekt mellom Akershus og Buskerud i form av

konsekvensutredning med hensyn på kulturminner vil kunne utløse midler og ikke minst betydelig større kunnskap om kulturminner, - miljøer og sammenhenger, enn utredning på hver side av en fylkesgrense vil gi.

Fylkeskonservatoren i Buskerud fremhever betydningen av en felles kulturvern faglig utredning, særlig fordi helheten vil komme tydeligere frem i en fagrapport. Han konkluderer slik:

"Rent konkret bør vi samarbeide om et program, rapport og kostnadsoverslag for nødvendige feltarbeider på strekningen. Her vil være nødvendig med en administrasjon som kan konsentrere seg om oppgaven. Med nåværende arbeidspress på kulturminnevernet i de to fylker er det en umulighet at dette utredningsarbeidet kan "stikkes innimellom" alle andre oppgaver uten at vi får en faglig sett overfladisk rapport ut av det. Det må engasjeres folk til feltarbeider og administrasjon. For fase II av konsekvensutredningen vil vi anbefale at der utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering, og at det til dette formål etableres en kulturfaglig styringsgruppe med fylkeskonservatorene i de to fylkene med de nødvendige ressurser til arbeidet. Denne utredningsdelen må nevnes spesielt i programmet for konsekvensutredningens fase II."

Vi vil ikke gå i detalj om de enkelte kjente kulturminner her, men finner det likevel formålstjenlig å omtale de automatisk fredete kulturminnene sett i en videre sammenheng.

Automatisk fredete kulturminner:

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

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

Landskapet

Etter isavsmeltingen var det meste av Bærum dekket av sjø og inngikk som del av Oslofjorden. Indre Oslofjord fremsto som et fjord- og øy-

landskap. Området var svært attraktivt for en befolkning som livberget seg av jakt og fiske. Landhevingen i området har vært 220 meter og det kan være boplasser fra steinbrukende tid i landskapet fra 30 moh.

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

Kulturminner og landskap

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

Alternativ som angår kulturminner i Akershus:

Alternativ 1.

Banetraséen ligger i dagen i en kort korridor langs Lysakerelven til Jar. Her kan det være standbundene boplasser fra steinbrukende tid. Lysakerelvens dal var en fjordarm for 5-8000 år siden.

I kryssingen av dalen mellom Hosle og Øverland vil jernbanetraseen få visuelle og pedagogiske konsekvenser for et mangefasettert kulturlandskap. Traseen angår Haslum og middelalderkirken der. Området er en av portene til Dølivannet-Kolsås Landskapsvernområde, Markagrensen går like N for området, og en av de mest brukte atkomster til Bærumsmarka går over Øverland. Verneområdet er rikt på kulturminner. I randen mellom den fulldyrkede åker og de skogbevokste åser er det flere forekomster av fossilt kulturlandskap mm. Konstruksjoner kan skade kulturminner under flat mark. Banen vil være en stadig kilde til støyforurensing.

I Lommedalen mellom Grorudenga og By vil verdifullt kulturlandskap bli forringet av jernbanen som vil ligge som en markert barriere i landskapet. Bispeveien, en oldtidsvei, blir delt av linjetraseen og kraftig forstyrret i landskapet. Gravfeltet på Burud blir også berørt fordi landskapet endres. Området har et betydelig potensiale vedrørende fornminner fra jernalder og middelalder.

Alternativ 2:

Banetraséen ligger i tunnel med unntak for to varianter fra Sandvika over Jong og Tokerud. Kalkovnene på Jong mm. indikerer at området kan ha potensiale vedrørende ikke synlige fornminner fra jernalder og middelalder.

Et mindre stasjonsområde ved Skui kan få store konsekvenser for den gamle kirkeveien, trolig oldtidsvei, kulturminner og det verdifulle kulturlandskapet på Tanum-Stoviplatået. Dalkrysningen over Urselva og Jammerdalen vil ikke berøre kjente fornminner, men virke inn på kulturlandskapet, jfr. bemerkning om datagrunnlaget for Bærum.

Alt 2A, Frogner og Rykkinn:

Traséen vil få ødeleggende konsekvenser vedrørende det sammenhengende kulturlandskapet langs - og på NØ-siden av Isielva. Dessuten har området et stort potensiale med hensyn til fossilt kulturlandskap, boplasser fra steinalder og jernalder mm, jfr. bemerkning om datagrunnlaget for Bærum.

Fylkeskultursjefens tilrådning:

I konsekvensutredningen, fase 1, med program for fase 2 mener NSB at det må vurderes om "det er mest hensiktsmessig med en referansegruppe for Oslo-sida og en for Ringerikssida". Samarbeidet med Buskerud fylke i forbindelse med Hurum-flyplassplanene tilsier at det etableres en felles gruppe for fagfeltet kulturminner/kulturlandskap som kan vurdere korridorene under ett. Valg av trase må bl. a. bygge på en samlet kulturvern faglig vurdering av hele traséen mellom Oslo og Hønefoss.

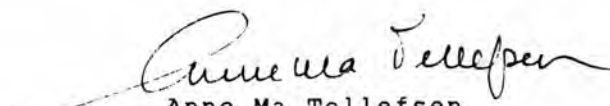
Isolert sett vil alternativene 3,4,5,6 ikke by på problemer for kulturminnevernet i Akershus fylke.

Alternativ 2; Sandvika, vil ha innvirkning på kulturminner og kulturlandskap. Nye stasjonsområder vil føre til endret arealdisponering i kommunen. Ringeriksbanen kan da få ukjente konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap. Presset på området ved Skui og Bjørumsaga har allerede nådd yttergrensene ved planlagt anlegg av ny E-68 til Sollihøgda. Kjaglidalens verdi som vernet område med vesentlig verdi også som rekreasjonsområde vil forringes sterkt. Alternativene 1; Skøyen-Lommedalen og Alternativ 2A, Sandvika-Frogner, Rykkinn, Avtjerna vil berøre svært verdifulle kulturlandskap og nyere tids kulturminner. Tiltakene vil kunne skade fornminner og deres miljø. Datagrunnlaget er utilstrekkelig med hensyn til automatisk fredete kulturminner. Alternativene lar seg ikke reelt vurdere. Utbygging kan medføre ubotelig skade på verneverdige og fredete kulturminner og kulturlandskap.

Forslag til vedtak:

1. For fase 2 av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av traseealternativene med fylkeskonservatorene i Akershus og Buskerud som faglig ansvarlige.
2. Akershus og Buskerud fylkeskommuner må tilføres tilstrekkelige økonomiske midler til å igangsette et prosjekt som kan innhente nødvendige data og utarbeide en samlet rapport med konklusjoner som kan legges til grunn for den videre konsekvensutredning m.h.t. valg av jernbanetrasé.

Oslo, den


Anne Ma Tellefsen
fylkeskultursjef

Saksbehandlere: fylkeskonservator Thora M. Holmen
arkeolog Tom H. Haraldsen

Vedlegg: Kart over ulike traséforslag
Sammendrag av NSB's utredning av ulike alternativer
(Ringeriksbanen. Bergensbanens forkortelse. 1. juli 1993)
Brev fra Buskerud fylkeskommune av 23.9.93



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Haugesgate 89, 3020 Drammen
Telefon 32808500

KULTURADMINISTRASJONEN
Telefax 32 80 86 72

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE

Fylkeskonservatoren i Akershus
Schweigaardsgt 4
0185 OSLO

Vår dato: 29.09.93
Vår ref.: 2350/93 GH/-

JNR. 4082 DNR 16
ETAT skilt SSH. KKTB/A
GRAD A KASS _____
APP.NR. C

kopi KTHH
" KTMH

RINGERIKSBANEN: FELLESPROSJEKT KONSEKVENsutREDNING

Viser til NSBs konsekvensutredning (fase I) med forslag til program for fase II. Der heter det at "det vil bli vurdert om det er mest hensiktsmessig med en referansegruppe for Oslo-sida og en for Ringerikssida"

Erfaringene fra vårt samarbeidsprosjekt i forbindelse med Hurum-flyplass-planene burde heller tilsi at det etableres en gruppe for fagfeltet kulturminner/landskap som kan vurdere korridorene under ett. Fylkesgrensen er jo bare en administrativ grense som fører til en unødig dobbeltkjøring, hva vi jo tydelig fikk illustrert i tilfellet Hurum. Hele traseen må kulturfaglig vurderes under ett fra Oslo til Hønefoss.

Det lar seg rent praktisk gjøre ved at det etableres ett prosjekt felles for Akershus og Buskerud med ansvar for å legge frem en samlet vurdering av kulturvernkonsekvensene for de aktuelle korridorene. På Ringerikssiden er det opplagt behov for ytterligere feltregistreringer. Det vil da være lite hensiktsmessig om tilsvarende registreringer på Akershus-siden ble gjort av andre registratorer og kanskje også ble vurdert av to forskjellige. For våre innspill til Riksantikvaren vil det være en betryggelse at der kommer en felles kulturvern faglig utredning. Overfor politisk nivå i fylkeskommunene og kommunene vil helheten også komme tydeligere frem i en fagrapport.

Rent konkret bør vi samarbeide om et program, rapport og kostnadsoverslag for nødvendige feltarbeider på strekningen. Her vil være nødvendig med en administrasjon som kan konsentrere seg om oppgaven. Med nåværende arbeidspress på kulturminnevernet i de to fylker er det en umulighet at dette utredningsarbeidet kan "stikkes innimellom" alle andre oppgaver uten at vi får en faglig sett overfladisk rapport ut av det. Det må engasjeres folk til feltarbeider og administrasjon. For fase II av konsekvensutredningen vil vi anbefale at der utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering og at det til dette formål etableres en kulturfaglig styringsgruppe med fylkeskonservatorene i de to fylkene med de de nødvendige ressurser til arbeidet. Denne utredningsdelen må nevnes spesielt i programmet for konsekvensutredningens fase II.

Med hilsen

Geir Helgen
fylkeskonservator

Kopi: Riksantikvaren Pob 8196 Dep.

Internt notat

Til: Fylkesrådmannen

Fra: Fylkesmiljøvernssjefen

Dato: 18.10.93

Emne: RINGERIKSBANEN. HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I

Det vises til fylkesrådmannens oversendelse av ovennevnte konsekvensutredning til uttalelse.

Innledning

Fylkesutvalget behandlet som sak 134/92 melding om Ringeriksbanen med tilhørende utredningsprogram for videre konsekvensutredning.

Fase I av konsekvensutredningen foreligger nå til uttalelse. Den skal i hovedsak identifisere konfliktområder og gi en grov beskrivelse av de konsekvenser tiltaket vil medføre for de forskjellige alternativer. Utredningen skal være en del av grunnlaget for valg av alternativ.

Konsekvensutredningen omfatter følgende hovedalternativer i tillegg til referansealternativet som er dagens bane via Drammen:

- Alt. 1: Skøyen/Lysaker via Lommedalen, bro Kroksund, dagtrasé Steinsletta/Helgelandsmoen
- Alt. 2: Sandvika med varianter Skui, Frogner, Rykkin og Avtjerna, videre omtrent som alt. 1
- Alt. 3: Grefsen – Åsa (nord for Steinsfjorden), flere varianter Åsa – Hønefoss/Tollpinrud
- Alt. 4: Alt. 1/alt. 2 til Sundvollen, øst for Steinsfjorden til Åsa, 2 var. til Hønefoss/Tollpinrud
- Alt. 5: Alt. 1/alt. 2 med tunnel under Steinsfjorden v/Kroksund, videre som alt 1 og 2.
- Alt. 6: Skøyen/Lysaker – Åsa, videre som alt. 4

I konsekvensutredningen inngår også et forslag til program for en mer detaljert utredning (fase II) som skal avklare endelig trasé innenfor valgt transportkorridor. I denne fasen skal også avbotende tiltak for å begrense uheldige virkninger avklares. Fase II knyttes til kommunedelplanene som må utarbeides for parsellene i den valgte korridoren.

NSB har foreløpig anbefalt valg av alt. 2 (Sandvika med varianter) som utbyggingskorridor. Momenter for anbefalingen er forventet høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi, høy samfunnsøkonomisk nytte, god betjening av eksisterende og eventuelt nye boligområder i Bærum og relativt lave utbyggingskostnader.

NSB vil etter at konsekvensutredningen er offentlig hørt, behandlet og godkjent sentralt, gi en endelig anbefaling om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen overfor Samferdselsdepartementet. Utredningsprogrammet for konsekvensutredningens fase II er utformet slik at det kan anvendes på samtlige alternativer etter nødvendig tilpassing. Det foreslås fra NSBs side at det blir etablert en referansegruppe med deltakere fra berørte kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå i forbindelse med utredningens fase II.

Generelle merknader

Konsekvensutredningen gir en god oversikt og beskrivelse av hvilke natur- og miljøverminteresser som blir berørt av de ulike alternativene. For parsellene på Akershus-siden synes fremstillingen å være dekkende i forhold til de registreringer som foreligger på regionalt nivå vedrørende friluftsliv, naturvern og vilt. Liten målestokk på kartene har imidlertid medført at enkelte viktige områder ikke er blitt kartfestet, som f.eks. Vensåsmyra naturreservat som ligger nær inntil alternativ 1 i Lommedalen. Det forutsettes at alle relevante forhold blir belyst og tatt hensyn til i den videre vurdering og avklaring av trasé innenfor den eller de utbyggingskorridorer som det er aktuelt å gå videre med i fase II.

Konsekvensutredningen omfatter ikke de deler av Ringeriksbanen som eventuelt vil følge *nytt dobbeltspor* Skøyen – Asker som er under planlegging. Utredningen synes heller ikke å være samordnet med konsekvensutredningen for *Transportkorridor vest*, som bl.a. avklarer personreisefordelingen mellom kollektive transportmidler og privatbil. Valg av trasé for Ringeriksbanen, avgrenningsløsninger, stasjonsmønster, driftsopplegg m.v. må vurderes i sammenheng med konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor og for transportkorridor vest. Fylkesmiljøvernsjefen forutsetter at nødvendig samordning mellom disse prosjektene blir ivarettatt.

Vurdering av alternativene

Alternativene som helt klart kommer i minst konflikt med friluftsliv, naturvern, vilt og kulturlandskap er alt. 3 A Grefsen – Åsa – Hønefoss og alt. 6 A Skøyen/Lysaker – Åsa – Hønefoss. Alternativene går i stor grad i tunnel under Nordmarka/Krokskogen, og kopler seg på Bergensbanen fra Roa like nordøst for Hønefoss. Utredningen viser at også støymessig vil disse alternativene, til tross for at traséen går gjennom Hønefoss, være best ved at antall støyutsatte boliger etter skjerming vil være lavest av samtlige alternativer. Alternativene representerer dessuten korteste kjøretid for lokaltog mellom Oslo og Hønefoss, hhv 28 og 30 min for alt. 6 A og alt. 3 A.

Kort kjøretid og stasjon sentralt i Hønefoss medfører at pendlingen til Oslo vil øke noe mer i disse alternativene enn i de øvrige, men da alternativene ikke berører Bærum, forventes pendlingen mellom Hønefossområdet og Asker/Bærum å gå noe ned. Alternativene vil heller ikke få direkte betydning for utbyggingsmønsteret og kollektivtrafikkbetjeningen i Bærum.

Alternativ 1 over Skøyen/Lysaker – Lommedalen og alt. 2 over Sandvika som begge forutsetter bro over Steinsfjorden og som i hovedsak går videre i dagtrasé gjennom Hole og Ringerike, vil medføre store konflikter med landskap, naturvernområder, vilt og friluftsliv. Dette gjelder særlig på Buskerudsiden, men også i Bærum vil miljøkonsekvensene bli store. Spesielt vil dagtrasé i Lommedalen komme i konflikt med kulturlandskap, friluftsliv og naturverdier. De ulike varianter av alt. 2 med kryssing av Sandvikselva ved Wøyen er likeså konfliktfylt både i forhold til vassdraget og til kulturlandskapet, og et par av variantene er også i konflikt med foreslått verneområde i Kjaglidalen, som ligger i en forkastningssone med interessant geologi og botanikk og er dessuten viktig i friluftslivsammenheng.

Alt. 2 gir den lengste reisetid mellom Oslo og Hønefoss av de utredede alternativene (opptil 40 min avhengig av variant), men vil til gjengjeld kunne betjene forholdsvis store tettstedsområder med betydelig befolkningsgrunnlag. Alternativet åpner også for muligheten for fremtidig utbygging i vestre Bærum med Ringeriksbanen som kjernen i kollektivtrafikktilbudet. Alt. 1 vil ikke ha tilsvarende betydning for lokaltrafikken i Bærum.

Alt. 2 er best dersom det legges vekt på å utnytte den nye banens potensiale for økning av kollektivtrafikkandelen i regionen. Fylkesmiljøvernssjefen viser til at det er et overordnet mål i fylkesplanen for Akershus å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og å øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i fylket. En bedre styring og samordning av arealbruk og transportsystem er en viktig strategi for å minske bilbruken.

De utredede varianter av alternativ 2 har imidlertid så vidt mange negative konsekvenser for natur, landskap og miljø særlig på Buskerudsiden, men til dels også i Bærum. at fylkesmiljøvernssjefen finner det vanskelig å gå inn for dette alternativet slik det foreligger.

Fylkesmiljøvernssjefen vil derfor anbefale at det foretas videre utredninger av alternativer innenfor korridoralternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til vernehensynene. Med de betydelige konfliktene som er knyttet til dagtraséene i Hole og Ringerike, vil det være avgjørende viktig at en løsning på Akershus-siden ikke legger utilsiktede bindinger på trasévalget i disse to kommunene. Fylkesmiljøvernssjefen vil foreslå at et eventuelt justert alt. 2 over Sandvika legges i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6 A med tilkobling til Bergensbanen nordøst for Hønefoss. En slik løsning vil styrke kollektivtrafikk-knutepunktene Sandvika og Hønefoss og gir muligheter for betjening av utbyggingsområdene i Bærum.

Dersom konsekvensutredningens fase II viser at det ikke er mulig å finne traséer som tilfredsstiller miljø- og kulturvernenssynene i hovedalternativ 2 gjennom Bærum, vil fylkesmiljøvernssjefen gå inn for alt. 6 A fra Skøyen/Lysaker. Det anbefales at dette alternativet utredes parallelt med justert hovedalternativ 2.

Utredningsprogram for fase II

I det foreslåtte utredningsprogram for konsekvensutredningens fase II, bør også konsekvenser for vassdrag utredes. Dette gjelder særlig eventuelle konsekvenser for Bærumselvene som er varig vernet mot kraftutbygging. I dette ligger også intensjoner om vern mot annen utbygging og inngrep, jfr. regjeringens utkast til rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.

I forbindelse med foreslåtte utredninger av konsekvenser for grunnvannet som følge av drenering av jernbanetraséen, er det viktig å undersøke hvorvidt endringer av de hydrologiske forhold vil påvirke vegetasjon m.v. i tilknytning til tunnelene.

Det er positivt at bruk/deponering av det svært store masseoverskuddet skal utredes nærmere. I denne forbindelse er det påkrevet å få vurdert realismen i de foreløpige forslagene til utfylling og deponering som er gjort i foreliggende konsekvensutredning da det synes å være stor usikkerhet både med hensyn til tidspunkt, planprosess og tillatelser for gjennomføring av de ulike forslagene. Konsekvensene av etablering av fyllinger og deponier må utredes, og det forutsettes at tiltakshaver, her NSB, sørger for at slike analyser blir utført. Det forutsettes at nødvendige avklaringer av massedeponiene er foretatt før anleggsstart.

Det forutsettes videre at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag utredes nærmere i fase II.

Videre planarbeid

Miljøvernavdelingen er innstilt på medvirkning i foreslått referansegruppe for konsekvensutredningens fase II. For øvrig antas at konsekvensutredningen for Vestkorridorer Skøyen – Asker som er under planlegging, avklarer konsekvenser for eventuell bruk av nytt dobbeltspor som del av Ringeriksbanen.

Med hilsen

Jan Terje Hanssen

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

**B2****BUSKERUD FYLKESKOMMUNE**

Haugesgate 89, 3020 Drammen

Telefon 32 80 85 00

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET

Telefon 32 80 87 00

Telefax 32 80 86 76

NSB konsernstab Strategi og miljø
Prosjektleder Per Pedersen
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

Vår dato: 29.10.93
Deres dato: 2799/93 mt/
Vår ref.: 2799/93 mt/
Deres ref.:

NORGES STATSBANER		Kass. KGOB
02 NOV. 1993		
Sak/Doknr.		
Arkivhet:		

HØRINGSUTTALELSE TIL NSBS KONSEKVENsutREDNING FASE 1 - RINGERIKSBANEN

Buskerud Fylkeskommune ber med dette om utsatt høringsfrist til 24. november 1993, da vår fylkesdelplan for Ringeriksbanen skal behandles i Fylkesutvalget.

Vi viser forøvrig til det tilsendte høringsutkast av planen, datert 22.sept. 1993.

Vi tar kontakt pr. telefon mandag 1. november.

Med hilsen

Knut Brekke
Knut Brekke
fung. plan- og næringssjef

Margrethe Tviberg
Margrethe Tviberg
Avdelingsingeniør

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr.: 32 80 87 18

**BUSKERUD FYLKESKOMMUNE**Haugesgate 89, 3020 Drammen
Telefon 32808500**PLAN- OG NÆRINGSKONTORET**Telefon 32 80 87 00
Telefax 32 80 86 76NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OsloVår dato: 30.12.93
Deres dato: 16.07.93
Vår ref.: 1897/93 mt/
Deres ref.: 92/5004
555.9

INNSENDT	Kass.kode
04 184 1034	
ark.no.nr. 92/5004 153	
555.9	

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT
2 vedlegg

Hermed oversendes Fylkesdelplan for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse, som ble vedtatt i Buskeruds Fylkesting, sak nr. 84/93 den 09.12.93. Denne delplanen er ment å fungere som Buskeruds uttalelse til NSBs hovedrapport og konsekvensutredning for ny Ringeriksbane mellom Oslo og Hønefoss.

Fylkestinget vedtok følgende:

"

1. Fylkestinget vedtar Fylkesdelplan for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse uten endring, med anbefalt hovedalternativ 6A til videre utredning.
2. Fylkestinget vil understreke fylkesdelplanens målsettinger angående framdrift og ferdigstilling 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 tunnelmassene 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. Bergensbanenes forkortelse ved bygging av Ringeriksbanen og

SAK NR. 0084

FYLKESDELPLAN FOR RINGERIKSBANEN/BERGENSBANENS
FORKORTELTSE
FU-SAK 209/93

FYLKESUTVALGETS INNSTILLING:

1. Fylkestinget vedtar Fylkesdelplan for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse uten endring, med anbefalt hovedalternativ 6A til videre utredning.
2. Fylkestinget vil understreke fylkesdelplanens målsettinger angående framdrift og ferdigstilling 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 tunnelmassene straks kan utnyttas. 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.

På vegne av Sp, Ap, KrF, og Venstre framsatte Ole Jacob Ottesen (Sp) slikt tilleggsforslag:

Nytt punkt 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 intercitytog Kongsberg - Oslo og gjennomgående tog i rute Oslo - Drammen - Hokksund - Hønefoss - Oslo.

Torill Melle (A) fremmet slikt forslag:

Punkt 3.3 i fylkesdelplanen justeres slik at punktet

samsvarer med punkt 1 i fylkestingets vedtak.

Fylkesrådmannen opplyste om Hole kommunestyrets vedtak i 3 punkter i sakens anledning.

Per Liahagen (Sp) ble - etter søknad innvilget permisjon før fylkestinget gikk til avstemming. 51 stemmeberettigede var nå til stede.

AVSTEMMING:

Fylkesutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Forslaget, fremmet av Ottesen, ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Torill Melle vil, etter forslag fra fylkesordføreren, følge protokollen for oppfølging administrativt.

- VEDTAK:**
1. Fylkestinget vedtar Fylkesdelplan for Ringeriksbanen/ Bergensbanens forkortelse uten endring, med anbefalt hovedalternativ 6A til videre utredning.
 2. Fylkestinget vil understreke fylkesdelplanens målsettinger angående framdrift 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 tunnelmassene 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.

Følgende hadde ordet:

Trond Helleland (H), Ole Jacob Ottesen (Sp), Helleland, Ottesen,
Åshild Lunåshaug (V), Magne Nettet (H), Torill Melle (A), fylkesrådmann
Bjarne Stabæk, Helleland.

utbygging av Vestfoldbanen innebærer en forskyvning av transporttilbudet bort fra Kongsbergregionen og Midtfylket.

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.

Vedlagt følger utskrift av protokollen fra møtet, og et uheftet eksemplar av fylkesdelplanen.

Med hilsen

for Knut Brekke
fung. plan- og næringssjef
Ingrid Fenriksen

Margrethe Tviberg
Margrethe Tviberg
Avdelingsingeniør

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr. 32 80 87 18

Kopi:
Fylkesrådmannen
Samferdselsadm.



Mottatt: 17.02.94

BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Hauges gate 89, 3020 Drammen
Telefon 32808500
KULTURADMINISTRASJONEN
Telefax 32 80 86 72

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo


Vår dato:	Vår ref.:
16.02.94	549/94 JJ/-
Deres dato:	Deres ref.:
16.07.93	92/5004 555.9

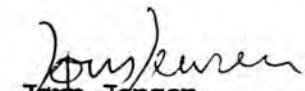
RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

Vi viser til uttalelse fra Buskerud fylkeskommune datert 30. desember 1993. Hovedutvalget for kultur fattet vedtak angående høringsuttalelse til konsekvensutredning fase 1 for Ringeriksbanen i møte 18. november 1993. Dette vedtaket ble fattet etter at saksfremlegget til fylkesutvalg/fylkesting var sendt ut. Uttalelsen kom på denne måten ikke inn i vedlegget som refererte de forskjellige høringsuttalelsene. Uttalelsen ble referert muntlig i fylkesutvalgets møte.

Vi velger derfor, etter avtale med fylkesrådmannen, å ettersende vedtaket i hovedutvalget for kultur. Dette må sees på som en faglig uttalelse fra kulturvernets side, som følger saken som vedlegg.

Med hilsen


Harald Tronvik
fylkeskultursjef


Jørn Jensen
kulturvernkonsulent

Saksbehandler: Jørn Jensen
Tlf. 32 80 86 69 (direkte innvalgsnr.)

Møtedato: 18.11.93
Saksbehandler:
Geir Helgen
fylkeskulturkontoret

SAK NR. 0066

RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I, JERNBANEutREDNINGENS
HOVEDRAPPORT - HØRINGSuttALELSE

- Vedlegg: 1. Oversiktskart med trasealternativer.
Automatisk fredete kulturminner og registrerte verdifulle kulturlandskap er inntegnet.
2. Beskrivelse av trasealternativer og virkninger på kulturminner.

Fylkeskultursjefens forslag til

vedtak:

1. For fase 2 av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av trasealternativene med fylkeskonservatorene i Buskerud og Akershus som faglig ansvarlige.
2. Buskerud og Akershus fylkeskommuner må tilføres tilstrekkelige økonomiske ressurser til å igangsette et prosjekt som kan innhente nødvendige data og utarbeide en samlet rapport med konklusjoner som kan legges til grunn for den videre konsekvensutredning m.h.t. valg av jernbanetrase.

Fylkeskultursjefen i Buskerud, 11. november 1992

Harald Tronvik

RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I JERNBANEUTREDNINGENS
HOVEDRAPPORT HØRINGSUTTALELSE

Kulturadminstrasjonen har fått konsekvensutredning fase I til høring. Høringsfristen gikk ut 31. oktober. Buskerud fylkeskommune skal lage en fylkesdelplan for Ringeriksbanen og har derfor fått utsettelse på høringsuttalelsen til den 24. november. Saka er tidligere tatt opp i hovedutvalg for næring, miljø og ressurs og for samferdsel.

KORT OM KONSEKVENsutREDNINGEN

Den skal være grunnlaget for valg av trasekorridor for Ringeriksbanen. Virkninger av tiltaket for miljø, naturressurser og samfunn skal belyses.

NSB's mål for prosjektet er "å utvikle en effektiv og konkurransedyktig jernbane med korte reisetider, tilfredsstillende frekvens, høy grad av punktlighet, sikkerhet og miljøvennlighet. De løsninger som velges skal være effektive:

- for kundene på tid, sikkerhet og pris
- for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
- for NSB i form av god driftsøkonomi".

Overordnede mål for konsekvensutredningen:

- framskaffe grunnlag for å vurdere tiltakets virkninger
- gi grunnlag for valg av trasekorridor og driftsopplegg
- foreslå program for videre utredning "finmasket" konsekvensutredningsprogram

Det langsiktige målet er å oppnå en reisetid mellom Oslo og Bergen på 3-5 timer, mens et kortsiktig mål er en reisetid på 5 timer. Tiltak på Ringeriksbanen skal videre styrke transporttilbudet i Østlandsområdet.

Konsekvensutredningen er delt i 2 faser:

FASE I

- En grovmasket konsekvensutredning som i hovedsak skal identifisere konfliktområdet, og gi en grov beskrivelse av de konsekvenser tiltaket vil medføre for de forskjellige alternativ. Denne skal være med på å danne grunnlaget for et prisoppvedtak sentralt om valg av utbyggingskorridor.

FASE II

- Er en finmasket konsekvensutredning hvor en ytterligere avklarer trasevalget. I denne fasen skal en også angi avbøtende tiltak for å begrense uheldige virkninger. Fase II knyttes til kommunedelplanene som må utarbeides for parsellene i den valgte korridoren.

Vurderingene i konsekvensutredningen fase I er ikke basert på fullstendige registreringer av kulturminner og -landskap. De baserer seg på kjente data når det gjelder automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid. Bl.a. er datagrunnlaget for Hole og Ringerike kommuner vedrørende legalfredete kulturminner (automatisk fredete kulturminner og vedtaksfredete kulturminner). utilstrekkelig. Dette innebærer at interessesetninger mellom utbygging og automatisk fredete kulturminner ikke kan defineres og beskrives på objektplan, og alternativene lar seg ikke reelt vurdere.

Når det gjelder alternativ 1 og 2 mellom Sundvollen og Hønefoss, er dette et området med særdeles stort funnpotensiale. Her er det også mange automatisk fredete kulturminner som trolig ikke vil bli friggitt.

Området nord for Norderhov kirke har flere automatisk fredete kulturminner. Gravfeltet på Stavhella står på Norsk kulturråds liste over høyt prioriterte kulturminner. Alternativene 3B og 4B vil komme i konflikt med disse.

Trasealternativene 3A, 4A og 6A berører to uvanlig store gravhauger sør for Hov gård.

Riksantikvaren konkluderer i sin høringsuttalelse med følgende:

"Den foreliggende konsekvensutredning bygger bare på kjente data når det gjelder automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid. Det råder stor usikkerhet med tanke på ikke-kjente kulturminner for de to traseene alt. 1 og 2 mellom Sundvollen og Hønefoss, da funnpotensialet i områdene banen går gjennom anses som stort. I og med at fase I skal føre fram til et beslutningsgrunnlag for hvilken trase som skal velges, burde undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9 ha vært oppfylt da det ellers vil være fare for at beslutningen fattes på sviktende grunnlag.

Riksantikvaren vil derfor 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 hovedkorridor må da utstå til undersøkelsene er foretatt."

Under henvisning til det fruktbare samarbeidet som ble etablert i forbindelse med flyplassen i Hurum vil fylkeskultursjefen foreslå et felles prosjekt mellom fylkeskonservatoren i Buskerud og Akershus for å utrede kulturvernkonsekvenser for de aktuelle korridorforslagene i konsekvensutredningens fase II.

Valg av trase må bl.a. bygge på en samlet kulturvern faglig vurdering av hele traseen mellom Oslo og Hønefoss. Med nåværende arbeidspress på kulturminnevernet i de to fylker, forutsettes tilførsel av nødvendige økonomiske ressurser til arbeidet.

Det forutsettes at fylkeskommunen som fagmyndighet har hånd om innsamlingen av data forut for uttalelsen til fase II.



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Havens gate 89, 3020 Drammen
KULTURADMINISTRASJONEN
Telefon 32 80 83 00
Telefax 32 80 86 72

Ante

Fylkesrådmannen

Vår dato: 18.11.93
Deres dato: 18.11.93
Vår ref.: 2894/93 EHT/-
Deres ref.:

HER

Saksbehandler:

Geir Helgen

HOVEDUTVALGSAK 66/93
RINGERIKSBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I, JERNBANEUTREDNINGENS
HOVEDRAPPORT - HØRINGSUTTALELSE

UTVALGETS NAVN:	SAKSNR.:	MØTEDATO:	VOTERINGS- RESULTAT:	SOM INNSTILLINGEN:
HOVEDUTVALGET FOR KULTUR	66/93	18.11.93	ENSTEMMIG	JA

VEDLEGG: H.UTV. SAK 66/93

Vi viser til fylkesutvalgssak 209/93 til møte 24.11.93 og oversender følgende vedtak:

Fylkeskultursjefens forslag til

vedtak:

1. For fase 2 av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av trasealternativene med fylkeskonservatorene i Buskerud og Akershus som faglig ansvarlige.
2. Buskerud og Akershus fylkeskommuner må tilføres tilstrekkelige økonomiske ressurser til å igangsette et prosjekt som kan innhente nødvendige data og utarbeide en samlet rapport med konklusjoner som kan legges til grunn for den videre konsekvensutredning m.h.t. valg av jernbanetrase.

VEDTAK: Enstemmig vedtatt.

Med hilsen

Else Høyer Tangen
sekr. h.utv.

BRUKEROMRÅDE: ../FELLES
FILNAVN: SAK-66



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Fylkesdelplan

for Ringeriksbanen

Bergensbanens forkortelse

PLAN - OG NÆRINGSKONTORET

INNHOLDSFORTEGNELSE

side

1. Rammebetingelser for fylkesdelplanen	1
1.1 Lovgrunnlag	1
1.2 Fylkesplan for Buskerud 1992-95	1
1.3 Fylkesdelplaner	2
1.4 Norsk Jernbaneplan - NSBs planarbeid	2
1.5 Organisering av arbeidet	4
1.6 Fylkesdelplanens formål	5
2. Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud	6
2.1 Konsekvenser for natur og miljø	10
2.2 Samfunnsmessige konsekvenser	13
2.3 Befolkningsutvikling og pendling	18
2.4 Konsekvenser for regionalt næringsliv	22
2.5 Konsekvenser for reiselivet	26
2.6 Konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk	28
3. Ringeriksbanen - vurderinger	31
3.1 Nasjonal betydning	31
3.2 Regional utvikling	32
3.3 Kollektivtrafikkmessige anbefalinger og forutsetninger	33
3.4. Jernbanekorridor og stoppmønster	35
3.5. Samordning med annen infrastruktur	36
4. Konklusjon	37
4.1 Jernbanekorridor	37
4.2 Mål for Ringeriksbanen i Buskerud	37

1. RAMMEBETINGELSER FOR FYLKESDELPLANEN

1.1 Lovgrunnlag

Plan- og bygningsloven gir fylkeskommunen anledning til å utarbeide fylkesdelplaner og gi rammer for fylkesdelplanleggingen. Plan- og bygningslovens § 19-1, 6. ledd:

"Når det er hensiktsmessig, kan det utarbeides fylkesplan for bestemte virksomhetsområder eller grupper av tiltak fylkesplanleggingen omfatter og for deler av fylket."

Utarbeidelsen og behandlingen av fylkesdelplaner skjer etter samme regler som gjelder for fylkesplaner.

Fylkesutvalget i Buskerud vedtok i forbindelse med behandlingen av NSBs melding etter plan- og bygningsloven om planlegging av Ringeriksbanen, 15.09.92, at det skulle startes en fylkesdelplanprosess som skulle løpe parallelt med NSBs planlegging. Fylkesdelplanen baserer seg på NSBs hovedutredning og konsekvensutredninger, som ble lagt ut på høring 19. juli. I tillegg er arbeidet med planen hjulpet av noen enklere utredninger og undersøkelser i regi av fylkeskommunen og Hole kommune.

1.2 Fylkesplan 1992-95

I fylkesplanens kapittel om miljø og infrastruktur (kapittel 5) er det satt som hovedmålsetting at det skal oppnås bærekraftig utvikling, og at "føre var"-prinsippet skal gjøres gjeldende for all virksomhet. Det legges vekt på at alle sektorer, nivåer og befolkningsgrupper i samfunnet skal bidra i kampen for et bedre miljø og en bærekraftig utvikling. Miljø skal være en premiss for all virksomhet.

For transportsektoren er det nedfelt som hovedmålsetting at alle typer transportmuligheter skal utvikles og forbedres med sikte på at samferdselssektoren tar sin del av den nødvendige reduksjon av utslipp av klimagasser, støv og støy. Det tas sikte på å minimalisere transportbehovet gjennom samordnet planlegging, og å senke energiforbruk og forurensning pr. person og godskilometer i Buskerud.

For jernbane spesielt er målet å øke andelen av persontrafikk og godstrafikk på jernbane i Buskerud vesentlig. Den økte satsingen på jernbane innebærer at det gis høy prioritet på opprettholdelse og videreutvikling av NSBs kapasitet, kvalitet og service. God tilgjengelighet til jernbanen direkte eller via annen offentlig transport og sterkere satsing på utbygging av et bedre og raskere jernbanenett er prioritert.

Videre utbedring av Bergensbanen inklusiv bygging av Ringeriksbanen er eget punkt i fylkesplanen. Dette med sikte på:

- Nedkorting av reisetiden Oslo-Bergen
- Styrking av næringslivet i Ringerike og Hallingdalsregionen

- Større nærhet fra kontinentet og Sverige til Norges største reiselivsregion
- Bedre tilgjengelighet til miljøvennlig transport for pendlere i Ringeriksregionen.

I fylkesplanens handlingsdel er Ringeriksbanen satsingsområde av første prioritet i fylkesplanperioden.

1.3 Fylkesdelplaner

Reiseliv er et satsingsområde for Buskerud. Med utgangspunkt i fylkesplanen for 1989-91 ble det besluttet å utarbeide en nærings- og tiltaksplan for reiseliv i Buskerud. Denne er vedtatt i fylkestinget i april 1992, med status som fylkesdelplan.

I planen er det beskrevet ytre forhold som kan påvirke utviklingen av reiselivet i Buskerud (kapitel III). Om jernbane sies det at Bergensbanen og Sørlandsbanen er de viktigste jernbanetraséene i Buskerud i reiselivssammenheng. Planene om bygging av en ny trasé Oslo-Hønefoss over Krokskogen, vil gjøre Bergensbanen mer aktuell i reiselivssammenheng.

Det er et mål i reiselivsplanen at det kollektive transporttilbudet til og fra Buskerud og innen regionen, forbedres gjennom et samordnet og fleksibelt system av tog, buss og fly. Jernbanen forventes å få større betydning som alternativ til bilturismen forutsatt fleksible løsninger, charter mv.

Strategisk næringsplan for Buskerud er under utarbeidelse, behandlet i hovedutvalg for Nærings-, ressurs og miljøspørsmål 24.08.93

Visjonen er et næringsliv som er utadvendt og internasjonalt rettet.

Strategisk næringsplan slår fast at internasjonal virksomhet krever gode kommunikasjoner. Veier, jernbaner, flyplasser og havner bør bygges ut i sammenhengende løsninger. Målet i strategisk næringsplan m.h.t. samferdsel og kommunikasjon, er å utforme en samferdselspolitikk som bidrar effektivt til å understøtte et vekstkraftig næringsliv. Dårlig vegstandard kan i noen tilfeller kompenseres ved jernbaneutbygging, som f. eks. ved Bergensbanens forkortelse (Ringeriksbanen).

1.4 Norsk Jernbaneplan- NSBs planarbeid

Den 18. juni 1992 vedtok Stortinget følgende:

"Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994-97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer f.eks. på Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercity-

sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk jernbaneplan for 1994-97"

Dette var sporen til et omfattende planarbeid i NSBs regi. Melding etter plan- og bygningslovens § 33-3 kom allerede 1. juli, og ble hørt i perioden 01.07.- 15.09. 92. I NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan (NJP) 1994-97 er utbygging av Ringeriksbanen prioritert som nr. 3 etter modernisering av Østfoldbanen og av Vestfoldbanen.

Stortinget har i sin behandling av NJP 94-97 bevilget 20 mill. kr. til videre planlegging av prosjektet. I tillegg er det foreslått å bevilge 150 mill. kr. over ekstraordinært satsingsprogram i perioden, dersom planleggingen kommer langt nok.

NSBs Jernbaneutredning, s.k. Hovedrapport, for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse, og konsekvensutredning fase I, ble sendt på høring av NSB i juli. Dokumentene skal høres i perioden 19. juli - 31. oktober 1993.

Hovedrapporten inneholder en beskrivelse av de ulike alternative korridorer for trasé som er utredet, samt en analyse av marked, bedriftsøkonomisk vurdering og samfunnsøkonomisk vurdering for prosjektet.

Konsekvensanalysen for prosjektet er delt i to, en "grovmasket" del, fase I, og en "finmasket", fase II. Den grovmaskede konsekvensvurderingen følger hovedrapporten og er tilpasset dette nivået. Den finmaskede konsekvensvurderingen er knyttet til kommunedelplan- nivået, og vil gå mer i detalj når det gjelder konsekvenser av den valgte traséen.

Konsekvensutredningene for fase I inneholder beskrivelse av de alternativene til trasékorridor som er utredet, og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn for de ulike alternativene. I tillegg er utredningsprogrammet for fase II av konsekvensutredningene lagt ved dokumentet, og skal høres sammen med dette.

1.5 Organisering av arbeidet

Det ble i forbindelse med behandlingen av meldingen om Ringeriksbanen vedtatt å utarbeide fylkesdelplan for Ringeriksbanen. Fylkesdelplanarbeidet skulle løpe parallelt med NSBs planarbeid. Det ble nedsatt en politisk styringsgruppe for arbeidet. Denne gruppa hadde som mandat å sørge for at samordningsansvaret i fylkesdelplanprosessen ble ivaretatt. Det administrative ansvaret for fylkesdelplanprosessen ligger hos Plan- og næringsjefen.

Styringsgruppa har bestått av:

Trond Helleland, hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøsaker (leder)
Ivar Reinton, hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøsaker
Nils Stavenes, hovedutvalg for samferdsel
Kolbjørn Kværum, ordfører Ringerike kommune
May-Britt Nordli, ordfører Hole kommune

Samarbeidet med NSB og de andre berørte kommuner langs strekningen har vært godt ivaretatt gjennom administrative og politiske kontaktgrupper, som ble opprettet etter initiativ fra NSB til hjelp i deres planarbeid.

Starten av arbeidet med fylkesdelplanen ble markert ved en "Startskudd-konferanse" i Hole 19. april 1993. Her var alle kommuner og etater invitert til å gi sine innspill til prosessen. Grunnlaget for fylkesdelplanleggingen ble som en følge av råd herfra utvidet med egne utredninger/undersøkelser i tillegg til NSBs konsekvensutredningsprogram:

- * Konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk i Buskerud
- * Konsekvenser for regionalt næringsliv
- * Konsekvenser for reiselivet.
- * Konsekvenser av byvekst og regionale virkninger av Ringeriksbanen.

Utredningene er iverksatt i regi av plan- og næringskontoret. Samferdselsadministrasjonen har hatt ansvar for utarbeidelsen av konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk. Konsekvenser for regionalt næringsliv er utarbeidet av BRUER AS, for reiseliv av arkitekt Didrik Hvoslef Eide. Betrakninger omkring konsekvenser av befolkningsvekst og jernbane til Ringerike er foretatt av dosent Tor Selstad ved Oppland Distriktshøgskole. Disse dokumentene følger som uttrykt vedlegg til fylkesdelplanen, og er tilgjengelig på plan- og næringskontoret. I tillegg har arbeidet med Fylkesdelplan Ringeriksbanen vært hjulpet av utredninger i regi av Hole kommune, og Ringerike kommunes arbeid med areal- og transportplan for Hønefoss.

1.6 Fylkesdelplanens formål

Fylkesdelplanarbeidet har følgende formål:

- Å få belyst de nasjonale og regionale konsekvenser en Ringeriksbane vil få sett i Buskerud-perspektiv.
- Gi prinsipielle retningslinjer for arealutnyttelse og forvaltning av naturressurser som vil bli berørt av tiltaket
- Formulere mål for hvordan de berørtes interesser skal ivaretas med hensyn til de konsekvenser anlegget/driften av Ringeriksbanen vil få
- Å velge hovedalternativ/utbyggingskonsept.

Fylkesdelplanen er et politikkdokument som er direkte tilknyttet fylkesplanverket i Buskerud. Den supplerer og detaljerer målsettinger/prinsipper i Fylkesplanen 1992-95, og planer i tilknytning til denne, når det gjelder tiltaket Ringeriksbanen spesielt.

Fylkesdelplanen inneholder kun sammendrag av konsekvensutredninger i tilknytning til de ulike alternativene som er vurdert av NSB. Den tar utgangspunkt i NSBs Hovedplan, og konsekvensutredningsdokumentet som tilhører denne fasen.

Fylkesdelplanen tjener som fylkeskommunens høringsuttalelse til disse dokumentene, og i tillegg som fylkeskommunens valg når det gjelder trasékorridor og mål for Ringeriksbanen i Buskerud.

Fylkesdelplanen høres i en måned (jfr. § 19-4 i plan- og bygningsloven om behandling av fylkesplaner) fra 21. september til 21. oktober. Etter endelig vedtak i fylkestinget i desember, sendes den til miljøverndepartementet som hører den på departementsnivå og avgjør om den kan godkjennes departementalt eller må undergis behandling ved kgl.res.

Også for fylkesdelplaner gjelder plan- og bygningslovens § 19-6, hvor det står om fylkesplanens virkninger: "Fylkesplanen skal legges til grunn for fylkeskommunens virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. (...)" Dette betyr at vedtak i en fylkesdelplan gir grunnlag for innsigelse fra fylkeskommunen hvis statlige eller kommunale virksomheter fraviker planen. En fylkesdelplan vil således være et styringsredskap som gir mulighet til å styre retninger og prosedyrer i arealspørsmål.

2. KONSEKVENSER AV RINGERIKSBANEN I BUSKERUD

Traséalternativene

NSB har i sin hovedrapport og konsekvensutredninger beskrevet fire alternative hovedkorridorer for traséen. Disse er i NSBs dokumenter kalt alt. 1, 2, 3A og 6A. Dessuten gjøres det nærmere studier av noen varianter under alternativ 2. Fylkesdelplanen vil for enkelthets skyld også bruke denne alternativnummereringen i beskrivelsen og vurderingen av alternativene. Her følger en kort beskrivelse av trasékorridorene. Mer detaljerte beskrivelser finnes i NSBs høringsdokumenter.

REFERANSEALTERNATIVET: DAGENS BANE

Alternativet beskriver dagens situasjon, hvor den videre utvikling av NSBs tilbud skjer i henhold til vedtatte investeringsplaner. Dette alternativet brukes som sammenligningsgrunnlag. Dagens bane mellom Oslo og Hønefoss går via Drammen. Banen er 112 km lang, og det er stopp på i alt 17 stasjoner.

ALTERNATIV 1: SKØYEN VIA LOMMEDALEN

Alternativet følger dagens bane fra Oslo S til Skøyen. Traséen følger Lommedalen, går inn i tunnell som kommer ut ved Kroksund. Kroksundet krysses med bru, og banen går videre i tunnel under Gjesvalåsen og Steinsåsen. Steinsletta krysses i dagen nær nåværende E16. Til slutt går traséen over Helgelandsmoen mot Hønefoss.

Et underalternativ grener av fra Drammensbanen ved Lysaker. Traséen slutter seg til hovedalternativet ved Øverland. Deretter er varianten identisk med hovedalternativet.

Mulige stasjonsplasseringer for dette alternativet er Skøyen eller Lysaker, Bærums Verk, Sundvollen/Kroksund, Hønefoss sentrum/Tolpinrud.

Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud

ALTERNATIV 2: SANDVIKA

Alternativet grener av fra Drammensbanen i Sandvika. Der går banen inn i tunnel ved Jong. Så går banen hovedsaklig i tunnel fram til Kroksund, som krysses med bru. Videre går banen i dagen på vestsiden av Steinsåsen, over Helgelandsmoen og fram til Hønefoss.

Mulige stasjonsplasseringer: Sandvika, Sundvollen/Kroksund, Hønefoss sentrum /Tolpinrud.

ALTERNATIV 2A: SANDVIKA VIA RYKKINN

Banen grener av ved Jong og går i dagen ca 1 km før den går i tunnel ved Kirkerudbakken. Videre går banen i viadukt over Sandviksveien, fortsetter like nord for Vøyen gård og over jordet mellom Lommedalsveien og Økriveien. I dette området er det aktuelt å plassere en stasjon. Alternativet går videre i tunnel mot Sundvollen hvor det faller sammen med alternativ 2.

Alternativet har to varianter i Sandvika-området, variant Frogner og variant Avtjerna. Disse gir mulighet til holdeplass-plasseringer ved Frogner eller ved Avtjerna.

ALTERNATIV 3: GREFSEN

De vurderte alternativene følger dagens Gjøvikbane fra Oslo S til Grefsen. Her fortsetter traséen i tunnel under Nordmarka og kommer opp i dagen på ulike steder på Ringerikssiden.

ALT. 3A: Dette alternativet kommer ut i dagen ved Toenbakken og kobler seg direkte på Bergensbanen fra Roa, og går langs eksisterende bane til Hønefoss stasjon.

ALT. 3B: Alternativet kommer ut i dagen ved Ultvedttjernet nord for Åsa, krysser Rv 241 og E16 ved Tannberg og går videre på sørsiden av Statens kartverk. Traséen krysser Storelva på viadukt og fortsetter til Hønefoss.

ALT. 3C: Kommer ut i dagen ved Vestern. Banen skjærer seg deretter gjennom et gammelt, etablert boligområde på Vesternbakken og krysser Storelva på viadukt. Traséen tilknyttes Bergensbanen ved Hønefoss stasjon.

Mulige stasjonsplasseringer: Oslo/Grefsen, Hønefoss sentrum. 3B muliggjør stasjon på Tolpinrud.

Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud

ALTERNATIV 4: ALT. 1/ALT. 2 VIA SUNDVOLLEN - ÅSA

Alternativet er en videreføring av alternativ 1 eller 2 nord for Steinsfjorden. I stedet for å gå i bru over Kroksund dreier banen nordover langs Steinsfjorden. Banen kommer ut av tunnelen ved Sundvollen. Her er det mulig å anlegge en holdeplass.

Alternativet har to varianter ved Steinseter: Én variant går i tunnel, mens en annen variant følger Steinsfjorden. Ved Åsa deler alternativet seg:

Alt. 4A: Fortsetter nordover ved Åsa, og går i tunnel sørvest for Fleskerud Skytebane. Traséen fortsetter i tunnel til Toenbakken hvor den tilsluttes eksisterende Bergensbane, tilsvarende alt. 3A

Alt. 4B: Går i en venstrekurve ved Åsa og fortsetter mot Tannberg, videre tilsvarende alternativet alt.3B.

Mulige stasjonsplasseringer: Sundvollen, Hønefoss sentrum eller Tolpinrud (alt. 4B)

ALTERNATIV 5: TUNNEL UNDER STEINSFJORDEN.

Tunnel under Steinsfjorden er et alternativ til å krysse Kroksundet med bru. Alternativene 5A og 5B er undervarianter som kan kombineres med alt. 1 og 2. Begge alternativene går under Sundøya og Slettøya.

Mulige stasjonsplasseringer: Hønefoss sentrum/Tolpinrud

ALTERNATIV 6: SKØYEN VIA ÅSA

I stedet for å gå via Sundvollen som alt. 1, går dette alternativet direkte mot Åsa i tunnel. Deretter kan traséen kobles sammen med alternativ 3A eller 3B.

Mulige stasjonsplasseringer: Nationaltheateret, Hønefoss sentrum/Tolpinrud

Begge alternativer som kommer ut ved Kroksund (alt. 1 eller 2) kan knyttes til alternativ 1, 2 eller 4 videre.

ALTERNATIV	Lengde Oslo- Hønefoss (km)	Tiltakets lengde (ny bane) (km)	Tunnelandel (%)	Kostnader (mrd.kr.)
1 Skøyen via Lommedalen	45,5	41,5	60	2,33
2 Sandvika	52,4	37,0	62	2,17
2A via Rykkinn	52,9	37,5	57	2,24
3 Grefsen				
3A	47,1	41,5	90	2,67
3B	50,1	44,5	78	2,74
3C	46,2	40,6	91	2,87
4 Alt1/alt2 via Åsa				
4A	50,2	46,2	61	2,25
4B	50,7	46,7	48	2,38
5 Tunnel under Steinsfjorden				
5A	46,0	42,0	64	2,46
5B	45,4	41,4	62	2,46
6 Skøyen via Åsa				
6A	43,2	39,2	91	2,54
6B	43,9	39,9	71	2,59

Tabell 1: Lengde, tunnelandel og kostnadsanslag (+/- 30%) for alternativene

NSBs foreløpige anbefaling er alternativ 2, Sandvika, som utbyggingskorridor. Denne anbefalingen er begrunnet med:

- * Høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi
- * Høy samfunnsøkonomisk nytte
- * God betjening av store, tettbebygde områder i Bærum som kommunen har behov for å skaffe en god kollektivbetjening
- * Stor mulighet for økt trafikk ved ytterligere utbygging av boliger langs traséen i Bærum i framtiden
- * Relativt lave utbyggingskostnader

2.1 Konsekvenser for natur og miljø

NSBs konsekvensutredning går relativt grundig inn på konsekvensvurderinger for miljøet av de ulike trasévariantene. Fylkesdelplanen konsentrerer seg om å vurdere de konsekvenser som de ulike traséalternativene i Hole og Ringerike vil kunne påføre miljøet.

Sammendrag av NSBs konsekvensvurderinger:

Luftforurensing og klima

Jernbane gir ubetydelige bidrag til luftforurensingen. Tiltakets betydning for luftforurensning og klima er knyttet til antatt overføring av trafikk fra veg til bane. De alternativ som beregnes å gi mest overført trafikk vil bidra mest til reduksjon av utslipp som CO₂, NO_x, CO og støv. Generelt gjelder det at de traséalternativ som er mest rettet inn mot lokaltrafikk, med holdeplasser nær folks avreise- og målsteder, vil gi mest overført trafikk. Tiltaket vil ikke ha stor effekt i målet om å oppnå nasjonale målsettinger om utslippsreduksjon eller stabiliseringer. Signaleffekten er likevel viktig.

Støy og vibrasjoner

På dette nivået er støyforholdene kun beregnet på et overordnet nivå. Mer nøyaktige støyberegninger, antall personer som vil bli berørt og støydempingstiltak vurderes i neste fase, i tilknytning til kommunedelplan- utredning av hovedtrasé. Av større boligkonsentrasjoner som kan bli berørt, nevnes Bærums Verk og Hønefoss som de viktigste. Boligområder ved Vik og Sundvollen kan også bli berørt. På de øvrige dagstrekningene er det for det meste spredt bebyggelse.

Vibrasjoner er knyttet til dårlige grunnforhold, spesielt leire. Når huset står på fjell og jernbanen på løsmasser eller omvendt, kan man som regel se bort fra følbare vibrasjoner. Det forventes ingen vibrasjonsproblemer av banen uansett alternativ.

Landskap og kulturmiljø

Dimensjonerende hastighet for Ringeriksbanen er 200 km/t med konvensjonelt materiell, dvs. ikke krengetog. Dette krever en forholdsvis stiv linjeføring, som gjør tilpasning til landskapet konfliktfylt. Utbedringstiltak kan gjennomføres der konfliktene blir store, bl.a. overdekking av linjen, utforming av nærlandskapet eller utforming av linjen slik at kontrasten med landskapet kan oppleves positivt, bl.a. ved bruk av viadukt (bru) i stedet for fyllinger der disse blir svært høye.

Størst konflikt med landskap på Buskerud-siden blir det i området mellom Kroksund og Hønefoss. Her går banen gjennom landskap og kulturmiljø av stor estetisk verdi og med historiske røtter til vikingtiden.

Både alternativ 1 og 2 (og 2A med varianter) kommer i konflikt med det storslagne landskapet og kulturmiljøet mellom Kroksund og Hønefoss. Traseene vil i tillegg berøre det særpregete og verdifulle meanderlandskapet ved Storelva. Det er imidlertid ikke registrert at noen av kulturminnene i dette området blir berørt.

Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud

Alternativ 4 gir lokale problemer med tilpasning til landskapet, men vurderes som lite problematisk i forhold til storlandskapet langs Steinsfjorden. Alternativene kan ha barriereeffekt mot Steinsfjorden. Vernede områder blir ikke berørt. Alternativ 4B er vurdert å gi meget store konflikter fra Åsa til Hverven. Alternativ 4A berører ingen registrerte kulturlandskaper. Alt 4B vil berøre registrert kulturlandskap på en negativ måte.

Alternativ 3A går for en stor del i tunnel under Marka, og er derfor skånsomt mot landskapet. Det samme gjelder alternativ 6A. Begge alternativene kan komme i kontakt med gravhaugen ved Kongehaugen (Hønefoss).

Naturmiljø / økologi

Det ligger flere naturvernreservater og naturminner av nasjonal, regional og internasjonal betydning innenfor korridoralternativene. I tillegg er det noen foreslåtte og midlertidig vernede naturreservater i områdene.

Lamyra naturreservat er eneste vernede område som kan bli direkte berørt. Alternativ 1 går tvers igjennom dette området.

Konflikten med vilt er betydelig på Buskerudsidene. Alternativ 1 og 2 berører både beiteområder og trekk for storvilt, samt områder med trekk og hekkefunksjoner for fugler. I området ved Storelva ligger flere naturreservater, som sammen med Storelva utgjør en ornitologisk helhet av nasjonal betydning.

Alternativ 4A og B berører ikke naturvernområder. Alternativ 4B kan gi store konsekvenser for vilt ved Åsa, ellers ingen konsekvenser.

Alternativ 3A og 6A, som går i tunnel under Marka, har i utgangspunktet få konsekvenser for naturmiljøet. Lokalisering av tverrslag i Marka kan endre dette inntrykket.

Energiforbruk

Ved å overføre trafikk fra vegtransport og fly til jernbane regnes å spare 45 GWh pr. år innen transportsektoren. Dette tilsvarer ca 0,1 promille av Norges årlige forbruk av energi til samferdsel. Beregningen inkluderer ikke nyskapt persontrafikk og godstrafikk. Det regnes også en gevinst i og med at energiforbruket overføres fra en fossil energikilde til en fornybar energikilde. Dette vil gi større virkning lokalt.

Tunneler medfører økt luftmotstand. De alternativ som har størst tunnelandel, vil dermed ha størst energiforbruk. Variasjonene her er i størrelsesorden 20% mellom alternativene med størst tunnelandel og alternativene med minst tunnelandel.

Driftsforhold i landbruket

I Hole og Ringerike vil alternativ 1 og 2 krysse svært produktive jordbruksarealer, noen av landets beste. Begge alternativene vil virke som barrierer i terrenget, og dermed endre arronderingen av jordbruksarealene. Dette vil medføre betydelige driftsmessige ulemper for de berørte eierdommene. For å redusere ulempene kan det anlegges under-/overganger der det er behov etter samråd med grunneiere.

Alternativ 4A vil stort sett berøre skogarealer, og kan gi noen ulemper for driftsforholdene i landbruket ved Åsa. Alternativ 4B (tilsvarende 3B) vil gi betydelige ulemper fra Ultvedtåsen til Østvold, hvor banen går gjennom jordbruksland. Alle alternativer som har tilknytning til mulig stasjon på Tolpinrud (alt. 1, 2 ,3B, 4B, 5 og 6B), vil kunne gi noen ulemper for jordbruket i dette området.

Vannressurser

Alternativ 1 og 2 vil gå i bru over Kroksund. Brua kan bygges slik at den ikke vil ha noen innflytelse på vannutskiftingen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Vannkvaliteten er vurdert å bli lite påvirket.

Alternativ 4 vil ikke i vesentlig grad innvirke på vannkvaliteten, men friluftaktivitetene over et stort område vil bli berørt på grunn av hemmet tilgjengelighet og innsnevring av vannrelaterte friluftsområder. Eventuelle vannforsyninger fra brønner og bekker kan bli berørt. Alt 3 og 5 (tunnel under Steinsfjorden) vil ikke påvirke vannkvaliteten.

2.2 Samfunnsmessige konsekvenser

I sin beskrivelse av de samfunnsmessige konsekvensene har NSB tatt utgangspunkt i de ulike investeringsanslagene og anslagene for trafikk på de enkelte alternativ, og ut fra dette modellert økonomiske ringvirkninger i anleggs- og driftsperioden, samt anslag på befolkningsvekst i Hole og Ringerike. Mulige sosiale virkninger av dette er skissert.

NSB har således lagt seg på en "minimums-linje" når det gjelder beskrivelsen av de mulige samfunnsmessige effekter av banen. Det er vanskelig å si noe konkret og sikkert om slike virkninger før tiltaket er et faktum. Fylkeskommunen har imidlertid følt et behov for å få skissert mulige utviklingsretninger tiltaket kan gripe inn i på et mer overordnet plan. Dosent Tor Selstad ved Oppland Distriktshøgskole har gjort en enkel betraktning omkring dette. Her følger et sammendrag av rapporten:

Det er vanskelig å gi et eksakt bilde av den byvekst som skapes av Ringeriksbanen. Mulighetene er mange. Nivået og formen på den antatte byveksten vil variere med de antakelser vi gjør om den overordnede utvikling i Norge og Europa, og med de strategier som de regionale myndigheter utvikler. En kan se for seg to forskjellige nivå, og antakelig også to forskjellige former for urbanisering og regional utvikling, utløst av Ringeriksbanen. Utredningen begrenser seg til konsekvenser for bosettingsmønsteret og den regionale dynamikken; Ringeriksbanen sett i lys av øvrige infrastrukturtiltak på Østlandet, og indirekte også med utviklingen i Europa. Hvis en legger inn en del strategier fra Fylkesplanen for Buskerud, og videre forutsetter at fylket og regionene har hell med sine strategier, kan det meget vel tenkes at konsekvensene blir annerledes og større enn NSB beskriver i konsekvensanalysen.

Hønefoss: Satelitbyen for tilbakeflyttere?

NSBs konsekvensanalyse kan best karakteriseres ved denne overskriften. Ringerike vil i sterkere grad bli en region med boligstyrt dynamikk og i mindre grad en selvstendig region, selvforsynt med arbeidsplasser. Ringeriksbanen vil trekke Ringerike inn i pendlingsområdet til Oslo i sterkere grad. Det kan derfor legges til rette for innflytting og befolkningsvekst gjennom nye boligområder.

Konsekvensanalysen har særlig stor tro på at dette vil være aktuelt for personer med tilknytning til Ringerike fra før. Når prognosene presenteres, omtales innflyttingen konsekvent som "tilbakeflytting", altså personer som vender hjem etter utdanning og arbeid i mer sentrale strøk, underforstått hovedstadsregionen.

Siden konsekvensanalysen er basert på modellberegninger (med den regionaløkonomiske modellen PANDA), gir utredningen et tallmessig eksakt bilde av hvor stor denne tilbakeflyttingen vil bli. Når man trekker fra den utviklingen som uansett vil skje (basialternativet), er det beregnede tallet for tilbakeflytting som en følge av Ringeriksbanen

bare 1711 personer. Dette er et svært moderat tall. Fordelt på 20 år innebærer dette en årlig vekst på beskjedne 85 personer pr. år. Den nye Ringeriksbyen- skapt av tilbakeflytterne- kan slik sett forstås som en by for "spesielt interesserte".

Konsekvensutredningen antyder også en lokalisering og formgivning av denne byveksten, dels på landet, i Hole kommune, og dels i byen, i Hønefoss sentrum.

Om Hole: Hvis vi går ut fra de alternativene som innebærer tunnelåpning ved Sundvollen, "ligger de planlagte boligfelt i området svært gunstig til. her er man innen gangavstand til stasjonen, og dette er også gangavstand til det eksisterende boligfeltet i området... Samtidig er dette et av de mest attraktive bostedsområdene på hele Ringerike, nærmest Oslo-området, og med kveldssol og utsikt over Tyrifjorden og Steinsfjorden. Som tilbakeflyttingsområde for folk med tilknytning til Hole, er dette området særdeles velegnet."

Om Hønefoss: "Som utbyggingsmønster for å bygge opp under en framtidig bruk av jernbanen som kommunikasjonsmiddel mot Oslo-området, er en sentrumsnær utbygging svært velegnet. Med en stasjon nær sentrum av Hønefoss, vil store deler av byens befolkning ha gangavstand til jernbanen."

Det er altså ikke mye dramatikk over dette. Det vil være behov for anslagsvis 25 nye boliger hvert år (hvis vi forutsetter at tilbakeflytterne er barnefamilier), delt mellom Hønefoss og Sundvollen. Dette er knapt merkbart i det kommunale boligprogram. Det er grunn til å stille spørsmål om utviklingen virkelig vil bli så bagatellmessig?

Går man inn i forutsetningene for modellberegningen, og resonnementet som helhet, finner man flere svakheter. Den største innvendingen kan rettes mot hovedgrepet, nemlig at befolkningsutviklingen langt på vei blir forklart som en konsekvens av boligbyggingen. Modellen forutsetter en boligbygging som gir rom for en tilbakeflytting. Dermed kan vi si at beregningsresultatet avhenger av hvilken forutsetning det gjøres for antall boliger som vil bygges,- og dette er et tall som vil variere avhengig av etterspørselspress og hvilken dristighet kommunene og utbyggerne har når det gjelder å tilby nye boliger.

Den andre svakheten er at hele den forventede innflytting reserveres for utflyttede ringerikinger som vil hjem. Men under gitte vilkår, med sterkt press på arbeidsmarkedet og boligmarkedet i Oslo og Akershus, er det ikke bare utflyttede med hjemlengsel som reflekterer over gode tilbud, men alle som opplever problemene i pressområdene. Boligområder i 35 minutters avstand fra Oslo vil framstå som svært attraktivt for alle, uansett hvor de kommer fra.

En kan sammenligne med et annet utpendlingsområde i Buskerud, nemlig Drammen. Drammensregionen som helhet har hatt relativt høy innflytting av personer med arbeidstilknytning til hovedstadsregionen, altså innflyttere som bruker pendling som tilpasningsform. Drammens vekst skyldes ingen spesiell tilbakeflytting, men fordeler som skyldes nærhet til Oslo.

Dette tilsier at Hønefoss, og evt. Hole har et betydelig potensiale til å utvikle seg til satelittby(er). Siden Hønefoss i utgangspunktet er et relativt selvstendig bysenter, er ikke dette en endring som vil skje over natta. Men gradvis vil byen få en tosidig karakter, som Drammen, dels selvstendig by med egne tradisjoner, og dels en by med sovebykarakter, befolket av innflyttere uten røtter på stedet. Dette utviklingsforløpet svekker altså Hønefoss' egenskaper som regionsenter for en omkringliggende region.

Hvor sterk denne utviklingen kan bli er vanskelig å si, men under ikke helt usannsynlige forutsetninger er konsekvensutredningens estima alt for lavt. Dette er avhengig av konjunkturer og beslutninger i kommunene. I en situasjon med høykonjunktur og stor lokal velvilje til innflytting, er det ikke usannsynlig at Hønefoss kan bli det neste ekspansjonsområdet for Stor-Oslo. Byvekstens størrelsesorden vil da kunne bli en helt annen enn den konsekvensutredningen oppgir.

I tillegg til Ringerike, er det Hallingdal som vil merke forandringene av denne sterkere tilknytningen mot Oslo. For på samme måte som Ringerike blir et viktigere *boligområde* vil Hallingdal bli et viktigere *rekreasjonsområde*. Gjennom forkortet reisetid til Oslo vil steder som Hemsedal og Geilo rykke mye nærmere det store markedet i hovedstaden, og dermed styrke seg relativt til konkurrenter i andre deler av Innlands-norge. Den rekreative urbaniseringen av Hallingdal vil fortsette.

Hønefoss: Regionsenter med egen næringsdynamikk?

Konsekvensutredningen ser Ringeriksbanen isolert fra andre infrastrukturutbygginger på Østlandet. Det er imidlertid viktig å huske at en slik utbygging alltid vil være en del av et hele.

Det er i dag mulig å se konturene av et utviklingsmønster i retning av et norsk storbytriangel med Oslo, Gardermoen og et sted i Østfold som hjørner (se fig. 2) De viktigste infrastrukturelementene er hovedflyplassen med tilhørende motorvei og høyhastighets- jernbane, og en norsk tilkobling til Scan-link med tilsvarende vei/jernbane gjennom Østfold. Buskerud ligger altså i utgangspunktet i skyggen av dette fornemme triangel.

Men de regionale myndighetene vil ikke forholde seg passivt til denne utviklingen. Fra fylkesplanen kan en vise til følgende tiltak (i tillegg til Ringeriksbanen):

- * Ringbane langs Drammensvassdraget og rundt Tyrifjorden
- * Bedre forbindelser mot hovedflyplassen
- * Eggemoen som småflyplass
- * Nærings- og kompetansesentra, Kongsberg, Drammen og Hønefoss
- * Høyere utdanning og forskning

Dette er altså en utvikling av "hard" og "myk" infrastruktur som på ulike måter kan gripe inn i og motvirke den utvikling som ble skissert overfor, med Hønefoss som drabant til Oslo.

Den "harde" infrastrukturen er samferdselen og kommunikasjonene. Etableringen av Ringbanen kan bidra til byvekst mer eller mindre langs hel denne raseen, omtrent slik det var tenkt med den ringbanen som var planlagt med flyplass på Hurum, med forbindelse over Oslofjorden. Bedre forbindelse til hovedflyplassen, som man må innse vil ligge på Gardermoen, innebærer at Ringerike får felles sak med hadelendingene, som Hønefoss lenge har vært et senter for. Konkret innebærer dette byggingen av en god øst-vest-forbindelse. Eggemoen som småflyplass vil også kunne bli en viktig brikke. Selv i et internasjonalt samfunn som fokuserer på store flyplasser, vil det være behov for mindre flyplasser som kan "mate" de store flyplassene og være base for flytaxi.

Den "myke" infrastrukturen er utvikling av kunnskap, kompetanse og kvalifikasjoner, og de institusjoner som følger disse faktorene: Høgskoler, forsknings- og kompetansesentra. Hvis denne sektoren bygges ut, vil det innebære en sterkere markering av de tre byene. Hønefoss er slett ikke utdefinert av de andre.

Ser vi sumvirkningen av utbygging av disse infrastrukturene, får vi en utvikling *på tvers* i den betydning at det skapes en vekstakse som ikke peker inn mot Oslo. Det vil i stedet danne seg en ny region i innlandet. Hvordan den avgrenses er vanskelig å si, men hvis vekstbeltet strekker seg fra Modum til Hadeland, er Hønefoss det naturlige sentrum for regionen. Og uansett vil Hønefoss antakelig få et innslag av den utviklingen vi beskrev foran- sovebyen, som sammen med vekstområdet kan gi forsterket dynamikk.

Konsekvenser for de øvrige regionene i Buskerud

Med den antydde "ringbyen" vil Midt fylket komme i kampsonen mellom byene. Siden denne regionen har svake senterdannelser, er det ikke usannsynlig at det vil oppstå en sterkere dragning mot Hønefoss. Relativt sett vil også Hønefoss styrke seg i forhold til Drammen, mens Kongsberg antakelig vil føle seg sterkere tilknyttet høykompetansemiljøet langs "the electronic coast"- Vestfold, med kompetansesenteret Horten.

Dermed har vi kommet fram til en annen svakhet ved konsekvensutredningen, nemlig at den forutsetter at den relativt økte nærhet til Oslo vil generere befolkningsstrømmer, men ikke skape noen spesiell næringsdynamikk. Det bør stilles spørsmål ved om det er sannsynlig at et område som med et slag halverer sin relative avstand til landets største byregion, ikke får en fornyet interesse som næringsområde.

Det er igjen viktig at utviklingen kobles til hvilke andre satsinger som vil finne sted i regionen. I fylkesplanen er det satsingsområder som vil kunne innvirke:

- * Ferjefri forbindelse over Oslofjorden
- * Bedre vei/jernbane fra Drammen til Hokksund/Kongsberg

- * Samarbeid i en kompetanseakse Kongsberg/Horten
- * Markedsføring av regionene

På den "harde" infrastruktur-siden kan vi konstatere at ferjefri forbindelse til Østfold vil danne en ny ring rundt Oslofjorden.

På den "myke" siden vil utvikling av en kompetanseakse fra Kongsberg til Horten bekrefte en sterkere forbindelse med Vestfold, og også indirekte med Østfold og Scan-Link.

Den regionale utviklingen peker her stadig klarere ut over fylkesgrensene, med en Ringeriksregion som orienterer seg inn i Oppland mot Akershus og flyplassregionen. I sør vil Kongsberg orientere seg mot Vestfold, Østfold og gjennom Scan-Link mot Europa via landeveien. Dette samsvarer med den regiontenkning som er nedfelt i fylkesplanen; eksempelvis kan nevnes tiltakene:

- * Regionalisering og samarbeid på tvers av kommuner og fylker
- * En plass i Regionenes Europa

Det som avtegner seg i dette tilfellet er en konkretisering av Buskeruds byregioners deltakelse i et bysystem som er synlig på Europeisk bakgrunn. Strategien vil innebære en utvidelse av det gyldne triangel mot vest, slik at det innbefatter deler av Buskerud. (Se fig. 3)

Det sør-østlige hjørnet i dette trianget vil være en by i Østfold, f.eks. Fredrikstad/Sarpsborg. I nord er det Gardermoen som er hjørnet i trekanten, og Hønefoss og Ringerike vil til en viss grad trekke mot dette senteret. I det sørvestlige hjørnet finner vi Kongsberg, med forbindelser mot Horten. Dette er en utvikling som i langt sterkere grad vil føre til en selvstendig næringsutvikling, og ikke bare innflytting og pendling.

Det er umulig å si noe entydig om disse regionaliseringsprosessene, om de i det hele tatt kommer og hvilken styrke og form de eventuelt vil få. Prosessene vil her ikke uten videre trekke i samme retning. Næringslivet kan trekke mot sine poler, og ut fra det som er sagt over vil dette først og fremst være det gyldne triangel vi beskrev foran. Dette styrker altså Ringerike- og Kongsbergregionen. På den andre siden kan befolkningsprosessene være knyttet til identitetsbyggende prosesser, og da kan i prinsippet like gjerne Midt fylket bli en vinnerregion. Hallingdal faller nok utenfor en regionalisering på tvers, men vil like fullt dra fordel av den forsterkede integrasjon i Oslo/Akershus som rekreasjonsmarkeder.

2.3 Befolkningsutvikling og pendling

BRUER A/S har hatt i oppdrag å gjøre betraktninger omkring befolkningsutvikling, pendlingspotensiale og konsekvenser for regionalt næringsliv. Kapitlene 2.3 og 2.4 bygger på deres rapport, som også følger som uttrykt vedlegg til fylkesdelplanen, og er tilgjengelig på plan- og næringskontoret.

Som drøftet ovenfor, er det vanskelig å se et tiltak som Ringeriksbanen isolert fra annet som skjer av infrastrukturutbygging og næringsutvikling. Når NSB likevel gjør dette, er det ut fra konsekvensutrednings- tekniske begrunnelser: Det er konsekvenser av Ringeriksbanen som skal utredes, og de virkninger Ringeriksbanen kan få på samfunnet- isolert sett. Selv på disse premisser er det grunn til å stille seg noe kritisk til konsekvensutredningens resultater.

NSB har beregnet befolknings- og arbeidsplassveksten ved hjelp av planleggingsmodellen PANDA. Disse viser for referansealternativet (ikke utbygging) en jevn utviklingsbane med økning i tallet på arbeidsplasser fra 13 300 i 1991 til 14 600 i 2010. Befolkningstallet øker med 1900 til ca 33 800 i løpet av disse to tiårene. Dersom denne beregningen slår til, vil befolkningsveksten i Hole og Ringerike bli langt lavere i denne 20-års-perioden enn den vi har lagt bak oss. Tallet på innbyggere økte med ca 3000 i de to kommunene mellom 1970 til 1990; ca 1000 i Hole og ca 2000 i Ringerike.

Med utbygging av Ringeriksbanen (alternativ 2A, NSBs anbefaling) er det forutsatt at arbeidsplassstallet øker til 14800 i 2010, dvs. bare ca 200 mer enn dersom jernbanen ikke bygges. Befolkningstallet øker derimot vesentlig mer enn i referansealternativet. Etter utbyggingen vil befolkningsøkningen være ca 3600, dvs. nesten en dobbelt så stor økning enn hva som ville vært tilfelle dersom ny bane ikke blir bygd. Økningen kommer dels fram som en følge av kortere reisetid til Oslo (dvs. økt sentralitet for Hønefoss, og dermed større attraktivitet)- ca 400 personer, mens resten er basert på en innflytting- tilbakeflytting av folk som har røtter i distriktet, som fortsatt tar sikte på å jobbe i Oslo.

Med dette øker pendlingen fra Hole og Ringerike betydelig. På denne måten skapes et marked for togtransport fra Ringerike mot Oslo.

NSBs modellberegninger er - som alle andre modellberegninger - avhengig av hvilke forutsetninger som gjøres. Det er grunn til å stille seg noe kritisk til en del av de forutsetninger som er valgt. Tilbakeflyttingsanslaget er et slikt. Forskjellen i befolkningsvekst mellom et alternativ som er basert på ny bane og et som baserer seg på nåværende transportformer, er også tvilsom. Likeså er det grunnlag for å sette spørsmål ved forskjellen i arbeidsplassstallene mellom de to beregningene. Beregningene forutsetter at Ringerike og Hole nesten ikke vil ha noen arbeidsplassvekst som følge av banen, men bare vekst i folketall.

NSBs beregninger er sammenlignet med befolkningsprognoser utarbeidet for inneværende fylkesplan og egne beregninger på PANDA-modellen. Denne sammenligningen synes å bekrefte at det er beregnet et for lavt folketall for referansealternativet.

Det synes også som at ubalansen på arbeidsmarkedet er satt for lavt i referansealternativet, noe som kan bety at pendlingen vil fortsette å stige selv uten realisering av Ringeriksbanen. Slik sett kan togets effekt som generator for befolkningsvekst være noe overdreven. På den annen side kan også andre faktorer virke inn og skape en større befolkningsvekst enn den beregnede, som skissert i kapitel 2.2. Det er derfor grunn til å påpeke at det viktige for kommunene vil være å ha en klar planstrategi for befolkningsveksten, idét den i alle tilfelle vil kunne kontrolleres ved kommunenes tilrettelegging for boligbygging mv.

Pendlere og pendlingsmønster

Begrepet pendling benyttes for de arbeidsreiser som krysser kommunegrensene. 3 tendenser gjør seg gjeldende i Buskerud; pendlingen øker i omfang, antallet som har lange arbeidsreiser øker, og antallet som har hovedstadsområdet som arbeidssted vokser sterkt. Også i Hedmark og Oppland samt i Østfold og Vestfold har en stadig økende andel av arbeidsstyrken daglige arbeidsreiser til Oslo og Akershus. Særlig har arbeidsplassveksten i Akershus vært merkbart.

Tradisjonelt har mange Østlandskommuner hatt en høy andel pendling som en følge av manglende arbeidsplasser. Pendling foretrekkes som et alternativ til flytting. I 1970- og 80-årene har en annen tendens hatt samme virkning: Utflytting fra Oslo til et stadig større omland av nabokommuner. Disse utflytterne beholder arbeidsplassen i Oslo og blir derfor pendlere.

Pendlingen på Østlandet foregår hovedsaklig med personbil. Dette gjelder også for de distrikter som har et godt utbygd togtilbud mot Oslo. Eksempelvis: I Hole kommune (uten jernbanetilbud i dag) reiser 72% av pendlerne med personbil. I tillegg bruker 8% personbil i kombinasjon med kollektivtransport. I Drammen, som har meget godt jernbanetilbud, bruker 64% av pendlerne personbil og 9% personbil i kombinasjon med kollektivtransport.

Pendlere i Ringerike og Hole

Mens folketallet i Ringerike er 6 ganger større enn i Hole, er det bare drøye dobbelt så mange pendlere i Ringerike (1300 og 2700 - i gjennomsnitt). Hole har flest personer som pendler til Asker og Bærum. Ringerike har flere personer som reiser til Oslo, og samtidig enkelte som har andre reiseveger, slik som Jevnaker.

Det er fortsatt flere menn enn kvinner som pendler blant arbeidstakerne i Ringeriksregionen (37%). Det er også en klar tendens til at kvinneandelen blir lavere blant dem som har de lengste arbeidsreisene. På den annen side har det skjedd en klar økning av tallet på kvinner som pendler, både absolutt og relativt.

Generelt for Buskerud er at kommuner med mange pendlere til Oslo og Akershus har et gjennomgående høyere utdanningsnivå enn det øvrige fylket. Forekomsten av jernbanetilbud har ikke hatt noen betydning for utdanningsnivået i pendlerkommunen. Bosatte i Ringerike

og Hole som pendler til Oslo og Bærum har gjennomgående høyere utdanning enn personer som arbeider i egen region.

Hole er - i likhet med Røyken og Lier- integrert i hovedstadens bolig- og arbeidsmarked. Flyttemotivundersøkelser viser at boligens pris i forhold til kvalitet, og bostedets kvaliteter isom oppvekstområde, har betydning for flyttebevegelser som skjer i hovedstadsregionen.

Ringerike kommune er ikke integrert i hovedstadsområdet bolig- og arbeidsmarked på samme måte som Hole. Ringerike kommune har en rimelig god dekning av arbeidsplasser, det finnes lange tradisjoner knyttet til skogbruk og skogbruksbasert industri samtidig som eget by- og handelsenter representerer service- og møtested for byen og områdene rundt. Ringerikes 27 000 innbyggere vil kunne gi en virkning av stabilitet, selv med innflytting av flere hundre i året.

Grovt oppsummert kan en si at Hole kommune har et innslag av pendlere som har valgt kommunen ut fra bostedskvalitetene, mens Ringerike sannsynligvis har et større innslag av pendlere som i dag har valgt lengre arbeidsreise framfor å flytte.

Hva skjer når jernbanetilbudet bedres?

* Eksemplet Liertunnelen og reisende fra Lier og Drammen:

Liertunnelen stod ferdig i første halvdel av 1970- tallet, og er sammenlignbar med strekningen Ringeriksbanen vil gå over. Togtilbudet mellom Drammen og Oslo sentrum har også blitt vesentlig forbedret gjennom ferdigstillelsen av Oslo-tunnelen og økningen i avgangene.

Pendling fra Lier og Drammen har hatt en markert økning de siste 20 år.

I reisemiddelvalget er det fremdeles personbilen som ser ut til å være vinneren (Folke- og boligtellinger 1980-1990). Tallet på togreisende er relativt sett lite endret de siste ti år, men det synes å være flere som velger å kombinere tog med personbil.

Mobiliteten i samfunnet er stadig voksende. Dette medfører økt trafikk med tog, men relativt sett synes det som om det er personbilen som vinner mest terreng i Drammen og Lier.

* Eksemplet Jærbanen

Opprusting av Jærbanen er eksemplet på hva som kan skje med trafikken når togtilbudet forbedres kraftig. Her byttet man ut et 30 år gammelt togsett, og erstattet dette med et moderne nærtrafikkogsett. Reisetiden ble redusert med 9-25 min. fra Egersund til Stavanger. Antallet avganger økte kraftig, og man investerte i plattformer, leskur osv. og innførte et felles takstsystem med øvrig kollektivtrafikk i distriktet.

Resultatet er følgende:

- Fra høsten 1991 til våren 1993 har den ukentlige trafikken økt fra ca 14 500 til 30 500, dvs. mer enn en fordobling.
- Trafikkveksten var sterkest det første året, for deretter å stabiliseres
- Helgetrafikken har hatt en sterkere økning enn hverdagstrafikken. I 1991 utgjorde denne 6%, i 1993 14%.

* Eksemplet Vestfoldbanen:

Vestfoldbanen er den banestrekning som har hatt den betydeligste veksten i tallet på reisende i Norge. Fra 1978 til 1992 økte passasjervolumet fra 200.000 til 1,5 millioner. Endringen har vært gradvis: Bedring i togproduktet (frekvens, reisetid, togsett, nedlegging av Oslo V, stopp på Lysaker/Fornebu etc.) og en kraftig satsing i markedsføring (reklame, kompetanseutvikling, pristilbud). Dette har medført at NSB etterhvert har fått et lojalt kundegrunnlag av reisende fra Vestfold. Vestfoldbanen antas å ha over 40% av tallet på daglige arbeidsreiser fra enkelte Vestfoldbyer, men andelen er klart fallende for boligområder og kommuner i noe avstand fra stoppestedene. For tjenestereiser og fritidsreiser har toget ca 10% på Vestfoldbanen.

Vestfoldbanen tilhører mellomdistansemarkedet. Det er dette markedet som øker hos NSB. Utviklingen på Vestfoldbanen er særlig interessant når en skal drøfte mulig utvikling på Ringeriksbanen. Det er på bakgrunn av erfaringstall fra Vestfoldbanen at NSBs markedsandel er beregnet til å være 30% i 2001 og 35% i 2020 for reiser på Ringeriksbanen.

Ut fra slike erfaringer virker det rimelig å vente en vekst i pendling som en følge av et nytt togtilbud, ihvertfall en vekst i togets andel av pendlingsreisene. Veksten i antall togreisende skyldes:

- mobilitetsøkning i samfunnet; flere pendlere
- radikale bedringer i togtilbudet
- aktiv og målrettet markedsføring.

Likevel vil ikke veksten være ubegrenset. For valg av reisemiddel er følgende forhold viktige:

- Reisekostnader; rabattordninger fra NSB fører til merkbar oppgang
- Reisetid (vegstandard, kø og kvaliteten på kollektivtilbudet)
- Parkeringsmuligheter ved arbeidsstedet; etablering av arbeidsplasser i byenes ytterområder fører til økt bruk av personbil.
- Avstand bolig - kollektivtilbud, særlig viktig for tog på grunn av jernbanens stivhet.
- Behovet for bruk av bil i arbeidet; en økende tendens som motvirker togbruk i arbeidsreiser.

Viktig for valget av trasé for Ringeriksbanen, sett i lys av ønsket om overført trafikk fra bil til bane for pendlere er: Kort reisetid til Oslo og Bærum, stoppested sentralt i Bærum, stoppested sentralt i Hønefoss med gode parkeringsmuligheter, og stoppested sentralt i Hole.

2.4 Konsekvenser for regionalt næringsliv

Faktorer ved valg av lokaliseringssted varierer fra en type bedrift til en annen. Hvilke faktorer som er viktige ved lokaliseringsvalget, varierer dessuten over tid. Å velge Rjukan som etableringssted for industriproduksjon var fornuftig den gang nærhet til energikilden var av betydning. I dag er faktorene for valg av lokaliseringssted mer sammensatte.

Grovt forenklet kan følgende årsaker til en bedrifts beliggenhet angis:

- Ingen stedsspesifikke fordeler eller ulemper. Bedriften etableres ut fra gründerens preferanser til stedet; og disse kan variere.
- Lokaliseringsstedet er passende for produksjon eller andre operative kvaliteter, slik som nærhet til råstoffer, marked o.a.
- Lokaliseringsstedet tilfredsstiller særskilte krav som bedriftens aktiviteter setter (beliggenhet i forhold til transport, kompetansemiljø etc.)

Ved en situasjon der bedriften vurderer flytting eller knoppskyting, legges det i alminnelighet stor vekt på konsekvenser for den personlige kontakten mellom bedriften og samspillpartnere. Å opprettholde eller skape relasjoner ansikt-til-ansikt har betydning både for tjenesteytende og vareproduserende bedrifter.

Ringeriksområdets muligheter som etableringsområde er kjennetegnet av muligheten for å tilfredsstille de elementer som skaper ovennevnte betingelser. -Det er en næringspolitisk erkjennelse at for relokalisering som finner sted i dag, vil tomt/bygning og offentlig finansieringstilbud ikke være tilstrekkelig. Helheten er avgjørende.

Direkte virkninger av Ringeriksbanen vil være knyttet til:

- Leveranser fra Buskeruds næringsliv til utbygging og drift av jernbane
- Bedre tilbud til de godshåndterende bedrifter
- Bedre tilbud til næringer avhengig av personreiser.

Kort om utviklingen i fylkets næringsliv

Nedgangen i sysselsettingen i primærnæringen har skjedd kontinuerlig i Buskerud som ellers i landet. Buskerud- og Ringerike- har imidlertid en relativt stor sysselsetting i skogbruket, og skogbruksbaserte bedrifter.

Buskerud har vært et av landets mest markerte industrifylker. Som i resten av landet har industrisysselsettingen gått tilbake. Treforedling, trevare og produksjon av verkstedsprodukter er bransjer hvor sysselsettingen har gått tilbake. Antallet større bedrifter er også redusert.

Bortsett fra offentlig sektor og reiselivsnæringen har det heller ikke vært vekst i sysselsettingen i de tjenesteytende bransjer.

Strategisk næringsplan og fylkesplanen legger opp til bevaring av industrikompetansen og sysselsettingsnivået, og dessuten å legge til rette for en vekst i de tjenesteytende næringene. Særlig for reiselivet satses det på vekst.

Norge har ført en slags motkonjunktur-politikk som har vært preget av stor satsing på utbygging av infrastruktur. I løpet av inneværende planperiode vil det bli investert for i underkant av 39 mrd. kr. i veganlegg. Dette investeringsvolumet er vedtatt videreført i neste vegplanperiode 1994-97. I tillegg kommer at Stortinget har vedtatt Norsk Jernbaneplan som tar til orde for en betydelig satsing på jernbaneutbygging for første gang i moderne tid i Norge. Utbyggingen av veg og jernbane vil bety en sterk etterspørsel etter produkter og tjenester som, sammen med de generelle bedringer i norsk økonomi, kan bety økt investering og omsetning. Det er ikke forventet at etterspørselen etter arbeidskraft vil øke tilsvarende, bl.a. som en følge av effektivisering innen både sekundærsektoren og i de tjenesteytende næringer.

Leveranser til bygging og drift av Ringeriksbanen

Ringeriksbanen er en stor offentlig investeringsoppgave. Baneanlegg, skinnegang og stasjonsanlegg er beregnet til å koste 2,2-2,7 mrd. 1992-kroner. I tillegg kommer investeringer i nytt togmateriell med 210 mill. 1992-kroner. Hvorvidt Buskeruds næringsliv vil få oppdrag til prosjektet avhenger av flere forhold:

- EØS-avtalens virkning
- Oppdeling av oppgavene i størrelser som fylkets næringsliv kan håndtere
- Krav til innhold og kvalitet i produkter og tjenester.

Det er ikke trolig at byggingen av Ringeriksbanen (direkte) medfører omlokalisering av bedrifter. Banen skal bygges ut i en del av landet der det er god tilgang på arbeidskraft og de produkter som skal til for å realisere utbyggingen. Dette gjelder uansett utbyggingsalternativ. Baneutbyggingen kan styrke de lokale bedrifter som får leveranser, avhengig av konkurransesituasjonen i de enkelte bransjer. Det minnes om at en del av de mindre bedriftene som har deltatt i OL-utbyggingen har kommet svekket ut .g.a. priskonkurransen.

BRUERs rapport gjennomgår de ulike leveransemuligheter Buskerud har til anlegget.

De godshåndterende næringer

For bedrifter som har behov for transport av store volumer gods, har beliggenhet nær opp til et jernbanespor vært viktig lokaliseringsfaktor. Sidespor inn til bedriftens område har blitt anlagt for å betjene de store godshåndterende bedrifter.

De godshåndterende bedrifter finnes innen skogbruket, industrien og i noen grad også engrosdelen av varemarkedet. Det finnes fortsatt flere slike bedrifter i Buskerud hvor tilknytningen til jernbanenettet er vitalt for transportløsningen- ikke minst innen trevare og treforedlingsnæringen.

Imidlertid har betydningen av å være lokalisert inntil en jernbanelinje avtatt etter hvert som vegtrafikken har overtatt en større andel av godstransporten. Jernbanen forventes først og fremst å være konkurransedyktig på transporter over 150 km, m.a.o. på strekninger som er lenger enn Oslo-Hønefoss. Det vil være de lange transporter mellom Oslo og Bergen som i første rekke vil tjene på en Ringeriksbane. For "skreddersydde" transporter, f.eks. fra Follum, kan Ringeriksbanen ha en betydning, men spørsmålet om hvilket traséalternativ som bør velges er uten betydning i godssammenheng. Oppgraderingen av jernbanen vil bli en viktig forutsetning for de transportvalg den skogbruksbaserte industrien skal gjøre.

Næringer avhengig av personreiser

Ringeriksbanen vil gi raskere persontransport til Oslo. Sammen med utbedringer på Bergensbanen vil en fra Hønefoss også kunne nå Hallingdal og Bergen innefor en kortere reisetid.

Tjenestereiser

For personreiser vil jernbanen i første rekke ta markedsandeler på de daglige arbeidsreiser på strekningen Hønefoss-Oslo. En nedkorting av reisetiden sannsynliggjør også at toget vil kunne ta markedsandeler av tjenestereiser, fortrinnsvis mot Oslo sentrum. Andelen av tjenestereiser med ny bane er beregnet til 10-15%.

Mellom Oslo og Hønefoss er det i dag svært lite omfang av tjenestereiser med tog. Anslaget på 10-15% utgjør en ren nettovest i forhold til basisalternativet. Her gjelder det at jo kortere reisetid banen får, jo høyere andel vil toget kunne få av disse reisene.

Den økte sentraliteten for Ringeriksregionen vil i noen grad øke togets muligheter. Forutsetningen er at bedriftene er lokalisert i gangavstand til togstasjonene. Personbilens fleksibilitet på de korte og mellomlange tjenestereisene på Østlandet vil imidlertid fortsatt eksistere etter at Ringeriksbanen er en realitet. Her vil togets tilbud og markedsføring spille stor rolle.

For regionen vil antakelig effekten på reielivet være større enn for tjenestereiser, se kap. 2.5.

Ringeriksområdets muligheter i næringsutviklingen

En økende erkjennelse innenfor næringsutvikling og tiltaksarbeid baserer seg på å utvikle det næringsliv som allerede er etablert eller planlagt, slik som fabrikken på Årbogen. Også i perspektivet som dreier seg om utbygging av Ringeriksbanen, gjelder det å holde fast ved denne erkjennelsen.

Ringerike kommunes næringsliv er fortsatt preget av industrien, og da i første rekke treforedlingsbransjen. Om lag halvparten av kommunens 3000 industriarbeidsplasser er å finne innen denne næringsgruppen. Andre viktige bransjer er trevareproduksjon, mineralisk industri og verkstedindustrien. Industrien har i hovedsak stabil arbeidskraft, høvelige lokaler og rimelig god tilgang på innsatsvarer i produksjonen. Markedene varierer fra internasjonal orientering til hjemmemarkedet.

Transport har stor betydning, men Ringeriksbanen vil ikke endre rammebetingelsene betydelig. Den økende sentraliteten til Ringerike vil ventelig ikke føre til endringer i arealsituasjonen eller press på lønnsnivå, hvis en ser Ringeriksbanen isolert.

For Ringerikes øvrige næringsliv vil tjenesteyting og underleveranser til industrien være et viktig element.

Innen bygge- og anleggsektoren og transportnæringen består næringslivet av små enheter beregnet på lokalt marked. Varehandelen har ca. 500 arbeidsplasser og kommunen har positiv handelsbalanse innenfor alle varegrupper. Hotell- og restaurantnæringen har drøye 400 arbeidsplasser, omtrent på samme nivå som forretningsmessig tjenesteyting. Sistnevnte bransje betjener i all hovedsak det lokale markedet. Innen offentlig virksomhet spiller Statens Kartverk og SLHK en rolle som kompetansebaserte arbeidsplasser. Også sykehuset kan ses på som en slik kompetansebedrift.

Hole kommune er preget av å være en jordbruks- og pendlerkommune med nesten fravær av industriarbeidsplasser. Det som finnes er et innslag av arbeidsplasser innen reiselivet foruten de funksjoner som betjener egen befolkning innen offentlig og privat tjenesteyting.

Følsomhetsberegninger som er foretatt mht. å bestemme omfanget av banens marked, viser forøvrig at en merkbar vekst i tallet på arbeidsplasser på Ringerike, vil svekke trafikkgrunlaget vesentlig. Satt på spissen kan en si at markedet for Ringeriksbanen forutsetter at det er en viss underdekning av arbeidsplasser på Ringerike med en påfølgende pendling til Oslo/Bærum. For kompetansebasert innpendling til regionen er det viktig at traséer som stopper i Hole og sentralt i Bærum blir valgt.

Næringsliv som betjener det lokale markedet

Med økt folketall, vil også etterspørselen etter produkter og tjenester lokalt stige. Dette vil ha effekter på varehandel, bygge- og anleggsnæring, transportnæringen og personlig tjenesteyting. Nyetableringer i form av enpersonbedrifter finner sted i alle kommuner med foketallsvekst, ofte i kombinasjon med åpning av filialer for landsdekkende tjenester.

Ringerikes trusler

Som drøftet i kapitel 2.2, har Ringerike/Hønefoss en viss mulighet til å "kobles på" en sterkere internasjonalisering og regionalisering, og slik ta del i en vekst. Imidlertid er dette en utvikling som mange kommuner og byer ønsker å ta del i, og Ringerike har mange konkurrenter som etableringsområde. Også andre distrikter vil kunne skilte med moderniserte jernbaner i årene som kommer. Dette gjelder i første rekke Romerike med både hovedflyplass og ny jernbane, men også Østfold og Vestfold, kanskje i mindre grad Mjøsregionen og Kongsvinger.

Et usikkerhetsmoment er også knyttet til utviklingen i Bærum og Asker der frigitte arealer på Fornebu er tenkt å spille en viktig rolle som Østlandets næringsvekstområde. Innenfor en del av de kompetansebaserte næringene går tendensen i retning av økt samarbeid og effektivisering med behov for å være sentralt lokalisert til følge.

2.5 Konsekvenser for reiselivet

En så radikal forkortelse av reisetiden som tiltaket vil medføre, vil kunne få effekter også for reiselivet i regionen. Reiselivsmarkedet kan deles inn i fritidsreiser og reiser som gjøres i forbindelse med arbeid; kurs, konferanser mv. Ut fra en antakelse om at de deler av reiselivet som vil merke størst virkninger av Ringeriksbanen, vil være dags- eller weekendturismen, og kurs- og konferansemarkedet, har Fylkeskommunen fått gjort en betraktning omkring hvilke konsekvenser tiltaket kan tenkes å få for reiselivet. Denne betraktningen er utført av arkitetkt D. Hvoslef-Eide, og rapporten er tilgjengelig på Plan- og næringskontoret.

Kurs- og konferansemarkedet er idag en meget konkurranseutsatt næring. Dette skyldes en vekstoptimisme fra 70- og 80-åra, med stadig nye tilskudd av bedrifter. Idag ser vi konturene av en mulig nedgang, etter en periode med stagnasjon. Så lenge de fleste bedrifter ligger svært nær hverandre i tilbud og pris, blir en attraktiv beliggenhet og reiseavstand i forhold til markedet viktigere og viktigere. Relatert til Ringeriksbanen og Hallingdal, kommer hovedtyngden av kurs- og konferansedeltakerne fra det sentrale Østlandsområdet- dominert av Oslo og Akershus. Ringeriksbanen vil forsterke den preferanse dette markedet allerede har til Ringerike og Hallingdal.

Kurs- og konferansemarkedet vil spesielt bli påvirket av den generelle trend- knyttet til begreper som bærekraftig utvikling, energiøkonomisering og forurensing. Spesielt fordi apparatet bak denne type yrkesbetinget reisevirksomhet enten er knyttet til offentlige forpliktelser (lovfestet reisemåte) eller til "lønnsom" (propagandaorientert) profilering, kall det gjerne markedsmessig gevinst ved miljømessig synergieffekt.

Imidlertid er dette effekter som etter hvert kan oppnås også langs andre jernbaneårer i framtiden. Reiselivsbedrifter langs Vestfoldbanen og kanskje lang Sørlandskysten kan etter hvert arbeide seg inn med en større markedsandel. Dette ved å appellere med noe helt nytt på opplevelsessiden, totalt forskjellig fra den typiske innlandsbedrift- f. eks. på Ringerike eller i Hallingdal, som hittil har dominert markedet. Dette bør være et incitament for bedrifter som oppnår markedsfordeler (Ringeriksbanen) til å også forbedre sitt tilbud for å beholde de nye kundene over tid.

Nylige norske reisevaneundersøkelser viser at langt over 90 % velger bilen som fremkomstmiddel på sin fritid. Dette er også sammenfallende med undersøkelser i andre vestlige land. Selv med en så radikal nedsettelse av reisetiden som Ringeriksbanen utgjør, forventes ikke store utslag når det gjelder dagsturisme. Fortsatt følger næringen den velkjente 2-timers-sirkelen i forhold til utgangspunktet. Ut over denne reisetiden regner man ikke med stor økning hverken for dagsturisme eller weekend-turisme.

Nedslagsområdet for dagsturismen vil selvsagt avhenge av den kreativitet som utvises og volumet på markedsføringen. Mulighetene for Hole bør vurderes med utgangspunkt i Sundvollen stasjon: Her er det nærliggende å tenke seg f.eks "Skitoget til Sundvollen"

(Jf. søndagsutfart til Nordmarka)- eventuelt "sykkeltog" i sommersesongen? Først og fremst er det folk fra det sentrale Oslo som eventuelt vil velge toget. Den økonomiske effekten av en eventuell dagsutfart pr. tog med ski/sykkel til Sundvollen stasjon og tilbake gjennom Kroksgogen/Vestmarka/Nordmarka, antas å bli liten for Hole og Ringerike, men selvsagt interessant for NSB.

Størst fordel av Ringeriksbanen vil kurs- og konferansemarkedet ha. Både for denne og for mer uforutsigbar vekst innen mer generelle reiser og turisme, blir begrepet "opplevelse" meget viktig for en reisemåte som bare i helt spesielle tilfelle kan utkonkurrere fordelene ved bruk av egen bil. Opplevelsen av uberørt natur og et intakt og/eller velutviklet kulturlandskap vil bli stående helt sentralt i NSBs markedsføring. Dette blir ikke minst viktig i trasévalget gjennom Hole og Ringerike kommuner.

Ut fra generelle kvalitetskriterier for jernbanereiser kan en sette opp krav til trasévalg (prioritert rekkefølge):

1. Kortest mulig reiseavstand og anleggsøkonomi for en rasjonell transport og lave billettpriser.
2. Minst mulig tunnelgjennomføringer for å øke reisegleden gjennom opplevelse av landskapet og bebyggelsen utenfor.
3. Fysiske inngrep som kommer minst mulig i konflikt med uberørt natur, kulturlandskap, oppsplitting av gårdsanlegg/bruksenheter, fornminner, verneverdige gårdsanlegg/enkeltbygninger m.m.
4. Størst mulig ambisjonsnivå på utformingen av de fysiske inngrep som tunnelpåslag, skjæringer/fyllinger- (f.eks. mer bruk av viadukter til erstatning for fyllinger), stasjonsområde/parkeringsplasser m.m.

Det er innlysende at pkt. 1 og 2 lett kommer i konflikt med pkt. 3 og 4. Målet må være at valget søkes harmonisert i forhold til interessemotsetningene.

NSBs foretrukne alternativ 2 splitter opp både kulturlandskap og bruksenheter med kraftige skjæringer og fyllinger. Alternativet kommer også i maksimal konflikt med verneområder. Den eneste fordelen dette alternativet kan sies å ha i reiselivssammenheng, er at det betyr noe kortere reisetid til Hønefoss enn de andre alternativene. Inngrepene blir imidlertid så omfattende at det må forventes motstand også utenfor lokalsamfunnet.

I hvilken grad foreligger så en rimelig mulighet til å tilfredsstille de rasjonelle/økonomiske krav i pkt. 1 med de 3 neste mer verdiorienterte ønskene? Her understrekes at NSBs økonomi også må knyttes til markedsmulighetene gjennom slagord som "reiseopplevelse". Opplevelsen av tid er noe mer enn en fysisk/matematisk størrelse, persepsjonspsykologisk sett. Følelsen av avstand nedsettes når man beveger seg i et opplevelserikt by- eller landskapsforløp, sammenlignet med det å bevege seg over en mer opplevelseshattig lang,

flat slette eller langs monotone bygninger. Dette argumentet kan selvsagt bare brukes innen en viss grense, hvor hovedmålsettingen for Ringeriksbanen er å nedkorte reisetiden til Bergen.

Alternativ 5, tunnel under Steinsfjorden, tilfredsstillende best kravene i punkt 3. Men anleggskostningene vil bli store, og NSBs kunder fratras ikke minst opplevelsen nettopp av det kulturlandskap en ønsker å beskytte.

Alternativ 4 er det alternativ som langt på veg løser disse motsetningsforholdene. Med dagens detaljeringsnivå i traséutredningen gjenstår det imidlertid problemer i forhold til konflikt med eksisterende miljøinteresser på Sundvollen.

2.6. Konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk

Samferdselsadministrasjonen ved Buskerud Fylkeskommune har hatt som oppgave å se nærmere på konsekvenser av Ringeriksbanen for øvrig kollektivtrafikk i fylket. Rapporten er tilgjengelig på plan- og næringskontoret. Her følger et sammendrag av de viktigste punktene i rapporten:

Ny trasé for Bergensbanen gjennom Nordmarka til Hønefoss kan forkorte kjørestrekningen med ca 60 km og gi ca 1 time kortere reisetid med tog mellom Oslo og Bergen. Ved tidligere anledninger er slike planer lagt til side bl.a. fordi anleggskostnadene ble for høye ved bygging av lange tunneler. Tekniske framskritt gjør at bygging av tunneler nå er mindre kostnadskrevende enn tidligere. Dessuten har miljø- og forurensingsproblemer ført til en ny interesse for miljøvennlig jernbanedrift.

Samferdselssektorens rapport konsentrerer seg først og fremst om konsekvenser etter at banen er bygget.

I arbeidet med å lage rapporten har samferdselsadministrasjonen hatt kontakt med NSB Persontrafikkdivisjonen, NSB Biltrafikk og Engeseth Busslinjer A/S, som alle har bidratt med nødvendig tallmateriale.

I rapportens kapittel 4 gis det en detaljert beskrivelse av eksisterende (1993) togtilbud på Bergensbanen samt andre togtilbud i/gjennom Buskerud. Videre beskrives bussruter som trolig blir berørt av omleggingen.

I rapportens kapittel 5 vurderes konsekvensene for kollektivtrafikken i Buskerud. Det tas utgangspunkt i NSBs anbefalte trasé gjennom Sandvika/Hole. Konsekvenser for reisende med Bergensbanen til/fra forskjellige deler av fylket vurderes. Videre vurderes konsekvensene for de lokale bussrutene i og til/fra Ringeriksregionen.

De viktigste konklusjoner fra kapittel 5 og 6 er følgende:

Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud

Bygging av Ringeriksbanen anbefales. Det legges avgjørende vekt på at den vil gi et bedre, raskere og langt mer rasjonelt transporttilbud til store deler av vårt fylke og gjøre adkomsten utenfra til våre attraktive rekreasjons- og ferieområder betydelig lettere.

Forkorting av reisetiden vil trolig føre til overføring av trafikk fra vei til bane og dermed mindre veislitasje og forurensing enn tidligere.

Traséen Sandvika-Sundvollen antas å gi den samferdselsmessig beste totalløsning. Trasévalget gjennom Hole/Ringerike vil gi tilpasningsvarianter for bilrutene med små økonomiske og trafikale utslag.

Selv om Ringeriksbanen vil bidra til en forbedring i togtilbudet i og gjennom øvre deler av fylket, ser vi også negative konsekvenser:

- Togforbindelsen mellom Drammensdistriktet og Hallingdal/Vestlandet vil bli dårligere.
- 70 - 80 000 reisende pr. år med Bergensbanen til/fra Drammensdistriktet vil miste sitt direkte-tilbud med fjerntogene.

De negative konsekvenser for Kongsberg- og Drammensregionen må kompenseres med intercity-tog Kongsberg-Drammen-Oslo med dobbeltspor Drammen/Kongsberg og egne regiontog Drammen-Hønefoss-Hallingdal. (Kongsberg bør forøvrig utvikles til trafikk-knutepunkt for Kongsberg/Numedalsregionen og deler av Telemark.)

Dersom traséen ikke legges gjennom Sandvika, må 210 000 reisende til/fra Drammen, Vestfold og Sørlandet enten reise via Oslo S eller Randsfjordbanen/Hønefoss for å komme til/fra Hallingdal og Vestlandet. Reisetiden blir lengre og togbytte blir påkrevet.

Den lukrative bussforbindelsen Hønefoss-Oslo må trolig helt eller delvis nedlegges. Rutens overskudd, som er beregnet til 1,7 mill. kr. pr. år, må kompenseres.

Ca 30 av Engeseth Busslinjer A/S' sjåførere, sevice og verkstedpersonell må trolig sies opp. Bussmateriell og faste anlegg må søkes nytt i annen virksomhet.

Det vil bli fremmet krav om nye, for fylkeskommunen kostbare, lokale tilbringerruter med buss i Ringeriksregionen.

- * Eksisterende ruter må tilpasses et nytt togtilbud
- * Nye lokale ruter må opprettes, bl.a. Hønefoss-Hole og Hønefoss-Tolpinrud.

Disse lokale ruter kan i dagens situasjon ikke drives rentabelt. Økte tilskuddsbehov er anslått til nærmere 2 mill. kr. pr. år i en beregnet minimumsløsning. Tilskuddsbehovet kan bli langt høyere dersom det må etableres korresponderende tilbringerruter for alle tog. Det forutsettes at staten er villig til å dekke fylkeskommunens økte utgifter til nye eller omlagte lokale bilruter.

Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud

Prisene for reise med tog må holdes på dagens nivå både for lokale reiser mellom Hønefoss og Oslo og over lengre distanser.

Sandvika stasjon vil ved utbygging kunne gjøre tjeneste som overgangsstasjon for reisende fra Drammensområdet, Sørlandet og Vestfold.

3. RINGERIKSBANEN - VURDERINGER

Grunnlaget for vurderingene

Vurderinger av konsekvenser bygger på NSBs grovmaskede konsekvensutredninger, samt på de undersøkelser som har vært iverksatt i forbindelse med denne fylkesdelplanen. I tillegg tas også utredninger iverksatt av Hole kommune omkring Ringeriksbanens virkninger i Hole, og arbeidet med areal-og transportplan for Hønefoss i betraktning.

NSBs grovmaskede konsekvensutredning skal være et tilstrekkelig grunnlag å velge trasékorridor på. Etter dette valget går man videre med en finmasket konsekvensutredning, hvor trasealternativene innen den valgte korridoren fastlegges nærmere, og avbøtende tiltak for konsekvenser på miljø, naturressurser og samfunn drøftes. Det er på det grovmaskede nivået at alle alternativ som gir *uakseptable konsekvenser* må velges bort. Det er en stadig tilbakevendende diskusjon i et konsekvensutredningsarbeide omkring hvor detaljert en alternativdiskusjon skal være.

Det er på den ene side ikke hensiktsmessig å utrede alle alternativ i slik detalj at alle konsekvenser er kartlagt . På den annen side må fordeler og ulemper ved alternativene være *tilstrekkelig* til at en med rimelig sikkerhet kan foreta et valg som ikke vil medføre større konsekvenser enn det som lar seg avbøte på en akseptabel måte. Når dette valget foretas, bør det skje etter "føre-var"-prinsippet: Jo mindre skade en i utgangspunktet kan se, jo bedre.

Å velge et alternativ som en i utgangspunktet ser har store konsekvenser, innebærer en risiko for at disse konsekvenser ved nærmere ettersyn kan vise seg å være så store at avbøtende tiltak ikke vil være nok til å gjøre dem akseptable. Dermed kan prosessen bli fordrøyet ved at en må revurdere trasékorridorvalget.

Buskerud Fylkeskommune anser NSBs grovmaskede konsekvensutredning, utfylt med de ovennevnte egne utredninger, som tilstrekkelig til å foreta et valg av korridor.

3.1 Nasjonal betydning

Infrastrukturbygging er et satsingsområde i de fleste Europeiske land, som en følge av den stadig økende mobiliteten i samfunnet, og økende internasjonalisering. I Europas storby-regioner satses det sterkt på bygging både av veg, flyforbindelser og raske jernbaner. Jernbanesatsingen er blant annet en følge av at luftrommet over Europa snart er så trafikkert at det ikke lenger kan ta mer trafikk, og av at vegene også er svært belastet. I miljøperspektiv er jernbanesatsingen positiv, idet toget er det kollektive transportmiddel som er mest energieffektivt pr. personkilometer, og heller ikke så arealkrevende eller ulykkesutsatt som vegtrafikken. NSBs planer om satsing på opprusting av jernbanenettet i det sør-østlige Norge er på mange måter i tråd med denne ideologien; å gjøre trafikken i belastede områder mer effektiv og miljøvennlig. Buskerud Fylkeskommune støtter fullt ut denne satsingen.

Ringeriksbanen har nasjonal betydning som ledd i opprusting av Bergensbanen og forkortelse av reisetiden Oslo-Bergen. Sammen med mindre tiltak på Bergensbanen vil dette føre til at NSBs kortsiktige mål om en redusering av reisetiden til 5 timer oppnås, og dermed øke togets konkurranseflate mot trafikk på veg, både for persontrafikk og godstransport. Dette er i tråd med nasjonale mål om å oppnå miljøvennlig, rask og effektiv transport.

I neste omgang vil NSB satse på å gjennomføre en opprusting av Bergensbanen til høyhastighetsstandard, for å nå et langsiktig mål om reduksjon av reisetiden Oslo-Bergen til 3-3,5 timer. Med en slik reisetid vil jernbanen være konkurransedyktig med fly.

Ut fra målsettingen om å overføre trafikk fra transportmåter som forbruker fossilt brensel (bil, fly) til transportmåter som benytter fornybare ressurser (tog), er det klart at Ringeriksbanens betydning som forkortelse av Bergensbanen er et overordnet mål. Jernbaneinvesteringer er investeringer på lang sikt, mange av dagens jernbanetraséer- som fortsatt er i drift- er over hundre år gamle. Den globale utviklingen tyder på at jernbanens rolle som transportmiddel vil få en meget stor betydning i framtida. Det er nå disse investeringene bør tas.

Buskerud fylkeskommune ser det derfor som svært viktig at Ringeriksbanen bygges , og at tiltaket får den framdrift som NSBs planer legger opp til.

3.2 Regional utvikling

Som skissert i kapitel 2.2, kan en se for seg ulike mulige utviklinger for Buskeruds byer, og Hønefoss spesielt, som en følge av Ringeriksbanen og andre infrastrukturtiltak. I et regionalt perspektiv er det klart at byene vil få økt betydning som knutepunkter, ikke bare for infrastruktur, men også for handel og identitet innen regioner.

I fylkesplanen for 1993-95 er det et mål å styrke Hønefoss som regionsenter for de nordlige deler av Buskerud. Målsettingen bør være å styrke forbindelser ikke bare fra Hønefoss/Ringerike til Oslo, men også over Hadeland mot Gardermoen og Mjøsregionen, gjerne på jernbane, med Hønefoss som knutepunkt i flere akser.

For de sørlige deler av Buskerud er det viktig at kontakten med Bergensbanen opprettholdes. Drammensområdet er i dag sterkt orientert mot Oslo-området. For å bryte ensidigheten i denne regiondannelsen, og også inkludere Kongsberg i en vekstkraftig region, bør en satse på en regional orientering mer mot Oslofjord-regionen "vest", og søke samarbeid med Vestfold/Telemark for å styrke forbindelsene.

Dette vil ha positive regionale effekter for både Drammen og Kongsberg.

Videre er det viktig at kontakten mellom Drammen og Hønefoss og videre mot Hallingdal opprettholdes. Randsfjordbanen er et viktig element i dette.

Det bør satses på å utvikle kontakter mellom nærings- og kompetansesentra i byene i Buskerud, som et ledd i oppbyggingen av "myk" infrastruktur for å styrke regiondannelsene. For Drammen og Kongsberg vil orienteringsretningen vil Vestfold og Telemark, og for Hønefoss mot Hadeland og Gardermoen.

I anleggsperioden vil Ringeriksbanen representere betydelige leveranseoppgaver, som kan komme det lokale næringsliv til gode. Buskerud bør satse på å oppnå en størst mulig andel av leveranser til anlegget for bedrifter i fylket. Kompetanseutvikling, utvikling av nettverk og samarbeid mellom bedriftene og en aktiv kommunikasjon med kjøpere av varer og tjenester er viktige tiltak i denne sammenhengen. Buskerud fylkeskommune bør påta seg oppgaver som pådriver og koordinator for en slik utvikling.

Ringeriksbanen vil også gi betydelige muligheter for reiselivsnæringen. Hallingdal vil, med sin økte nærhet til Oslo, øke sin posisjon som et relativt nært rekreasjonsområde for Osloregionen. Tilgjengelighetsøkningen vil sannsynligvis kunne gi store effekter særlig for kurs- og konferansemarkedet. Disse mulighetene må ivaretas gjennom aktiv og samordnet markedsføring av reiselivsnæringens tilbud i området, noe som vil kreve nettverksoppbygging, kompetanseutvikling og kommunikasjon innen næringen. Buskerud fylkeskommune bør innta en aktiv rolle i dette.

3.3 Kollektivtrafikkmessige anbefalinger og forutsetninger

Konklusjoner fra samferdselssektorens konsekvensvurderinger av Ringeriksbanen:

Ut fra rent samferdselsmessig synspunkt anbefales bygging av Ringeriksbanen. Det legges avgjørende vekt på at den vil gi et bedre, raskere og langt mer rasjonelt transporttilbud til store deler av vårt fylke og gjøre adkomsten utenfra til våre attraktive rekreasjons- og ferieområder betydelig lettere.

Satsingen på å forkorte reisetiden på slike strekninger vil trolig føre til en overføring av trafikk fra vei til bane og dermed mindre veislitasje og forurensing i Buskerud enn tidligere.

For den totale transportløsning lokalt antas at traséalternativ 2A, Sandvika/Rykkinn fram til Sundvollen vil være det beste. Trasévalget gjennom Hole/Ringerike vil gi tilpasningsvarianter for bilrutene med små økonomiske og trafikale utslag. Dette er imidlertid avhengig av at det kan anlegges stasjon nær Sundvollen/Kroksund og i Hønefoss sentrum. Videre vil det være behov for å anlegge jernbaneholdeplass på Helgelandsmoen eller nær Haugsbygd og Åsa, avhengig av trasévalg, hvis en skal oppnå full effekt av lokalbanemuligheten.

Følgende hovedmål er viktige i samferdselsperspektiv:

* Reisetiden på fjerntogene Oslo-Hønefoss/Hallingdal/Bergen skal reduseres med minst 1 time.

- * Byggingen av Ringeriksbanen må ikke føre til dårligere togtilbud for reisende til/fra nedre deler av Buskerud fylke.
 - Randsfjordbanens tilbud må derfor utvides med fjerntogkorrespondanse i Hønefoss.
 - NSB/Staten må påta seg ansvaret for det regionale togtilbudet mellom Geilo og Drammen (Vøgne). Tilbudet må økes.
 - Lokaltog mellom Vestfold/Drammen og Oslo må korrespondere med fjerntogene på Bergensbanen.
- * Lokaltog Oslo-Hønefoss bør fullt ut erstatte dagens bussrute Hønefoss-Oslo. Behovet for paralleltransport tog/buss må minimaliseres.

Sanferdselssektoren anbefaler følgende:

Spesielle forhold for lokaltogtrafikk Oslo-Hønefoss:

- * Den beste lokaltogløsningen oppnås ved stasjon i Sundvollen/Kroksund og Hønefoss sentrum.
- * Ved et slikt valg bør også muligheten for bygging av enkle holdeplasser på Helgelandsmoen eller nær Haugsbygd og Åsa utredes.
- * Lokalbaneforlengelse til stasjon i Hønefoss sentrum dersom banetraséen forøvrig går utenom sentrum.
- * Opparbeidelse av tilfredsstillende parkeringsplasser, rutebilholdeplasser samt taxiholdeplasser nær stasjonene.
- * Lokaltog minst hver halvtime i morgen- og ettermiddagsrushet mellom Hønefoss og Oslo. Forøvrig hver time.
- * Billettpris på bruk av lokaltog som ikke overstiger dagens pris på bussruten.
- * Staten må gi Buskerud fylkeskommune økonomisk kompensasjon for tapt overskudd fra Oslobussen til krysssubsidiering av lokale bilruter.
- * Staten må gi Buskerud fylkeskommune økonomisk støtte til å bygge opp nye matebuss - ordninger i Hole og Ringerike.
- * Dersom Ringeriksbanen ikke forlenges til stasjon i Hønefoss sentrum, forutsettes det at Staten gir Buskerud fylkeskommune kompensasjon for å etablere lokale tilbringer - ruter mellom Hønefoss sentrum og Tolpinrud.
- * Eventuelle erstatningskrav fra Engeseth Buslinjer A/S om innløsning av materiell / faste anlegg kan ikke fylkeskommunen dekke.

Spesielle forhold for fjerntogene

- * Intercity - togene fra Vestfold og lokaltogene fra Drammen må få god korrespondanse med Bergens-togene.
- * Etablering av nye togtilbud på Randsfjordbanen mellom Drammen og Hønefoss i korrespondanse med fjerntogene.
- * Staten/NSB overtar det fulle økonomiske ansvar for minst 2 lokaltog pr virkedag mellom Geilo og Drammen (Vøgne)

- * Ingen tillegg i forhold til dagens billettpris for reisende som eventuelt må reise lenger enn tidligere i framtida.
- * Opprettholdelse av stoppmønster på strekningen Hønefoss-Finse
- * Det vurderes etablering av ringbane Oslo-Drammen- Hønefoss- Oslo.

3.4 Jernbanekorridor og stoppmønster

I korridorvalget er det overordnede mål at reisetiden fra Oslo til Bergen skal reduseres.

Det understrekes at det er en korridor for jernbanen som nå legges fram. Selve traséen vil bare utgjøre en bredde på ca 20 meter for en dobbeltsporet jernbane. Lokalisering av tunnel-innslag er likeledes bare grovt anslått, dette må avklares nærmere i den videre planleggingen.

Hovedkorridor:

Buskerud fylkeskommune vil anbefale hovedalternativ **6A, Skøyen- Hønefoss** til videre konsekvensutredning.

Begrunnelse:

Dette alternativet vil best ivareta målet om å oppnå forkortet reisetid Oslo- Hønefoss - Hallingdal-Bergen. Det er det korteste alternativet med sine 43,2 km. fra Oslo til Hønefoss sentrum. Til sammenligning er NSBs foreslåtte alternativ 2A på 52,9 km.

Ved å velge direkte-alternativet unngår en også betydelige landskaps-, vilt- og naturmiljøforstyrrelser, som både alt. 1, 2 og 4 gir.

En anser de alternativer som krysser Kroksund i Hole kommune, alt 1 og 2, å innebære så store inngrep i landskapet at de ikke kan aksepteres. Videre vurderes alt. 4, langs Steinsfjorden mot Åsa å være vanskelig, sett i forhold til støy, barriere-effekt og plassering av eventuell stasjon på Sundvollen. Alt. 4, koblet til 2A, er også det lengste alternativet av de NSB har utredet.

Valget av alternativ 6A innebærer at hensynet til å oppnå kortest mulig reisetid, styrking av Hønefoss som regionalt senter med stasjon i sentrum og hensynet til det vakre og verdifulle natur- og kulturlandskapet i Hole kommune, tillegges større vekt enn muligheten til å få en lokalstasjon enten i Vik eller på Sundvollen, med de vekstmuligheter og det kollektivtilbud dette ville bety for Hole kommune.

Videre innebærer dette valget at den samferdselsmessige målsettingen om å oppnå togdekning til full erstatning av bussruten Oslo-Hønefoss ikke vektlegges. Dette vil medføre behov for ny utredning av støttebehov til bussrutene i området.

3.5 Samordning med annen infrastruktur

Som nevnt under kapitel 3.2, Regional utvikling, er det viktig å se Ringeriksbanen i sammenheng med annen infrastrukturutvikling. Ut fra målet om å styrke Hønefoss som regionsenter er det derfor en målsetting å:

Satse på forbindelse på veg og bane østover fra Hønefoss over Hadeland til Gardermoen og videre mot Mjøsområdet.

Satse på Eggemoen som hovedflyplass for småfly på Østlandet.

I denne sammenhengen bør bedre vegforbindelse fra Drammen til Gardermoen over Ringerike vurderes, og også muligheten for å opprette en ringbane Drammen- Hønefoss- Oslo.

Nedre Buskeruds forbindelse mot Oslofjordregionen og Vestfold / Telemark må styrkes. Det er derfor viktig å:

Satse på tverrforbindelse over Oslofjorden. Søke samarbeid med Vestfold/Telemark om en eventuell ringbane fra Drammen over Kongsberg-Telemark-Vestfoldbyene-Drammen.

Når det gjelder såkalt "myk" infrastrukturbygging, dvs. utvikling av kunnskap og kompetanse i høgskoler, forsknings- og kompetansesentra, bør det satses på å styrke de regionale sentra. Fylkesplanens forslag om å se nærmere på muligheten for å opprette nærings- og kompetansesentra etter modell Kongsberg også i Drammen og Hønefoss, og å bygge nettverk mellom næringslivssentra i byene kan være ledd i dette.

4. KONKLUSJON

4.1 Jernbanekorridor

Buskerud fylkeskommune anbefaler NSBs hovedalternativ 6A, Skøyen- Hønefoss til videre utredning. Dette alternativet vil best ivareta det overordnede målet om forkortet reisetid Oslo-Bergen, og styrke Hønefoss som regionalt senter i Buskerud

4.2 Mål for Ringeriksbanen i Buskerud

Bygging av Ringeriksbanen (Bergensbanens forkortelse), er en del av NSBs satsing på å oppgradere jernbane i Norge til et miljøvennlig, raskt og effektivt transportmiddel. Dette er en satsing som Buskerud Fylkeskommune støtter fullt ut. Ringeriksbanen vil forkorte reisetiden Oslo-Bergen med omlag en time, samtidig som den vil kunne gi rom for en funksjonell og effektiv lokalbane til Hønefoss.

Jernbane vil i framtida kunne bli et stadig viktigere transportmiddel. Det er derfor viktig å satse på opprusting nå.

Overordna mål:

Ringeriksbanen bygges. Tiltaket må få den framdrift som NSBs planer forutsetter.

Jernbanekorridor

NSBs alterativvurderinger og konsekvensutredninger på grovmasket nivå skal videreføres med utredning av anbefalt trasékorridor i detalj. Det er viktig å velge den korridoren som på det nåværende tidspunktet synes å ha færrest ulemper, samtidig som flest mulig av de ønskede virkninger kan oppnås.

Konklusjon

Mål:

Ringeriksbanen skal stå ferdig til bruk etter den anbefalte korridor innen år 2001.

Stasjonsmønster

For å oppnå den ønskede effekten med overføring av person- og godstrafikk til jernbane, er det viktig at stasjonene får en sentral plassering i nærheten av befolkningskonsentrasjonene. Videre er det viktig med god tilgjengelighet til stasjonene både kollektivt og med personbil. Plasseringen av stasjonene er også viktig sett i forhold til den reiseopplevelse passasjerene kan tilbys: En bør ha følelsen av å være kommet til et *sted*, et naturlig stopp-punkt i reisen. Markedsføringen av tog som et komfortabelt og attraktivt reisemiddel avhenger av dette.

Mål:

Ringeriksbanen må ha stasjon i Hønefoss sentrum.

Det må gis rom til etablering av park-and-ride ordninger i tilknytning til stasjonen. Tilfredsstillende rutebilholdeplasser og taxiholdeplasser nær stasjonen.

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

Stoppmønster

Ringeriksbanens rolle som Bergensbanens forkortelse, tilsier at banen vil bli trafikert med hurtigtog direkte fra Oslo til Bergen. I tillegg vil det gå ekspresstog/fjermtog som får stopp på viktige stasjoner på strekningen. Lokaltrafikken mellom Oslo og Hønefoss er avhengig av relativt hyppige avganger for å bli et attraktivt alternativ til transport på veg. Lokalt i Hole/Ringerike må det satses på å opprettholde et like godt kollektivtilbud som i dag. Dette vil kreve kompensasjoner fra staten til enkelte bussruter.

Mål:

Lokaltog minst hvert kvarter i morgen- og ettermiddagsrushet mellom Hønefoss og Oslo. Forøvrig hver halvtime. Tilfredsstillende tilbringertjeneste med buss til stasjonen.

Billettpris på bruk av lokaltog som ikke overstiger dagens pris på bussruten.

Økonomisk kompensasjon fra Staten til Buskerud fylkeskommune for tapt overskudd fra Oslobussen til krysssubsidier av lokale bilruter. Økonomisk støtte til å bygge opp nye matebussordninger i Hole og Ringerike.

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.

Regional utvikling

I fylkesplanen 1992-95 for Buskerud er det et mål å styrke Hønefoss som et regionalt senter. Ringeriksbanens bidrag til dette er viktig, men bør ses i sammenheng med annen infrastrukturutvikling som kan styrke området. Videre er det viktig at kontakten mellom Drammen/Nedre Buskerud og Hønefoss/Hallingdal opprettholdes.

Den regionale utviklingen i nedre deler av Buskerud bør orienteres mot Oslofjord-regionen og Vestfold/Telemark, som en motvekt mot en mulig regional utvikling som går i nordøstlig retning omkring hovedstadsområdet. Dette gjelder både utbygging av "hard" infrastruktur som veg og jernbane, men også utvikling av "myk" infrastruktur som kompetanseutvikling og nettverksbygging.

Som utbyggingsoppgave representerer Ringeriksbanen en utfordring for fylkets næringsliv. En slik utbygging kan nyttes i kompetanse og næringsutviklingsformål. Fylkeskommunen bør innta en koordinerende rolle.

Konklusjon

De muligheter som åpner seg for fylkets reiselivsnæring er også betydelige ved en reisetidsforkortelse av denne størrelsesorden. Det er viktig at reiselivsnæringen koordinerer sine tiltak og satser aktivt på markedsføring av sine produkter. Fylkeskommunen bør spille en aktiv rolle i dette.

Mål:

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).

Det satses på tverrforbindelse over Oslofjorden.

Søke samarbeid med Vestfold/Telemark om eventuell ringbane fra Drammen over Kongsberg-Telemark-Vestfoldbyene-Drammen.

Utvikle kontakter mellom nærings- og kompetansesentra i byene i Buskerud. Videre orientering mot Vestfold og Telemark for Drammen og Kongsberg, og mot Hadeland og Gardermoen for Hønefoss.

Det satses på å oppnå en størst mulig andel av leveranser til anlegget for bedrifter i Buskerud. Kompetanseutvikling, utvikling av nettverk og samarbeid mellom bedriftene og en aktiv kommunikasjon med kjøpere av varer og tjenester er viktige tiltak i denne sammenhengen. Buskerud fylkeskommune bør være pådriver og koordinator for disse oppgavene.

For å ivareta de muligheter Ringeriksbanen åpner for fylkets reiselivsnæring, er det også nødvendig med nettverk, kommunikasjon og samordnet markedsføring. Buskerud fylkeskommune bør innta en aktiv rolle i dette.

B3**FYLKESRÅDMANNEN
UTVIKLINGSAVDELINGA**

NSB
Konsernstab Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
03 NOV. 1993	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Utviklingsavdelinga - 5020 Bergen
Telefon 55 23 92 82
Telefax 55 23 90 01

Jnr. 1565/93

Arkiv nr. 822/M-2056 MV/SEF

Dykkar ref. 92/5004 555.9

Bergen, 1. november 1993

FYLKESDELPLAN FOR RINGERIKSBANEN. HOVUDRAPPORT OG KONSEKVENSGREIING FASE I

Vi viser til Dykkar brev av 16.07.93.

Ovannemnde sak vart lagt fram for Fylkesutvalet i Hordaland som sak 357/93 i møte 28.10.93.
Det vart gjort slikt samroystes vedtak:

1. Fylkesutvalet i Hordaland vil understreka at bygging av Ringeriksbanen er svært viktig for utvikling av Bergensbanen til eit effektivt, raskt og miljøvenleg transporttilbod for aust-vest trafikk.
2. Fylkesutvalet har ingen merknader til forslag til fylkesdelplan for Ringeriksbanen eller hovudrapport og konsekvensutgreiing fase I. Utvalet vil likevel peika på at det i det vidare planarbeidet må leggjast større vekt på banen sin betydning for Bergen og Hordaland. Det må vidare koma igang planlegging og avsetjast investeringsmidlar for utvikling av funksjonelle terminalanlegg i Bergen og på Voss.
3. Ved val av trasealternativ for Ringeriksbanen må det leggjast vekt på det overordna målet om å få reisetida på Bergensbanen ned til 3,0 - 3,5 t.
4. Fylkesutvalet i Hordaland foreset at Stortinget følgjer opp med turvande investeringsmidlar for å sikra ei raskast mogeleg gjennomføring av Ringeriksbanen."

./ Vedlagt følgjer kopi av saksforelegget som vart lagt fram for fylkesutvalet.

Edel Eikeseth
Edel Eikeseth

Magnus Vestrheim
Magnus Vestrheim

J.nr. 1052/93

Ark.

Saksh. Magnus Vestrheim

SAK NR. : 357 /93

MØTEDATO: 28.10.93

Fylkesutvalet

Saksgang	J.nr.	Møtedato	Sak
Fylkesutvalet	2012\93	28.10.93	\93

**FYLKESDELPLAN FOR RINGERIKSBANEN. HOVUDRAPPORT
OG KONSEKVENSUTGREIING FASE I**

Hordaland fylkeskommune har fått fylkesdelplan for Ringeriksbanen og hovudrapport og konsekvensutgreiing fase I til fråsegn. Ringeriksbanen vil få stor betydning for innkorting av reisetida på Bergensbanen. Gjennomføring av denne banestrekninga som bør skje snarast mogeleg, må følgjast opp med planlegging og bygging av funksjonelle terminalanlegg i Bergen og på Voss.

FYLKESRÅDMANNEN, 18.10.93:

Innleiing

Frå Buskerud fylkeskommune har me fått oversendt forslag til fylkesdelplan for Ringeriksbanen til fråsegn. Parallelt med dette har me også motteke hovudrapport og konsekvensutgreiing fase I for Ringeriksbanen. Dette materialet er det NSB sentralt som har sendt ut.

Bakgrunn

Den 18. juni 1992 gjorde Stortinget slikt vedtak:

"Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Honefoss-Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994-97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer f.eks. på Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercitysammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk jernbaneplan for 1994-97."

NSB starta straks opp eit omfattande planarbeid for Ringeriksbanen. Melding om konsekvensutgreiing vart sendt ut alt i juli 1992 med høyringsfrist 15.09.92.

I NSB sitt forslag til Norsk jernbaneplan (NJP) 1994-97 er utbygging av Ringeriksbanen prioritert som nr. 3 etter moderniseringa av Østfoldbanen og Vestfoldbanen.

Stortinget har i si handsaming av NJP 1994-97 løyvt 20 mill.kr. til vidare planlegging av prosjektet. I tillegg er det foreslått å løyva 150 mill.kr. over ekstraordinært satsingsprogram i perioden dersom planlegginga kjem langt nok.

Hovudrapport og konsekvensutgreiing fase I

NSB har ved brev av 16.07.93 og 14.07.93 sendt ut på høyring hovudrapport om Ringeriksbanen og konsekvensutgreiing fase I. Hovudrapporten og samandrag av konsekvensutgreiing er lagt ved saka.

Hovudrapporten saman med konsekvensutgreiinga skal danna grunnlag for val av hovudkorridor for Ringeriksbanen. Som vedlegg til konsekvensutgreiingarapporten er det teke inn eit program for konsekvensutgreiing fase II. Dette vil bli eit meir detaljert materiale som med utgangspunkt i den valde hovudkorridoren skal danna grunnlag for planlegging på kommunedelplannivå.

I planmaterialet frå NSB er det vurdert ei rekkje alternative trasear for Ringeriksbanen. Desse framgår av tabell og kart på side 11 og 12 i vedlagte hovudrapport. NSB rår forebels til at hovudalternativ Sandvika - Honefoss vert valt som hovudkorridor. Grunngevinga er m.a. at dette alternativet gjev god driftsøkonomi og høg samfunnsøkonomisk nytte.

Bygging av Ringeriksbanen vil korta inn reisetida mellom Bergen og Oslo med ca. 1 time. Raskaste alternativet vil gje ei reisetid på ca. 5 t. og 10 min. Utbyggingskostnadene er rekna til ca. 2,2 milliardar kr. og anleggsperioden vil vara i ca. 5 år.

I konsekvensutgreiinga er det gjort ei vurdering av verknader av Ringeriksbanen for Bergensområdet. Her heiter det:

"Bygging av Ringeriksbanen reduserer reisetiden fra Bergen til Oslo med rundt en time. Mulige prosjekter i Norsk Jernbanepplan for perioden 1994 - 2001, samt mulig bruk av krengetog på Bergensbanen, kan i samme periode gi en ytterligere reisetidsreduksjon på rundt 40 minutter, slik at samlet reisetid mellom Oslo og Bergen kommer ned i rundt fire og en halv time, når Ringeriksbanen etter planen står ferdig i år 2001.

En reisetid med tog mellom Oslo og Bergen på vel fire timer, gjør toget langt mer konkurransedyktig i forhold til fly, enn hva tilfellet er idag. Nytt togmateriell og et enda høyere servicenivå, vil styrke jernbanens posisjon ytterligere, og NSB's markedsanalyser viser en betydelig overføring av trafikk fra fly til jernbane, i tillegg til endel nyskapt trafikk. Mye av den overførte trafikk ventes å komme på forretningsreisemarkedet, der fly til nå har vært nesten enerådende. I tillegg ventes turister og fritidsreisende i økende grad å ville se jernbanen som et attraktivt transportmiddel, der en i tillegg til en behagelig reise, også får med seg en fin naturopplevelse. Persontrafikken med tog mellom Oslo og Bergen ventes dermed å gå betydelig opp som følge av Ringeriksbanen og de øvrige tiltak som settes i verk på Bergensbanen.

For Bergensområdet vil kortere reisetid og en mer vær-uavhengig transport, styrke kommunikasjonslinjene til Oslo-området og resten av Østlandet. Ikke minst for næringslivet i Bergensområdet vil dette være en viktig vitamininnsprøytning. Hurtigere og sikrere godstransport med større punktlighet og bedre

leveringssikkerhet både til Oslo og videre til kontinentet, vil åpne nye markeder for Bergens næringsliv, og gi grunnlag for ny optimisme, nye investeringer og økt sysselsetting. Som første skritt i en modernisering av hele Bergensbanen, er bygging av Ringeriksbanen dermed et viktig prosjekt også for Bergensområdet."

Fylkesdelplan for Ringeriksbanen

Fylkesutvalet i Buskerud vedtok i samband med handsaminga av NSB si melding om konsekvensutgreiing å starta opp ein fylkesdelplanprosess som skulle gå parallelt med NSB si planlegging.

Frå Buskerud fylkeskommune har me ved brev av 22.09.93 motteke forslag til fylkesdelplan til fråsegn. Planforslaget som er lagt ved saka byggjer på NSB sin hovudrapport og konsekvensutgreiing.

Fylkesdelplanen skal tena som Buskerud fylkeskommune si høyringsfråsegn til NSB sitt utsendte materiale. I tillegg skal det m.a. danna grunnlag for fylkeskommunen sitt val av trase for Ringeriksbanen.

For oversyn over aktuelle trasalternativ for Ringeriksbanen viser eg til tabellen på s. 11 i vedlagte hovudrapport frå NSB, dagsett juli 1993.

I fylkesdelplanen er det rådd til at hovudalternativ 6A, Skoyen - Honefoss vert lagt til grunn i det vidare planarbeidet. Grunngevinga er m.a. at dette alternativet best vil ivareta målet om kortast mogleg reisetid Oslo - Honefoss - Hallingdalen - Bergen.

Fylkesdelplan transport og utbyggingsmonster for Bergensområdet

Fylkestinget vedtok i møte 17.06.93 fylkesdelplan transport og utbyggingsmonster for Bergensområdet. I denne planen er ein av strategiane å utvikla Bergensbanen som eit konkurransedyktig og miljøvenleg transporttilbod. Ringeriksbanen er eit viktig tiltak i denne samanhengen og det heiter i planen at dette prosjektet må inn på prioritert plass i komande investeringsperiode.

Forum Nye Bergensbanen

Hordaland fylkeskommune er medlem av Forum Nye Bergensbanen. Dette forumet har som føremål m.a. å arbeida aktivt for innkorting av Bergensbanen, der siktemålet er å utvikla banen til ein hogfartsbane. Ringeriksbanen er eit første trinn i ei slik utvikling.

Forum Nye Bergensbanen har fått utarbeidd eit kart over aktuelle utbyggingsprosjekt mellom Bergen og Oslo. Dette er lagt ved saka.

Vurdering

Gode kommunikasjonar ut frå Bergen og Hordaland er viktig om næringslivet vårt skal vera konkurransedyktig. Utvikling av Bergensbanen til eit effektivt og raskt transporttilbod betyr mykje i denne samanhengen. Jernbane er også eit miljøvenleg transporttilbod som i aukande grad bør ta deler av den tungtransporten som i dag går på veg.

Det foreliggjande planmaterialet for Ringeriksbanen fokuserer i hovudsak på lokale tilhove, og i mindre grad på kva verknad denne innkortinga vil ha for heile Bergensbanen og då særleg for Bergen og Hordaland.

I det vidare planarbeidet må dei positive effektane for fylket vårt i sterkare grad koma fram. NSB bør utnytta bygginga av Ringeriksbanen for å sikra seg større marknadsdeler både for passasjerar og gods. Ringeriksbanen bør følgjast opp med investeringar i m.a. tidsmessige terminalanlegg både i Bergen og på Voss. Først då vil Ringeriksbanen få betydning utover lokale og regionale mål.

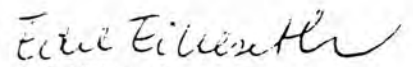
Det kan ikkje vera rett å gå inn på vurderingar av dei ulike trasealternativa for Ringeriksbanen ifrå Hordaland si side. Dette er tilhove knytta til lokalområdet og har ikkje vesentleg innverknad for heile banestrekninga. Det er likevel grunn til å understreka at det langsiktige målet i transportplanen for Bergensområdet er å få reisetida på Bergensbanen ned til 3,0-3,5 t.

I planmaterialet frå NSB går det fram at målet er å få Ringeriksbanen ferdig utbygt i 2001. Frå Hordaland si side er det ønskjeleg at banen står klar så snart som mogeleg. Det er svært viktig at Stortinget no følgjer opp med turvande investeringsmidlar som sikrar ei rask framdrift.

FORSLAG TIL VEDTAK:

1. Fylkesutvalet i Hordaland vil understreka at bygging av Ringeriksbanen er svært viktig for utvikling av Bergensbanen til eit effektivt, raskt og miljøvenleg transporttilbod for aust-vest trafikk.
2. Fylkesutvalet har ingen merknader til forslag til fylkesdelplan for Ringeriksbanen eller hovudrapport og konsekvensutgreiing fase I. Utvalet vil likevel peika på at det i det vidare planarbeidet må leggjast større vekt på banen sin betydning for Bergen og Hordaland. Det må vidare koma igang planlegging og avsetjast investeringsmidlar for utvikling av funksjonelle terminalanlegg i Bergen og på Voss.
3. Ved val av trasealternativ for Ringeriksbanen må det leggjast vekt på det overordna målet om å få reisetida på Bergensbanen ned til 3,0 - 3,5 t.
4. Fylkesutvalet i Hordaland foreset at Stortinget følgjer opp med turvande investeringsmidlar for å sikra ei raskast mogeleg gjennomføring av Ringeriksbanen.


Harry Herstad


Edel Eikeseth

- Vedlegg:
- Jernbancutredning, hovedrapport, dagsett juli 1993
 - Sammendrag av konsekvensutredning fase I, dagsett 1. juli 1993
 - Fylkesdelplan for Ringeriksbanen
 - Aktuelle utbyggingsprosjekt på Bergensbanen, dagsett august 1993

C KOMMUNALE ORGANER



NSB Banedivisjonen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO 1

NORGES STATSBANER		kass.kode
31 DES. 1993		
Sak/Døknr.	92/5004	157
Arkivbet.	555.9	

Saksbeh.: Bernt Iversen

Dato: 30 DES. 1993

Deres ref.	Vår ref.	Reg.nr.	J.Nr.	Arkivnr.
92/5004, 555.9	BOI/	93/041613	92/06415	651.1

RINGERIKSBANEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 1.

Det vises til tidligere korrespondanse, senest brev herfra av 24.11.93.

Vedlagt følger kopi av protokoll fra byutviklingskomiteens møte 08.12.93 med Oslo kommunes uttalelse.

Seksjon for plan og utbygging

Bernt Iversen
Bernt Iversen

VEDLEGG

Ringeriksbanen - Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase 1 - Byrådsak 733 av 19.11.93

Sendt til byrådet.

Byutviklingskomiteen har behandlet saken i møte 08/12/93 sak 569

Saken gjelder:

NSB som tiltakshaver har utarbeidet konsekvensutredning fase 1 vedrørende Ringeriksbanen (innkorting av Bergensbanen på strekningen Hønefoss - Oslo). Konsekvensutredningen skal være en del av grunnlaget for valg av trasékorridor og driftsopplegg for Ringeriksbanen og skal belyse de konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn som er relevante for et slikt valg. Stortinget fattet 18.06.92 vedtak om å forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen.

Det er innhentet kommentarer fra aktuelle kommunale høringsinstanser og utarbeidet saksfremstilling om samordnet uttalelse fra kommunen. Byrådet mener at de kommentarer kommunen i sin tid hadde til utredningsprogrammet i liten grad er fulgt opp. Dette gjelder særlig vurdering av tiltaket i henhold til ferdigstilte og påbegynte planer i Oslo. Byrådet foreslår å utvide utredningsprogrammet for fase 2 på visse punkter.

Myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen er delegert til byutviklingskomiteen.

Innledning:

Fra NSB Banedivisjonen har Oslo kommune mottatt konsekvensutredning fase 1 vedrørende Ringeriksbanen i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Sammendrag av utredningen vedlagt fastlagt utredningsprogram for fase 1 ("grovmasket") og forslag til utredningsprogram for fase 2 ("finmasket") følger som trykt vedlegg 1. Selve konsekvensutredningen følger saken som utrykt vedlegg.

Med bakgrunn i Stortingets vedtak av 18.06.92 vedrørende forsering av arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss - Oslo) la NSB 01.07.92 frem melding om utbyggingstiltaket. Meldingen omfattet også et forslag til utredningsprogram med angivelse av innholdet i en grovmasket konsekvensutredning, fase 1. Programmet for konsekvensutredningen ble godkjent av NSB Banedivisjonen på delegert myndighet fra samferdselsdepartementet 06.05.93. Godkjenningen skjedde etter samråd med miljøverndepartementet.

De overordnede mål for konsekvensutredning fase 1 er følgende:

- Fremskaffe grunnlag for å vurdere tiltakets virkninger.
- Vurdere virkningene.
- Gi grunnlag for valg av trasékorridor og driftsopplegg.
- Foreslå program for videre utredning, "finmasket" konsekvensutredningsprogram.

Det langsiktige målet er å oppnå en reisetid mellom Oslo og Bergen på 3 - 3,5 timer. Det kortsiktige målet er en reisetid på 5 timer. Bygging av Ringeriksbanen skal vide-

re styrke transporttilbudet i Oslo- området.

I konsekvensutredningen er følgende hovedkorridorer med ulike stasjonsmønstre utredet:

Alternativ 0: Basisalternativet.

- "- 1: Skøyen via Lommedalen
- "- 2: Sandvika
- "- 3: Grefsen
- "- 6: Skøyen via Åsa

I tillegg er det utredet forskjellige varianter.

Fristen for å avgi uttalelse er satt til 31.10.93. NSB Banedisvisjonen er underrettet om at kommunens uttalelse vil bli noe forsinket.

Kommentarer fra kommunale høringsinstanser:

Plan- og bygningsetaten har innhentet kommentarer fra aktuelle kommunale høringsinstanser og utarbeidet saksfremstilling om samordnet uttalelse fra kommunen.

Etat for eiendom og utbygging:

Etat for eiendom og utbygging mener at meldingen ikke synes å ta opp forholdet til gjeldende og påbegynte planer for Oslo. I kapitlet om konsekvenser for "utbyggingsmønster og boligbygging" står det at "utbygging av Ringeriksbanen vil gi små effekter for Oslo uansett alternativ". Etaten mener at utredningen ikke sier noe om konsekvenser for arealbruk, dette gjelder særlig arealbruken ved tunnelinnslagene. I en by som i prinsippet er "ferdig" utnyttet vil tiltak som dette få konsekvenser for arealbruken.

Etat for eiendom og utbygging mener at ut fra en grov vurdering på nåværende stadium ser det ikke ut til at noen av alternativene vil berøre kommunens grunneierinteresser i særlig grad.

Veivesenet:

Oslo veivesen har ingen sterke synspunkter når det gjelder valg av trasé. Veivesenet regner med at det først og fremst er NSB og regulerende myndigheter som vil være involvert ved avjørelser om bl.a. arealdisposisjoner og økonomi.

Veivesenet peker likevel på anleggstrafikken og at det er en fordel om veinettet blir minst mulig belastet med transport i forbindelse med uttak av masser fra tunnelene. Når det gjelder området ved Oslo S spesielt vil dette bli belastet med mer trafikk etter åpningen av Ekeberg tunnelen med nytt lokalveisystem. Sett fra denne synsvinkel vil veivesenet foretrekke et alternativ som forutsetter en stasjon vest for Oslo.

Byantikvaren:

Byantikvaren har ingen bemerkninger.

Miljø- og næringsmiddeletaten:

Etaten peker på at konsekvenser for barn og unge må tas med i planarbeidet som eget tema. Arealnormer og miljøstandarder på områder avsatt til barn må være i overensstemmelse med rundskriv T-724/89 fra miljøverndepartementet.

Når det gjelder støy ber miljø- og næringsmiddeletaten om at miljøverndepartementets rundskriv T-8/79 med retningslinjer for veitrafikkstøy gjøres gjeldende for støy fra skinne- gående trafikk. De laveste av parvise grenser skal benyttes i plansammenheng. For bygninger som ligger spesielt støy- utsatt kan det i praksis være vanskelig å tilfredsstille utendørs grenser ved fasader. Det må imidlertid kreves at innendørs ekvivalentnivå ikke overskrider rundskrivets grenseverdier og at hver bolig må skaffes

tilgang til utendørs oppholdsområde der rundskrivets grenser tilfreds- stilles. I forbindelse med fasadeisoleringstiltak må tilfredsstillende inneklimateforhold sikres. Kfr. Helse- direktoratets rundskriv IK-39/91: "Normer for inneluft- kvalitet", og rundskriv IK-38/91: "Veiledning om inneklimate i barnehager og skoler".

Grense for vibrasjoner fra jernbane bør i regulerings- bestemmelser settes tilsvarende veiledende grenser gitt i tillegg til standarden ISO 2631-2. Der dette vil medføre urime- lige praktiske og/eller økonomiske konsekvenser, bør det kunne tillates at grensene settes noe høyere (jfr. rapport: "Grenseverdier for vibrasjoner fra veg og jernbane" fra Norges FOU-senter for bygg, anlegg og geoteknikk ANS 1992").

For strukturlyd må det stilles krav om at 30 dBA ikke skal overskrides.

Støy fra bygge- og anleggsvirksomhet vil bli underlagt bestemmelser i Oslo kommu- nes forskrifter om begrenning av støy. Den lokale bydelshelsetjeneste har ansvar for å håndheve forskriftene.

Eventuelle tverrslag for tunneler lokalisert i Marka må vurderes, både m.h.t. anleggs- fasen og m.h.t. konsekvenser av massefyllinger etc. Miljø- og næringsmiddeletaten vil kunne redegjøre for naturverdier og sette betingelser forarbeidene.

Vann- og avløpsverket:

Vann- og avløpsverket peker på at at Oslo kommune berøres direkte av forslagene til nye traséføringer i alternativ 1 (Skøyen via Lommedalen), alternativ 3 (Grefsen) og alternativ 6 (Skøyen via Åsa). Alle disse alternativene berører Oslos bebygde om- råder. Konsekvenser for hoved- ledningsanleggene kan ikke omtales før detaljtegninger mottas.

Alternativ 3 berører dessuten områder i Oslomarka som hører inn under nedslagsfeltene for Oslo kommunes drikkevanns- forsyning. Både Langli- og Maridalsvassdraget berø- res, fra Maridalsvannet i syd til Storflåtan i Jevnaker kommune i nord.

Vann- og avløpsverket fremholder at anlegg av tunnel kan medføre drenering av om- råder langs traséen. Dette gjelder både i bebygde områder med fare for setningsskader og i Oslomarka med fare for utdrenering av vassdragene. Avhengig av de stedlige grunn- forhold i tunneltraséen kan det bli nødvendig å kreve full utstøpning og eventuelt injisering på visse strekninger.

BU 21 (Grefsen/Kjelsås):

Bydelsutvalget har avgitt følgende enstemmige uttalelse:

"Dersom alternativ 3 velges som trasé for Ringeriks- banen, må tunnelåpningen ut- formes slik at støy fra inn- og utkjøring blir minst mulig for omgivelsene."

BU 25 (Ullern):

Bydelsutvalget har avgitt følgende enstemmige uttalelse:

"Ullern bydelsutvalg begrenser sin uttalelse til det som vil få betydning for Ullern bydel. Når det gjelder de alternativer som passerer Skøyen (alle alternativer unntatt nr. 3) viser bydelsutvalget til uttalelse i sak BU A 93/32 Nytt dobbeltspor jernbanen Skøyen - Asker (vedlegg).

Ullern bydelsutvalg vil særlig presisere det som er sagt om ønskeligheten av at mest mulig legges i tunnel under jorden gjennom tettbebyggelsen. Vi ser det også som ønskelig at Ringeriksbanen går via Lysaker når trasévalg skal foretas."

Plan- og bygningsetaten:

Plan- og bygningsetaten mener at de kommentarer kommunen i sin tid hadde til utredningsprogrammet i liten grad er fulgt opp. Dette gjelder særlig vurdering av tiltaket i henhold til ferdigstilte og påbegynte planer i Oslo. Uttalelse på vegne av kommunen ble da gitt fra plan- og bygningsetaten i henhold til tidligere delegasjonsvedtak.

Plan- og bygningsetaten mener at dersom videre utredning av Ringeriksbanen enten innebærer avgrensning fra øvrig jernbanenett eller medfører andre infrastrukturtiltak innenfor Oslos grenser, må tiltaket vurderes nøye i forhold til dagens arealbruk i de aktuelle områder. Videre kan eksisterende og påbegynte planer for hele eller deler av Oslo være rammegivende for tiltaket og gi føringer for hvordan realisering av tiltaket kan bidra til å oppfylle planenes intensjoner. Dette gjelder også planer som geografisk eller tematisk berører Ringeriksbanens influensområde i Oslo. De ovennevnte planer bør innlemmes i utredningsprogrammet for fase 2.

Det foreslåtte utredningsprogrammet for fase 2 bør videre utvides noe når det gjelder bl.a. hvilke elementer som skal vurderes med hensyn til stasjonslokalisering. Det bør ved slik lokalisering legges stor vekt på å forene nærheten til markedet med minimalisering av miljøulemper og utbyggingskostnader. For å oppnå gode totalløsninger for transport blir det spesielt viktig å sikre gode overgangsmuligheter til øvrig kollektivnett og til veinettet.

Utredningsprogrammet for fase 2 bør utvides når det gjelder følgende:

- a) Traséalternativer i forhold til dagens arealbruk og eksisterende og påbegynte planer.
- b) Stasjonslokalisering ut fra en rekke nærmere spesifiserte forhold (overordnede planer/politiske vedtak, boligkonsentrasjon/potensial, arbeidsplasskonsentrasjon/potensial, grøntstruktur og optimalisering av overgangsmuligheter.
- c) Støy og vibrasjoner ut fra flere spesifiserte forhold: Bygge- og anleggsstøy og vurdering av muligheter for avbøting av slik støy. Videre krav om at strukturlyd fra jernbane ikke må overskride 30 dBA. Grenseverdier for vibrasjoner fra jernbane må innlemmes i reguleringsbestemmelser og fastsettes i forhold til gjeldende retningslinjer.
- d) Landskap/naturmiljø/kulturmiljø. Her må tverrslag i Osloområdet vurderes både av hensyn til virkninger av anleggsvirksomheten og av hensyn til massefyllinger. Dette vil særlig være aktuelt i Sørkedalen.
- e) Hydrologiske konsekvenser og vannressurser. Alternativ 3 berører nedslagsfeltene for Oslos drikkevannsforsyning. Ved valg av dette alternativet må eventuelle konsekvenser for drikkevannsforsyningen vurderes. Nødvendigheten av og muligheten for gjennomføring av avbøtende tiltak må beskrives.
- f) Barn og unges oppvekstmiljø. Dette må trekkes inn som eget punkt i utredningen. Miljøverndepartementets rundskriv T-724/93 må legges til grunn for arealnormer og miljøstandarder på områder avsatt til barn.

Plan- og bygningsetaten mener at det ikke er nødvendig å utarbeide en kommunedelplan for tiltaket parallelt med konsekvensutredningsfase 2. Innkomne bemerkninger til fase 1 må ivaretas gjennom fase 2 som med fordel kan danne grunnlag for den reguleringsmessige behandlingen av tiltaket.

Byrådet bemerker:

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt av bystyret 27.06.91. Hovedgrepet i planen er at markagrensen ligger fast og at utbyggingsbehovet skal dekkes gjennom fortetting innenfor dagens byggesone. Det ble i denne forbindelse utpekt 12 innsatsområder for konsentrert, bymessig utbygging. Sollerud/Lilleaker, Skøyen og Nydalen/Storo/Sinsen er de av innsatsområdene som synes å kunne bli berørt ved utbygging av Ringeriksbanen. Byrådet mener at forholdet til vedtatte og påbegynte arealplaner i Oslo ved de

ulike traséalternativer i liten grad blir belyst i konsekvensutredningens fase 1. Dette må tas opp i fase 2. Byrådet forutsetter at det i alle alternativer gjennomføres beregninger av direkte og indirekte økonomiske konsekvenser slik at de muligens noe høyere investeringskostnader i de sterkest tunnelbaserte alternativene kan sammenlignes best mulig med konsekvensene av de andre alternativene.

Byrådet er videre enig i at konsekvensutredningprogrammet for fase 2 bør utvides når det gjelder følgende forhold: stasjonslokalisering, støy og vibrasjoner, landskap/naturmiljø/kulturmiljø, hydrologiske konsekvenser og vannressurser, samt barn og unges oppvekstmiljø. Det er også ønskelig å utrede en rekke spørsmål i forbindelse med prosjektets innvirkning på transportutviklingen i Oslo-regionen, men byrådet er oppmerksom på at utredninger av denne type i en viss grad vil være av generell karakter som vanskelig kan kreves i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Dette er imidlertid spørsmål som kommunen ønsker å samarbeide om.

I konsekvensutredningen er det gitt en oversikt over forslag til planprosesser. Byrådet er av den oppfatning at det neppe bør være nødvendig å utarbeide en kommunedelplan for tiltaket parallelt med konsekvensutredningsfase 2. Fase 2 bør med fordel danne grunnlag for den reguleringsmessige behandlingen av tiltaket.

Byrådet ser på Ringeriksbanen som et ledd i å forbedre forbindelsen Oslo - Bergen og som en videreutvikling av jernbanens tilbud i det sentrale Østlandsområdet. Byrådet legger vekt på kommunens rolle som samarbeidspartner i det videre arbeidet og viser forøvrig til Oslo kommunesuttalelse til meldingen om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Kompetanse til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune:

Ved bystyrets vedtak av 09.06.93, sak 457/93, ble myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-A delegert til byutviklingskomiteen.

Byrådet innstiller til byutviklingskomiteen å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens kap. VII-A "Ringeriksbanen - konsekvensutredning fase 1":

1. Etter Oslo kommunes vurdering er forholdet til vedtatte og påbegynte arealplaner i Oslo ved de ulike traséalternativer i liten grad belyst i konsekvensutredningsfase 1. Dette må tas opp i fase 2. De direkte og indirekte økonomiske konsekvenser ved de ulike alternativene bør belyses.

2. I tillegg til pkt. 1 ber Oslo kommune om at konsekvensutredningsprogrammet for fase 2 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 trasé gjennom Oslo utelates. Konsekvensutredningsfase 2 bør gi tilstrekkelig grunnlag for reguleringsplan.

Byutviklingskomiteens behandling:

Følgende representanter deltok under komiteens behandling av saken:

Bernt Bull (A), Grete Horntvedt (H), Marit Kjos Sørensen (H), Sveinung Lunde (H), Jan Haldorsen (A), Per Eggum Mauseth (SV), Annette Smedshaug (H), Tore Trygve Larsen (A), Aslaug Laurantsen (A), Øystein Sjøtveit (F).

MERKNAD:

Byutviklingskomiteen mener det er avgjørende at negative konsekvenser for Marka og bomiljøer unngås.

Komiteen har merket seg at Oslo kommunes (ved plan- og bygningsetaten) tidligere kommentarer til utredningsprogrammet i liten grad er fulgt opp. Dette gjelder særlig vurdering av tiltak i henhold til ferdigstilte og påbegynte planer i Oslo. Disse medlemmer skulle gjerne sett at dette hadde blitt behandlet allerede i fase 1 slik at kommunen eventuelt kunne ta stilling til de alternativene på et tidligere tidspunkt.

I alternativene 1 (Skøyen via Lommedalen), alternativ 3 (Grefsen) og alternativ 6 (Skøyen via Åsa) berøres bebygde områder i Oslo direkte. Alternativ 3 berører dessuten områder i Oslo-marka som hører inn under nedslagsfeltene for Oslo kommunes drikkevannsforsyning.

Komiteen presiserer på denne bakgrunn at det er viktig å få belyst konsekvenser av stasjonslokalisering, støy og vibrasjoner, landskap/naturmiljø/kulturmiljø, hydrologiske konsekvenser og vannressurser, samt oppvektsmiljø for barn og unge. Det er meget viktig at dette blir gjort før det blir lagt føringer på trasevalg og stasjonsplassering. Komiteen konstaterer at vann- og avløpsverket viser til at det, avhengig av de stedlige forholdene i tunneltraseen, kan bli nødvendig å kreve full utstøpning og eventuelt injisering på visse strekninger for å hindre setningsskader og fare for utdrenering av vassdragene. Komiteen påpeker nødvendigheten av at utbygging skjer uten skadevirkninger for Marka.

Komiteen forutsetter at tunnelåpninger må utformes best mulig for å unngå støyproblemer og annen sjenanse for omgivelsene.

Avslutningsvis bemerkes at Oslo kommune har liten nytte av alternativ 6 (Skøyen via Åsa). Oslos primære interesse ligger i de forslag som gir bedre lokalnett i Oslo med stasjonsløsninger i Bærum mv. Det er dessuten av interesse for Oslo at reisetiden Oslo - Bergen forkortes. Kortere reisetid Hønefoss - Oslo er fra Oslos synspunkt av mindre interesse.

FORSLAG:

Byutviklingskomiteen fremmet følgende forslag til nytt punkt 3:

"Oslo kommune presiserer at hensynet til vern av Oslomarka er meget viktig. Nye jernbanetraseer i dagen i Marka kan ikke aksepteres. Videre må utdrenering av vassdragene og andre skadelige effekter av jernbane-/tunneltraseen unngås. Eventuelle løsninger må velges som sikrer at dette ikke skjer."

Komiteens mindretall, medlemmene fra H fremmet følgende forslag til nytt punkt 4:

"Utbyggingen må ikke føre til negative konsekvenser for bomiljøer. Oslo kommune stiller seg tvilende til om alternativ 3 (Grefsen) er forenlig med dette."

Votering:

Byrådets innstilling ble enstemmig vedtatt.
Komiteens forslag ble enstemmig vedtatt.
Komiteens mindretallsforslag fikk 4 stemmer (H).

Etter dette er byutviklingskomiteens vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende konsekvens- utredning etter plan- og bygningslovens kap. VII-A "Ringeriksbanen - konsekvensutredning fase 1":

1. Etter Oslo kommunes vurdering er forholdet til vedtatte og påbegynte arealplaner i Oslo ved de ulike trasé- alternativer i liten grad belyst i konsekvens- utredningsfase 1. Dette må tas opp i fase 2. 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 2 bør utvides når det gjelder følgende forhold: stasjonslokalisering, støy og vibrasjoner, landskap/naturmiljø/kulturmiljø, hydrologiske konsekvenser og vannressurser, samt barn og unges oppvekstmiljø.

3. Oslo kommune presiserer at hensynet til vern av Osломarka er meget viktig. Nye jernbanetraseer i dagen i Marka kan ikke aksepteres. Videre må utdrenering av vassdragene og andre skadelige effekter av jernbane-/tunneltraseer unngås. Eventuelle løsningsmåter må velges som sikrer at dette ikke skjer.

4. Etter Oslo kommunes vurdering bør NSBs forslag om særskilt kommunedelplan for Ringeriksbanens trasé gjennom Oslo utelates. Konsekvensutredningsfase 2 bør gi tilstrekkelig grunnlag for reguleringsplan.

Oslo bystyres sekretariat, den 21. desember 1993


Jan Ivar Bråtaas

C2

BÆRUM KOMMUNE
RÅDMANNEN



Rådhuset
Postboks 23
1301 Sandvika
Tlf. 67 57 40 50
Fax 67 57 38 15

Norges Statsbaner
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
10 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004 X	
Arkivbet.	5509	

DERES REF.:

VÅR REF.:

DATO

622-A HKL/bf

09.11.93

NY RINGERIKSBANE - HØRING

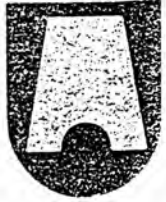
Det vises til tidligere oversendelse av saksframlegg og vedtak i formannskapet.

Vedlagt følger protokoll fra kommunestyrets behandling av saken.

For rådmannen

Mary Aspenes
Mary Aspenes

VEDLEGG



UTSKRIFT

av BÆRUM KOMMUNESTYRES PROTOKOLL

Møte 3. november 1993

68 representanter

Rådmannens, ass. rådmann og kommunaldirektørene var tilstede.

Ordfører: Odd Reinsfelt

Sak 70

Ny Ringeriksbane - konsekvensutredning

Formannskapetets innstilling:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
2. Alternativene 2 A og 1 med større strekninger i dagen gjennom Bærum, forkastes.
3. NSB anmodes om å vurdere varianter av alternativ 2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alternativ 6.

Det legges vekt på muligheten for å legge en stasjon som betjener Rykkinnområdet, med kort strekning i dagen over elven og E-16.

4. Kommunestyret slutter seg til de merknadene til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremleggets pkt.3.

Følgende skriv var omdelt:

Fra Skui Vel av 26.10.93

Fra Oslo og Omland Friluftsråd av 27.10.93.

Fra Jan Fredrik Larsen av 28.10.93.

Hans-Martin Onstad fremmet følgende forslag:

Innstillingens pkt. 3, 2. avsnitt, endres til å lyde:

1. 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 alternativ med stasjon kombinert med en kort strekning i dagen.

2. Bes oversendt formannskapet.

En dagstrekning i området Jong-Tanum vil ha uakseptable konsekvenser for beborne i området. Formannskapet bes føkke dette problemet nøye opp, og sette alt inn på en tunnelloesning også her.

Asle Sveen tok opp Anna Marie Nes' forslag fra formannskapet:

Uansett hvilken trase som velges, forutsettes at det legges en stasjon som kan betjene et av tettsentra i Bærum kommune (UTENOM Sandvika).

Innstillingens pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.
Innstillingens pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.
Innstillingens pkt. 3, 1. avsnitt ble enstemmig vedtatt.
Ved alternativ votering mellom innstillingens pkt. 3, 2. avsnitt og Onstads endringsforslag, ble Onstads endringsforslag enstemmig vedtatt.
Sveens forslag ble enstemmig vedtatt.
Innstillingens pkt. 4 ble enstemmig vedtatt.
Onstads oversendelsesforslag ble enstemmig vedtatt oversendt formannskapet.

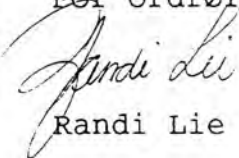
Kommunestyrets vedtak blir etter dette:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
2. Alternativene 2 A og 1 med større strekninger i dagen gjennom Bærum, forkastes.
3. NSB anmodes om å vurdere varianter av alternativ 2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alternativ 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 alternativ 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 tettsentra i Bærum kommune (UTENOM Sandvika).
5. Kommunestyret slutter seg til de merknadene til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremleggets pkt.3.

RETT UTSKRIFT
Bærum formannskap, 05.11.93
Før ordføreren


Randi Lie

BÆRUM KOMMUNE
RÅDMANNEN



Rådhuset
Postboks 23
1301 Sandvika
Tlf. 67 57 40 50
Fax 67 57 38 15

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Beh.saknr. 92/5004	132
Arkibet. 585 ?	

DERES REF.:

VÅR REF.:

DATO

622 A HLI/klj

29.10.93

NY RINGERIKSBANE - KONSEKVENSVURDERING

Vedlagt følger rådmannens saksfremlegg og formannskapetets vedtak i saken.

Behandlingen i kommunestyret vil finne sted 3. november. Vedtak i saken vil bli ettersendt.

For rådmannen

for Hans Kristian Lingsom

Katarina d. Johannessen

BÆRUM KOMMUNE

RÅDMANNEN

Ark.nr. 622-A HKL/bf
Dato: 12.10.93

FORMANNSKAPET

Behandlingsutvalg	Sign. saksbeh.	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	HKL	20.10.93	/93

NY RINGERIKSBANE - KONSEKVENsutREDNING

VIKTIGE PUNKTER I SAKEN:

Kommunestyret har tidligere anbefalt at trasèen for ny Ringeriksbane til Hønefoss legges i korridoren Sandvika-Sundvollen.

NSB har nå lagt frem en konsekvensutredning der en rekke trasèalternativer beskrives. De alternativer som berører Bærum er Alternativ 1 Skøyen via Lommedalen og Alternativ 2 Sandvika med tre alternative trasèer ut fra Sandvika. To av de sistnevnte trasèer er lagt slik at de kan betjene henholdsvis Rykkinn og en eventuell fremtidig utbyggingsretning i Vestre Bærum.

NSB anbefaler korridoren ut fra Sandvika bl.a. under henvisning til at denne gir det høyeste nytte/kostnadstallet. Mulighetene for å kunne betjene Rykkinn-området og Vestre Bærum med den nye jernbanen er en sterkt medvirkende årsak til prosjektets høye lønnsomhet. Dette betyr at dersom befolkningen i Bærum kan gjøre seg nytte av de statlige investeringer i ny jernbane så vil dette også bedre prosjektets lønnsomhet.

De alternative trasèer NSB viser for å oppnå den høye lønnsomheten, innebærer imidlertid store fysiske inngrep i eksisterende boligområder, landskap og naturmiljø. Rådmannen fraråder videre utredninger av trasèer med lange dagstrekninger gjennom Bærum, men anbefaler Alternativ 2 Sandvika med mulig tilpassning til den løsning Hole og Ringerike kommuner nå synes å gå inn for. I tillegg anbefaler rådmannen at Bærum kommune ber NSB utrede et alternativ med kort dagstrekning over E-16 og Isi-elva for om mulig å kunne betjene boligområdene i Vestre Bærum.

VEDLEGG: 1) KONSEKVENsutREDNING 2) JERNBANEutREDNING
SAMMENFATNING AV KONSEKVENSBESKRIVELSE FOR
ALTERNATIV GJENNOM BÆRUM

RÅDMANNENS MERKNADER:

1. Innledning

Rådmannen viser til kommunestyrets tidligere behandling av melding om planlegging av ny Ringeriksbane. Kommunestyret ga da uttrykk for en positiv holdning til prosjektet samt at Sandvikslinjen avgjort burde legges til grunn for det videre arbeid.

NSB har nå lagt frem både en konsekvensutredning og en egen jernbaneutredning med høringsfrist 31. oktober. I sistnevnte dokument konkluderer NSB bl.a. med en foreløpig anbefaling om at ny Ringeriksbane legges via Sandvika.

Gjennomføring av prosjektet innebærer statlige investeringer i størrelsesorden kr.2-2,5 mrd. Prosjektet har god samfunnsøkonomisk lønnsomhet og alternativene 1 og 2A (Rykkinn) gjennom Bærum har de største nytte-/kostnadsverdier på henholdsvis 1,33 og 1,35. Dette forklares ved at befolkningsgrunnlaget er godt og alternativene får flest reisende. Stasjonsplasseringene i Bærum har med andre ord stor betydning for prosjektets lønnsomhet.

Rådmannen konstaterer således at dersom befolkningen i Bærum og Vest-regionen kan dra nytte av de store statlige investeringer uten at lokalmiljøet påføres uakseptable inngrep, så vil dette også tjene til fordel for prosjektets lønnsomhet.

I konsekvensutredningen redegjøres for virkninger av alternative korridorvalg ved fremføring av banen. Innenfor den enkelte korridor er de lokale virkninger synliggjort gjennom drøfting av ett eller flere trasèvalg. Rådmannen viser til sammendragsrapporten fra NSB. I tillegg er det til denne saksfremstilling utarbeidet et eget vedlegg som sammenfatter konsekvensbeskrivelsene for de trasèer som går gjennom Bærum. Ringeriksbanen har stor betydning for kommunens strategiske valg med hensyn til fremtidig utbyggingsmønster. Rådmannen legger derfor saken direkte frem for formannskapet som kommuneplanutvalg.

2. Korridoren Sandvika-Sundvollen

For korridoren ut fra Sandvika er det presentert tre forskjellige trasè-muligheter (alternativene 2, 2A-Rykkinn og 2A-Frogner/Avtjerna). Utredningen av alternativene 2A har sin bakgrunn i at kommunestyret har bedt om å få utredet en stasjonsmulighet i Skui/Bjørumsområdet og at administrasjonen under utredningsarbeidet også har anmodet NSB om å se på mulighetene for å betjene Rykkinn-området.

Inntegningen av trasèene i 2A-alternativet står helt og holdent for NSB's egen regning og har på forhånd ikke vært drøftet med de politiske og administrative organer som er opprettet i forbindelse med utredningsarbeidet.

Rådmannen viser til vedlagte sammenfatning av de konsekvenser NSB har beskrevet for 2A-alternativene. Konsekvensene er av en slik art og av et slikt omfang at rådmannen vil fraråde videre

utredning av disse trasèer i dagen gjennom Bærum.

Selv om NSB nå har anbefalt korridoren Sandvika-Sundvollen, er det allerede klart at dette alternativet kan møte motstand i Hole og Ringerike kommuner. Et utvalg bestående av tre fylkestingsrepresentanter fra Buskerud og ordførerne i Hole og Ringerike har nå anbefalt alternativ 6 fra Skøyen til Åsa. Dette alternativet går utenom Bærum.

Dersom Hole ikke ønsker jernbanen og NSB bøyer seg for dette, vil alternativ 2 Sandvika-Sundvollen automatisk bli skrinlagt. Muligheten for å la Sandvikalinjen bøye av og føre denne inn på alternativ 6 før Åsa kan da være en mulighet.

Dersom Bærum fortsatt ønsker å arbeide for å få ny Ringeriksbane via Sandvika, bør kommunen be om å få utredet ovennevnte mulighet. Samtidig bør kommunen - av hensyn til nytte/kostnadsforholdet i et slikt alternativ - gjøre det klart hvorvidt en ønsker å få utredet muligheten for en stasjon i Rykkinn-området.

Rådmannen er gjort kjent med at NSB allerede på et tidligere tidspunkt har vurdert alternativer som er langt mer skånsomme enn de 2A-alternativene som nå er presentert og som også kan betjene Rykkinn-området. NSB opplyser at de er innstilt på å arbeide videre med disse. Alternativene krysser E-16 i korte dagstrekninger ved Franzefos eller ved Økri. Det synes som om alternativet ved Økri er det mest aktuelle for videre utredning, uten at rådmannen dermed kan ta standpunkt før fordeler og ulemper er konsekvensutredet.

NSB bør nå få slippe videre utredninger av slike alternativer dersom Bærum kommune ikke ønsker at jernbanen skal betjene større befolkningskonsentrasjoner i Vestre Bærum. På sikt må da behovet for ytterligere kapasitet i transportsystemet løses ved vegutbygging med de støy- og forurensingsproblemer det fører med seg for befolkningen i Vestre Bærum.

3. Konsekvensvurderingene

Etter rådmannens syn gir konsekvensutredningen et godt bilde av påregnelige virkninger ved de ulike alternativer slik disse er presentert fra NSB. Når virkningene er såvidt dramatiske, skyldes imidlertid dette at NSB i denne omgang synes å ha vært lite opptatt av å presentere tunnelloøsninger gjennom de bebygde deler av Bærum. Slike løsninger ville redusert inngrepene i landskap og bomiljø betydelig.

Det er for øvrig ett område som generelt er mangelfullt omtalt i alle alternativene. Det gjelder inngrep i bestående bomiljøer med riving av hus og andre direkte negative virkninger for nabolaget, herunder støy, rystelser og barrierevirkninger. Rådmannen er klar over at NSB på dette tidspunkt i prosessen ikke ønsker å være for detaljert siden trasèene bare er grovt inntegnet nå og kan bli flyttet senere. Men på samme måte som andre fysiske virkninger av å legge banen i dagstrekninger anskueliggjøres, må en i det minste kunne kreve at virkninger som gjør at folk må flytte fra hus og hjem også beskrives.

Et annet meget vesentlig spørsmål som bare såvidt berøres i konsekvensutredningen, er virkninger på fremtidig utbyggingsmønster i kommunen. Mulighetene for å betjene Avtjerna og/eller områdene vest for Rykkinn som fremtidig utbyggingsretning er omtalt, men ikke drøftet. Stoppestedene synes vilkårlig plassert. Rådmannen viser til de vedtak kommunestyret har fattet om utbyggingsretning og de innsigelser departementet har opprettholdt mot Avtjerna. Rådmannen konkluderer med at dersom Ringeriksbanen ikke anlegges gjennom Bærum med stoppesteder som kan betjene den vestlige utbyggingsretning, må Avtjerna som utbyggingsløsning anses bortfalt.

Rådmannen vil her minne om at veien frem til etterbruk av Fornebu er lang. Kommunen vil være tjent med å få avklart alternative muligheter for fremtidig boligbygging og næringsutvikling mot slutten av dette århundret og inn i det neste. Videre konstaterer rådmannen at en stasjonsløsning som kan benyttes av eksisterende boligområder i vestre Bærum, kan bli en viktig forutsetning for å få den nye Ringeriksbanen gjennom Bærum via Sandvika.

Til den mer konkrete konsekvensbeskrivelse har rådmannen følgende merknader:

Alternativ 2 og 2A

- Virkninger for boligområder og kulturlandskap på Jong er ikke tilfredstillende belyst og omtalt
- Spesielle støyproblemer i landskapsrommet og åsene rundt Jong og ved Skui er ikke vurdert
- Støyproblemene for boliger ved tunnelåpningen ved Kirkerudbakken er ikke omtalt
- Det må tas med opplysninger om at vassdraget ved Woyen er vernet
- Virkning ved passering av Isi fyllplass er ikke omtalt

Alternativ 1

- Virkninger for boligområder ved Lesterud er ikke omtalt
- Spesielle støyproblemer i landskapsrommet og åsene langs Lommedalen er ikke vurdert

For øvrig er opplysningene om mulighetene for massedeponier i Bærum foreldet og for grove. Disse bør gjennomgås på nytt.

- - - -


Rådmannen viser til ovenstående og foreslår at formannskapet inviterer kommunestyret til å fatte følgende

vedtak:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
2. Alternativene 2 A og 1 med større strekninger i dagen gjennom Bærum, forkastes.
3. NSB anmodes om å vurdere varianter av alternativ 2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alternativ 6.

I tillegg vurderes muligheter for å betjene Rykkin-området med kort strekning i dagen over Isi-elva og E-16.

4. Kommunestyret slutter seg til de merknadene til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremleggets pkt.3.


Matz Sandman



PROTOKOLL
fra formannskapsmøte onsdag
20. oktober 1993 kl. 18.00

Møtet ble ledet av ordfører Odd Reinsfelt.

Følgende representanter møtte:

Aud Voss Eriksen, Hans-Martin Onstad, Knut Haavardsen, Torill H. Heggen, Bjørn Rønnes, Kari Langeland, Anne-Lise Kullmann, Thorleif Steenbuch, Halvdan Skard, Marit Handal, Arne Bjørlykke, Anna Marie Nes, Halvdan Hegtun, Helge Høva.

For Øivind Skjerve møtte Naweed Khawar
For Kaare Granheim møtte Eva Holo Kostveit

17 representanter.

Fra administrasjonen møtte: Rådmannen, ass. rådmann og kommunaldirektørene.

Protokoll fra møte 13. oktober 1993 ble enstemmig godkjent.

Følgende saker ble behandlet:

- SAK 179/93 NY RINGERIKSBANE - KONSEKVENsutredning
- SAK 180/93 PEDER MØLLER - BILLIGHETSERSTATNING
- SAK 181/93 SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING FOR ØL, VIN OG BRENNEVIN
- BJØRN M. STRØMSODD, DICKENS PUB & CAFÉ A/S, RÅDM.
HALMRASTS VEI 7, SANDVIKA
- SAK 182/93 SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING FOR BRENNEVIN - SVEN-
ERIK KNOFF, FORNEBU HOVEDGÅRD, SNARØYVEIEN 44, 1330
OSLO LUFTHAVN
- SAK 183/93 SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING FOR ØL, VIN OG BRENNEVIN
- REIDUN GUTVIK KORSSJØEN, TANUM ELDRESENTER, GAMLE
TANUMVEI 66, 1300 SANDVIKA
- SAK 184/93 GARANTI - VEAS
- SAK 185/93 VALG

II

- SAK 186/93 KOMMUNALE LOKALER PÅ RYKKINN
- SAK 187/93 STEVNING TOPAAS OG HAUG A/S - BÆRUM KOMMUNE FORLIK

I

- SAK 188/93 OPPARBEIDELSE AV JERNBANEPLASSEN - DELPROSJEKT AV
SANDVIKA STASJON
(Utsatt i møte 13. oktober - sak 174/93)
- SAK 189/93 EIENDOMSFORVALTNINGENS ARBEIDS- OG ANSVARSOMRÅDE
- SAK 190/93 OFFENTLIG SPØRRETID I KOMMUNESTYRET & SPØRSMÅLET OM
HØRINGER SOM ARBEIDSINSTRUMENT FOR
HOVEDUTVALG/FORMANNEKSP
- SAK 191/93 TV-AKSJONEN 93 - "GRENSELØS OMSORG" Norges Røde
Kors

SAK 179/93 NY RINGERIKSBANE - KONSEKVENsutREDNING

Rådmannens innstilling av 12.10.93.

Rådmannen viser til sine merknader og foreslår at formannskapet inviterer kommunestyret til å fatte følgende vedtak:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
2. Alternativene 2 A og 1 med større strekninger i dagen gjennom Bærum, forkastes.
3. NSB anmodes om å vurdere varianter av alternativ 2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alternativ 6.

I tillegg vurderes muligheter for å betjene Rykkinn-området med kort strekning i dagen over Isi-elva og E-16.

4. Kommunestyret slutter seg til de merknadene til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremleggets pkt.3.

Det var omdelt følgende skriv fra:
 Ringerike formannskaps innstilling til kommunestyret vedrørende Ringeriksbanen.
 Sivilarkitekt Carl Wilhelm Tyren datert 15.10.93.
 Bekkestua Vel datert 05.10.93
 Jongsåsen Vel datert 19.10.93
 Tanum Vel datert 19.10.93

Anna Marie Nes fremmet følgende forslag:

Bærum kommune anbefaler primært Alternativ 2 A - Rykkinnvarianten forutsatt støyskjerming og beplantning mot Wøyen gård og annen bebyggelse, og et annet og mindre spenn av viadukter.

Tillegg til pkt. 1 i innstillingen:
 forutsatt at det bygges stasjon i dagstrekningen ved Skui.

Uansett hvilken trase som velges, forutsettes at det legges en stasjon som kan betjene et av tettsetra i Bærum kommune (UTENOM Sandvika).

Eva Holo Kostveit fremmet endringsforslag til pkt. 3, 2. avsnitt:

Det legges vekt på muligheten for å legge en stasjon som betjener Rykkinnområdet, med kort strekning i dagen over elven og E-16.

Innstillingens pkt. 1 enstemmig vedtatt.
 Nes' forslag pkt. 1 fikk 3 stemmer.
 Nes' tilleggsforslag fikk 5 stemmer.
 Innstillingens pkt. 2 ble vedtatt med 14 mot 3 stemmer.
 Innstillingens pkt. 3 1. avsnitt ble enstemmig vedtatt.
 Ved alternativ votering mellom innstillingens pkt. 3, 2. avsnitt og Kostveits endringsforslag, ble Kostveits forslag enstemmig vedtatt.
 Innstillingens pkt. 4 ble enstemmig vedtatt.
 Nes' siste forslag følger saken uten votering.

Formannskapetets innstilling:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
2. Alternativene 2 A og 1 med større strekninger i dagen gjennom Bærum, forkastes.
3. NSB anmodes om å vurdere varianter av alternativ 2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alternativ 6.

 Det legges vekt på muligheten for å legge en stasjon som betjener Rykkinnområdet, med kort strekning i dagen over elven og E-16.
4. Kommunestyret slutter seg til de merknadene til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremleggets pkt.3.

SAK 180/93 PEDER MØLLER - BILLIGHETSERSTATNING

Rådmannens innstilling av 12.10.93.

Rådmannen fraråder at det blir gitt erstatning og foreslår at formannskapet innbyr kommunestyret til å gjøre følgende vedtak:

Anmodningen om billighetserstatning til Peder Møller tas ikke til følge.

Det var omdelt følgende skriv:

Fra Rådmannen notat datert 18.10.93.

Fra Liv Skrede, Peter Jepsen, Ola Raftevoll, Erik Østbye datert 18.10.93.

Fra diverse politikere datert 24.05.93.

Ordføreren fremmet følgende forslag:

Formannskapet viser til sine tidligere behandlinger av denne saken og finner ikke at det foreligger grunnlag for fornyet realitetsbehandling i



DRAMMEN KOMMUNE

C 3

ORDFØREREN

NORGES STATSBANER	ass.kode
22 OKT. 1993	
Sak/Doknr. _____	X
Arkivbet.	

Buskerud Fylkeskommune
Plan- og næringskontoret
Haugesgt. 89

3020 DRAMMEN

Drammen, 21.10.93

Deres ref.:

Vår ref.:

J.nr.:

A.nr.:

FYLKESDELPLAN FOR RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE

Det vises til fylkeskommunens høringsutkast til fylkesdelplan for Ringeriksbanen.

Drammen kommune har drøftet utkastet og konkludert med å anbefale traséalternativet Sandvika - Hønefoss.

For Drammen, som nå vil miste det vesentlige av den direkte togforbindelsen med Bergen / øvre del av Buskerud, er det av vesentlig verdi at reisetiden ikke blir forlenget i forhold til i dag. For reisende fra Drammen bestemmes reisetiden til Hønefoss av reisetid fra Drammen til Sandvika / Skøyen / Oslo, av ventetiden der og av reisetiden videre til Hønefoss. Summen av disse tidene må være mindre enn dagens reisetid, hvis ikke vil det være vanskelig å forklare at man først må reise østover når man skal vestover. Det vises forøvrig til kap. 5.2.3. i delrapport "Konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk i Buskerud" og delrapportens konklusjon om at "Traséen Sandvika - Sundvollen antas å gi den samferdselsmessig beste totalløsning".

Drammen kommune er også kjent med NSB's forløpige anbefaling av alternativet Sandvika som utbyggingskorridor. Med bakgrunn i ovenstående vurderinger anbefaler Drammen at Ringeriksbanen bygges ut med utgangspunkt i Sandvika i samsvar med NSB's foreløpige anbefaling.

For Drammens del vil et alternativt reiseopplegg være å nytte Randsfjordbanen. Ved å nytte gjennomgående vogner, dvs. vogner som settes opp i Drammen eller kommer fra Vestfold og knyttes direkte på Bergenstoget i Hønefoss, vil Drammensområdet opprettholde samme togtilbud som i dag. Reisetiden blir uforandret og de reisende slipper ulempen som et togbytte er. Dette forutsetter at det opprettes tilbringertog til/fra alle bergenstogene.

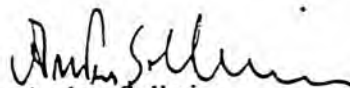
Drammen ser det som viktig at det kollektive transporttilbudet mellom nedre og øvre del av Buskerud ikke svekkes. At man for å komme mellom øvre og nedre del av fylket må reise innom Akershus, vil lett bidra til at avstanden oppfattes som lengre enn i dag. Toget kan da

komme til å tape i konkurransen med privatbilen. Dette taler også sterkt for å utvikle og styrke togtilbudet på Randsfjordbanen i kontakt med Bergensbanen.

Fylkesdelplanen omhandler flere elementer av konsekvenser for Ringeriksområdet. For Drammens del kunne det ha vært ønskelig med en mer omfattende vurdering av hvilke konsekvenser Ringeriksbanen vil få for utviklingen av Drammensområdet. Det er uklart på hvilket grunnlag NSB trekker sin konklusjon om at "noen næringsmessige eller regionale virkninger av dette for Drammens-området kan imidlertid vanskelig påvises".

Med vennlig hilsen


Turid Wickstrand Iversen


Anders Solheim
rådmann

Kopi: NSB, Konsernstab strategi og miljø, Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Rådmann
Teknisk kommunaldirektør



HOLE KOMMUNE

Ordføreren

C4

NORGES STATSBANER	Kass.kode
05 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 95/5000	144
Arkivbet. 2553	

NSB
Strategi og Miljø
postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

DERES REF.:

VÅR REF.:
Bentsen/ija

ARK:

DATO:
4.11.93

RINGERIKSBANEN - UTTALELSE

Det underrettes med dette om Hole kommunestyre i møte 1. november gjorde slikt vedtak:

"Kommunestyret legger vekt på de natur- og miljøforstyrrelser som en jernbanetrase i dagen vil påføre Hole kommune, hvis den legges sentralt gjennom bygda. I en samlet vurdering av det foreliggende utredningsmaterialet, vil fordelene ikke oppveie ulempene.

Kommunestyret viser til manglende dokumentasjon av de nytte-/kostnadsberegninger som anføres i begrunnelsen for Ringeriksbanen, og bemerker spesielt de høye verdier for gevinst for ny trafikk samt manglende kostnadssetting av negative virkninger.

NSB's konsekvensvurdering fase I og hovedrapport for Ringeriksbanen tas til etterretning, under henvisning til saksutredning og vedtak.


1. Hole kommune tiltrer primært anbefaling gitt 9.9.93 av politisk styringsgruppe oppnevnt av Buskerud fylkeskommune.

"NSB's hovedalternativ 6A Skøyen-Hønefoss anbefales til videre utredning. Dette alternativ vil best ivareta det overordnede mål om forkortet reisetid Oslo-Bergen og styrke Hønefoss som regionalt senter i Buskerud."

2. Dersom Sandvika innpasses i trasevalget for Bergensbanens forkortelse, anbefaler kommunestyret sekundært en kombinasjonsløsning av alternativene 2 og 6A i tunneltrase.

3. En jernbanekrysning i bro over Tyrifjord/Steinsfjorden og en åpen jernbanekorridor som skjærer store, sentrale deler av kommunen i to er uakseptabel for Hole p.g.a. de store negative konsekvensene dette medfører.
4. Hole kommunestyre forutsetter at en Ringeriks-bane ikke forringer dagens kollektive transporttilbud i noen del av kommunen.
5. Kommunestyret viser til Stortingets vedtak om E-16 som stamveg mellom Oslo og Bergen. Som ledd i opprusting av stamvegen forutsetter kommunestyret at ny vegtrase Rørvik-Vik legges i tunnel på hele strekningen Rørvik-Vik slik at bru i Kroksund unngås. Denne forutsetning innarbeides i utkast til ny kommuneplan for Hole kommune."

Med hilsen


May-Britt Nordli
ordfører

Kopi: Fylkeskommunen v/Plan- og næringskontoret.
Ringerike, Jevnaker og Bærum kommuner.



NSB - Konsernstab strategi og miljø
P.B. 1162 Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
03 NOV. 1993		
Søk/Doknr.	92/5004	135
Arkivbet.	555.9	

J.nr.	Reg.nr.	Arkivkode	Dato
93/	93/028801		29.10.93

BERGENSBANENS FORKORTEELSE/RINGERIKSBANEN.

Ringerike kommunestyre behandlet i går den 28. oktober 1993 jernbaneutredning av juli 1993 og konsekvensutredning fase I dat. 1. juli 1993.

Utskrift av møteboken følger vedlagt.

Vi nytter anledningen til å takke for et utmerket samarbeid i en åpen og velorganisert planprosess.

R. V. Herdlevær
plan- og utviklingsleder

RINGERIKE KOMMUNE
SEKRETARIATET

93/0098 **BERGENSBANENS FORKORTELTSE - RINGERIKSBANEN -
JERNBANE - UTREDNING OG KONSEKVENSTREDNING FASE I**

Reg. nr. 93027702

Rådmannens saksframlegg, datert 11.10.93, med

forslag til vedtak:

1. Ringerike kommune anbefaler at alternativ 6 A Hønefoss-Skøyen velges som korridor for forkortelsen av Bergensbanen/Ringeriksbanen.

Subsidiært er alternativ 2 Hønefoss-Sundvollen-Sandvika også akseptabelt for Ringerike kommune.

2. Bergensbanen/Ringeriksbanen må ha stasjon i Hønefoss sentrum.
Ringerike kommune kan derfor ikke anbefale stasjon på Tolpinrud.
3. Konsekvensutredningsprogrammet for fase II anbefales.
4. Det anbefales at NSB opprettholder eller etablerer nye kontaktgrupper mot de interesserte kommuner og fylkeskommuner i det videre arbeid.

Formannskapetets behandling i møte 18.10.93, sak 0257:

Forslag fra Arne Andersen (AP):

"Ringerike kommune anbefaler at alternativ 2, Hønefoss - Sundvollen - Sandvika, velges som korridor for forkortelsen av Bergensbanen/Ringeriksbanen."

Forslag fra Torbjørn Paule (SV):

"2. avsnitt i pkt. 1 i rådmannens forslag til vedtak utgår."

PUNKTVIS AVSTEMMING:

Punkt 1, 1. ledd:

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag og Andersens forslag, ble rådmannens forslag vedtatt med 10 mot 7 stemmer.

Punkt 1, 2. ledd:

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag og Paules forslag, ble rådmannens forslag vedtatt med 13 mot 4 stemmer.

Punkt 2: Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Punkt 3: Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Punkt 4: Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Dette som formannskapetets innstilling til kommunestyret.

Kommunestyrets behandling i møte 28.10.93, sak 0098:

Nye dokumenter fremlagt i møtet:

- Referat fra møte i styringsgruppa for fylkesdelplan Ringeriksbanen 27.10.93.
- Uttalelse fra Oslo og Omland Friluftsråd, datert 27.10.93.
- Brev fra Fredrik C. Hildisch, datert 25.10.93.

Ordføreren refererte uttalelse fra Jevnaker kommune, datert 27.10.93.

Forslag fra Arne Andersen (Ap):

1. Ringerike kommune mener det vil være riktig å velge alternativ 2 for Bergensbanens forkortelse.
2. Ringerike kommune mener en ny stasjon bør plasseres vest for Hønefoss sentrum.

Nytt punkt 5:

Det er viktig av den planlagte tempoplan for planlegging og utbygging av Bergensbanens forkortelse holdes."

Forslag fra Petter Endrerud (Frp):

"Nytt punkt 2:

- Ved valg av det primære alternativet i pkt. 1, anbefales stasjon i Hønefoss sentrum.
- Skulle det subsidiære alternativet i pkt. 1 bli valgt, stiller Ringerike kommune seg åpen for valg av stasjonsløsning."

Forslag fra Torbjørn Paule (SV):

"2. avsnitt i punkt 1 i formannskapetets innstilling utgår."

PUNKTVIS AVSTEMMING:

Det var 68 representanter tilstede under avstemmingen.

- 1a Ved alternativ avstemming mellom formannskapetets innstilling og Andersens forslag, ble formannskapetets innstilling vedtatt med 39 mot 29 stemmer.
- 1b Ved alternativ avstemming mellom formannskapetets innstilling og Paules forslag, ble formannskapetets innstilling vedtatt med 43 mot 25 stemmer.
2. Petter Endreruds forslag fikk 7 stemmer og falt. Ved alternativ avstemming mellom formannskapetets innstilling og Andersens forslag, ble formannskapetets innstilling vedtatt med 50 mot 18 stemmer.
3. Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.
4. Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.
5. Andersens forslag til nytt punkt 5 ble enstemmig vedtatt.

Etter dette ble uttalelsen i sin helhet tatt opp til avstemming og ble enstemmig vedtatt.

Vedtaket lyder slik:

- 1a. Ringerike kommune anbefaler at alternativ 6 A Hønefoss-Skøyen velges som korridor for forkortelsen av Bergensbanen/Ringeriksbanen.
- 1b. Subsidiært er alternativ 2 Hønefoss-Sundvollen-Sandvika også akseptabelt for Ringerike kommune.
2. Bergensbanen/Ringeriksbanen må ha stasjon i Hønefoss sentrum. Ringerike kommune kan derfor ikke anbefale stasjon på Tolpinrud.
3. Konsekvensutredningsprogrammet for fase II anbefales.
4. Det anbefales at NSB opprettholder eller etablerer nye kontaktgrupper mot de interesserte kommuner og fylkeskommuner i det videre arbeid.
5. Det er viktig av den planlagte tempoplan for planlegging og utbygging av Bergensbanens forkortelse holdes."

Retts utskrift:

Angemund Fossbråten

S A K S F R A M L E G G

Saknummer	Utvalg	Møtedato	Saksb.
93/0257	Formannskapet	18.10.93	A30
93/0098	Kommunestyret	28.10.93	A30

Reg.nr. 93027702 Jnr. 91/00114

Sakstittel:

BERGENSBANENS FORKORTELTSE - RINGERIKSBANEN - JERNBANE- UTREDNING OG KONSEKVENsutREDNING FASE I

%%%

Saksdokumenter:

Brev fra NSB, Konsernstab Strategi og miljø, dat. 16.07.1993
m/vedlagt jernbaneutredning/Hovedrapport
(trykt, tidligere utsendt).

Brev fra NSB, Bane, dat. 14.07.1993 med vedlagt Konsekvensutredning
fase I
(trykt, tidligere utsendt).

Utskrift av møtebok for Innlandsfiskeremnda, sak 15/93, dat. 25.08.93
(trykt).

Utskrift av møtebok for Viltremnda, sak 37/93, dat. 24.09.93
(trykt).

Utskrift av møtebok for Landbruksremnda, sak 67/93, dat. 27.09.93
(trykt).

Utskrift av møtebok for Bygningsrådet, sak 0134/93, dat. 27.09.93
(trykt).

Utskrift av møtebok for Hovedstyret for kultur, omsorg og
oppvekstmiljø, sak 0138/93
(trykt).

Brev dat. 16.09.93 fra Cornelius Jacobsen,
Bølgenehøgda 4, 3500 Hønefoss
(utrykt).

Brev dat. 27.09.93 fra Åsa Vel
(utrykt).

Brev dat. 04.10.93 fra Oslo og Omland Friluftsråd
(utrykt).

Utredning:

Etter en planprosess som har pågått siden 1991 har NSB fremlagt nye planer for innkorting av Bergensbanens på strekningen Oslo-Hønefoss.

NSB's Jernbaneutredning/Hovedrapport for Bergensbanens forkortelse/Ringeriksbanen og Konsekvensutredning fase I er fortiden ute til høring med frist til 31.10.1993 for å avgi uttalelse.

Hovedrapporten inneholder en beskrivelse av de alternative trasekorridorer, samt en analyse av marked, bedriftsøkonomisk vurdering og samfunnsøkonomisk vurdering av prosjektet.

Konsekvensanalyse fase I som er "grovmasket" og tilpasset dette plannivået, beskriver konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn for de ulike alternativer.

I dette dokumentet fremlegges dessuten et forslag til program for fase II i konsekvensutredningen.

Denne delen vil være mer "finmasket" og tilpasset kommuneplannivået.

De foreliggende planer er forsert fram som en følge av Stortingets vedtak av 18. juni 1992 som lyder slik:

"Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994-97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer f.eks. på Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercity-sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk jernbaneplan for 1994-97."

Under det løpende planarbeidet har NSB holdt åpen kontakt med de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom en politisk kontaktgruppe og en administrativ kontaktgruppe. I Ringerike kommune har NSB baneregion sør i tillegg vært aktivt med i ATP-arbeidet for Hønefoss.

Det er innkommet høringsuttalelser fra Landbruksnemnda, de to Hovedstyrene, Viltnemnda og Innlandsfiskenemnda. Videre er innkommet uttalelse fra blant andre Åsa Vel.

Parallelt med NSB's planlegging er det utarbeidet et forslag til fylkesdelplan for Ringeriksbanen. Høringsfrist er her satt til den 22.10.1993. Denne kommer som egen sak.

Forøvrig minner jeg om at Ringerike kommune har uttalt seg positivt om Bergensbanens forkortelse/Ringeriksbanen i desember 1991 og i august 1992.

Det ble også i den forbindelse lagt betydelig vekt på jernbanen som et effektivt, lønnsomt og miljøvennlig transportmiddel.

Vurdering:

Det må understrekes at Ringeriksbanen primært er et nasjonalt tiltak som skal bringe ned kjøretiden for personer og gods mellom Norges to største befolkningskonsentrasjoner og markeder.

Jernbaneanksen Bergen-Oslo-mot Sverige/Danmark og Europa forøvrig, er av vital betydning for næringslivet i store deler av Sør-Norge.

Målet er å bringe reisetiden mellom Oslo og Bergen ned mot under 3,5 timer i løpet av 10-12 år.

Ringeriksbanen er det enkelttiltak som har størst innflytelse på reise/kjøretiden på strekningen Oslo-Bergen.

Den bringer samtlige reisemål på strekningen Hønefoss-Bergen 1 time "nærmere" Oslo og kontinentet. Spesielt er dette viktig for reiselivsnæringen som er svært betydelig langs Bergensbanen.

For Ringerike og Ringeriksregionen innebærer det store utfordringer og muligheter å få innkortet kjøretiden mot Oslo. Avhengig av alternativ vil Hønefossingen kunne nå Oslo sentrum med en reisetid fra 28-40 min.

Ringerike kommune har allerede gjennom sin strategiske planlegging prioritert en satsing på byen Hønefoss som regionalt og lokalt senter. Gode kommunikasjoner vil være av avgjørende betydning for at en slik satsing skal lykkes.

Sysselsetting er et annet satsingsområde og Ringeriksbanen kan innebære nye muligheter for vår region. Denne regionen er som industriregion i tilbakegang hva angår antall arbeidsplasser, og kommunen har erkjent et ansvar for å bedre sysselsettingssituasjonen.

Befolkningssammensetningen i Ringerike viser en overrepresentasjon av de eldre årsklasser og denne tendensen vil kunne motvirkes av en økt innflytting/tilbakeflytting/minsket utflytting.

De regionale virkninger av at Hønefoss kommer drastisk "nærmere" Oslo er utredet av Asplan Analyse for NSB. Beregningene viser ingen dramatiske endringer hverken hva angår befolkning eller arbeidsplasser. Beregningen konkluderer med en økning av Hønefossbefolkningen og en betydelig økning i pendling og arbeidsreiser mot Oslo.

Asplanutredningen konkluderer med at Ringerike kommunes egen tilrettelegging vil være av avgjørende betydning for den faktiske virkning på folketallet.

Liknende utredninger er gjort i forbindelse med fylkesdelplanen som er nevnt ovenfor. Her har to andre konsulentfirmaer utredet det samme spørsmålet og det konkluderes også her med at kommunens egen tilrettelig for innflytting/etablering vil være utslagsgivende.

De innhentete lokale uttalelsene divergerer en del i anbefalinger og konklusjoner, men grovt oppsummert synes det å fremgå at det er to alternativer som dekker Ringerikes interesser best.

Både alternativ 6 A Hønefoss-Skøyen og alt. 2 Hønefoss-Sundvollen-Sandvika dekker Ringerikes interesser om enn på en noe ulik måte.

Alle andre alternativer synes å være uakseptable for Ringerike med unntak av alternativ 1 Hønefoss-Sundvollen-Lommedalen-Skøyen. Dette alternativet er til gjengjeld klart uakseptabelt for Bærum kommune.

De signaler som hittil er kommet fra Hole kommune tyder på at man der går i mot alternativene 1 og 2. Hva angår Ringerike kommune bør alternativene 4 A (langs Steinsfjorden) og de lokale variantene 3B, 4 B og 6B (om Hesselberg, Tandberg, Hverven) avvises av landskapsmessige og miljø-messige hensyn. Flere av disse alternativene forlenger dessuten traseen unødige.

Alternativ 6 A er den korridor som har den korteste reisetiden (28 min.) og er derfor det alternativ som best ivaretar målet om å oppnå forkortet reisetid Oslo-Hønefoss-Hallingdal-Bergen.

Forskjellen i lengde på alternativ 6 A og alternativ 2 er i underkant av 10 km.

Dette alternativet prioriterer også reisende fra Hønefoss mot Oslo sentrum.

Alternativ 2 er det alternativ som ivaretar lokaltrafikken på Ringerike og i Hole og Bærum best. Her får de reisende kontakt mot Sandvika og omkringliggende områder. Alternativ 2 er det alternativ som har best nytte/kostforhold og er også anbefalt av NSB.

Konsekvensanalysen holder dette alternativet som det dårligste hva angår konsekvensene for landskap og miljø.

Alternativ 6 A har en tunnellengde på ca. 35 km mens alternativ 2 har en tunnellengde på ca. 21 km.

Lengste jernbanetunnel i Norge i moderne tid vil bli 14 km på den nye Gardermoenbanen.

Valg av alternativ kan også ha innflytelse på de regionale virkninger. Alternativ 2 vil føre til et annet konkurranseforhold hva angår etableringer/bosetting enn for alternativ 6 A. Ved alt. 2 må Hønefoss konkurrere med både Sandvika og Hole mens det ved alt. 6 A ikke er noen etableringsmulighet mellom Oslo og Hønefoss.

Lokaliseringen av stasjon for Hønefossområdet er et kardinalspørsmål både i de foreliggende utredninger og i fylkesdelplanen. Stasjonslokaliseringen vil ha stor innflytelse på utformingen av det øvrige transportsystemet og på lokaliseringen av nye boliger og bedrifter.

For byen Hønefoss er det av meget stor betydning å være en stasjonsby på denne kanskje landets viktigste jernbaneanakse og det er også av stor viktighet at stasjonen ligger så nært opp til bysenteret som mulig.

Helst burde man også tilstrebe en best mulig samlokalisering av Hønefoss jernbanestasjon og Hønefoss rutebilstasjon. Nåværende stasjon kan nyttes både dersom man velger alternativ 6 A og alternativ 2.

Anbefaling:

Etter min vurdering gir det foreliggende materiale et godt grunnlag for relativt klare anbefalinger fra Ringerike kommune. NSB har gjort et meget godt og grundig utredningsarbeid og planprosessen så langt er preget av åpenhet og vilje til samarbeid. Utredningen har behandlet både positive og negative virkninger av Ringeriksbanen på en ryddig og objektiv måte uten slagsider av noen art.

Det nære og åpne samarbeidet bør også fortsette i det videre planarbeidet.

Ut fra en samlet vurdering bør Ringerike kommune prinsipielt velge alternativ 6 A som korridor for forkortelse av Bergensbanen/Ringeriksbanen.

Jeg anbefaler videre at man også tilkjenner at alt. 2 er akseptabelt for Ringerike.

Disse to alternativer er svært forskjellig både hva angår tekniske forhold og hva angår regionale trafikkale virkninger/tilpassinger.

Tunnellengden øker fra ca. 21 km i alt. 2 til ca. 35 km i alt. 6 og det er få hittil bygde tunneler av denne lengden i verden forøvrig. Egne norske erfaringer med slike tunnellengder eksisterer altså ikke. Alternativ 2 dekker de lokale trafikanter i Hønefoss, Hole og Bærum på en annen måte enn alt. 6.

Det er nettopp dette som gjør at alt. 2 har et bedre nytte/kostforhold enn alt. 6.

Dersom man satser alle kort på alternativ 6 kan vi risikere at planprosessen sinkes dersom høringsuttalelsene og de nærmere vurderinger av korridorene skulle ende opp med at NSB fortsatt vil anbefale alternativ 2 når de sender saken til Samferdselsdepartementet i mai/juni 1994.

Jeg vil her minne om at det verst tenkelige alternativ for Ringerike er at det ikke bygges noen ny forbindelse mellom Oslo og Hønefoss i det hele tatt.

Når det gjelder stasjonsspørsmålet i Hønefoss-området anbefaler jeg at Ringerike kommune entydig går inn for en mest mulig sentral beliggenhet.

Nåværende stasjon inneholder store utviklingsmuligheter og vil kunne tjene som stasjon både for alternativ 6 A og alternativ 2.

En ny stasjon på Tolpinrud kan føre til en uheldig spredning av sentrumsfunksjoner med en svekkelse av Hønefoss sentrum som konsekvens.

Dette vil i så fall bryte med kommunens strategiske beslutning om satse på Hønefoss.

Et valg av stasjon ved nåværende Hønefoss stasjon i kombinasjon med alternativ 6 eller 2 vil forenkle vårt eget arbeid med den høyst påkrevde areaaldelen for Hønefossområdet.

:::

Jeg anbefaler at formannskapet legger saken fram for kommunestyret med slikt

forslag til vedtak:

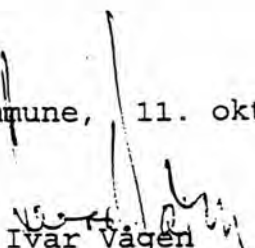
1. Ringerike kommune anbefaler at alternativ 6 A Hønefoss-Skøyen velges som korridor for forkortelsen av Bergensbanen/Ringerikebanen.

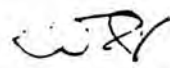
Subsidiært er alternativ 2 Hønefoss-Sundvollen-Sandvika også akseptabelt for Ringerike kommune.

2. Bergensbanen/Ringeriksbanen må ha stasjon i Hønefoss sentrum. Ringerike kommune kan derfor ikke anbefale stasjon på Tolpinrud.
3. Konsekvensutredningsprogrammet for fase II anbefales.
4. Det anbefales at NSB opprettholder eller etablerer nye kontaktgrupper mot de interesserte kommuner og fylkeskommuner i det videre arbeid.

...

Ringerike kommune, 11. oktober 1993


Ivar Vågen
rådmann

Saksbehandler (utøvende): Reidar Viktor Herdlevær 

UTSKRIFT AV MØTEBOK

for INNLANDSFISKENEMNDA

i møte 25. AUGUST 1993

Av 5 medlemmer var 4 tilstede.

SAK 15/93.

BERGENSBANENS FORKORTELTSE - RINGERIKSBANEN, HØRING AV
KONSEKVENSTRETNING FASE 1.

Innlandsfiskenemndas behandling:

Steinar Larsen fremmet følgende forslag:

"Ringeriksbanen har ingen innflytelse på fiskebestanden
uansett hvilke alternativ som velges".

Larsens forslag ble enstemmig vedtatt.

Rett utskrift:

Ingebjørg Flatin
Ingebjørg Flatin

7

S A K S F R A M L E G G

Saknummer	Utvalg	Møtedato	Saksb.
CC15/93			
Innlandsfiskeremnda		25.08.93	F02

Reg.nr. 93021484 Jnr. 91/00114

Sakstittel:

**BERGENSBANENS FORKORTELTSE-RINGERIKEBANEN, HØRING AV
KONSEKVENSTREDNING FASE 1.**

Saksdokumenter:

Oversendelsesbrev av 10. august fra plan og utviklingsseksjon Stab m/vedlegg. (Trykt)

Sammendrag av Konsekvensutredning fase 1 av 1. juli 1993 fra NSB. (Trykt)

Utredning:

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 inneholdt et forslag til utredningsprogram med fremdriftsplan for hele prosjektet, samt et forslag til " grovmasket " konsekvensutredningsprogram for fase 1, etter Plan- og bygningslovens kap. VII -a.

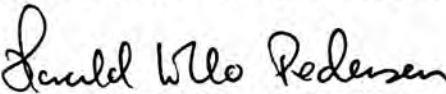
Konsekvensutredning fase I er np ferdig og er av NSB Banedivisjon lagt ut til offentlig høring i perioden 19. juli 1993 til 31. oktober 1993.

Vurdering:

Saken legges fram for nemnda uten forslag til uttalelse.

:::
:
...

Ringerike kommune, 20.08 93.


Harald Lillo Pedersen
forvaltningsleder.

Tjenesteleder:

Saksbehandler (utøvende): Harald Lillo Pedersen

RINGERIKE VILTNEMND

STORGT. 13, 3500 HØNEFOSS
Tlf. 067-20222

27. 09. ~
721
93/025413
91/00114

Ringerike kommune
Rådhuset

3500 Hønefoss

RINGERIKSBANEN

Vedlagt oversendes viltnemndas uttalelse om ringeriksbanen,
for videre behandling.

Hønefoss, 24. september 1993

Hans Bergan

Hans Bergan

NSB har utredet en rekke alternative trasèer gjennom Ringerike for den planlagte Ringeriksbanen. Viltnemda er bedt om å vurdere de viltmessige sider, i forbindelse med den kommunale behandling av utredningene. De ulike alternativer er :

ALTERNATIV 1:

Trasèen kommer ut i dagen nordvest for Mostjern, skjærer gjennom Lamyra naturreservat to ganger samt et større jordbruksareal, før den krysser Storelva ved Fredenshavn. Etter kryssing av Storelva går trasèen nordvestover mellom Storelva og Prestmoen. Ved Dal krysser trasèen gjennom to større jordbruksarealer før den går inn i tunnel ved RV 7 (omkjøringsveien). Trasèen kommer ut i dagen igjen like før kryssing av Randsfjordbanen ved Tolpinrud, der det er planlagt stasjonsutbygging for Hønefoss. På strekningen fra kryssing av Randsfjordbanen til sammenkobling med eksisterende trasè for Bergensbanen 12 -1400 m lenger nord, går trasèen gjennom jordbruksarealer. De deler av denne trasè som ikke ligger på dyrka mark ligger stort sett på skogsmark av høyeste bonitet.

Denne trasèen berører viltet på følgende punkter:

a) Lamyra er en gjengrodd meander hvor vannfuglene nå stort sett er borte, men som fortsatt har et rikt fugleliv i frodig kratt- og fuktskog. Trasèen går heller ikke langt unna Mostjern (ca 100m) hvor det fortsatt er vannfugl.

b) Kryssing av Storelva ved Fredenshavn. Her er på Viltområdekart for Ringerike et viltområde (nr. 153) som beskrives slik: "VÅTMARKSFUGL-RASTEPLASS-VINTER. Vanligvis isfritt parti av elva der det oppholder seg sangsvaner".

c) Det er heller ikke langt til Juveren naturreservat (350m)-et unikt vannfuglområde.

d) Et våtmarksområde med fugl krysses også mellom Sandtangen og Busund.

Konflikten i forhold til disse fugleområdene ligger først og fremst i strekking av kjøreledninger, som forårsaker stygge ulykker når fugl flyr inn i dem. Dessuten den generelle forringelse av unike naturområder - spesielt gjelder dette Lamyra som jo er fredet etter Naturvernloven. Selve togene vil neppe forstyrre fuglelivet så mye, fugl synes å ha stor tålegrense for trafikk.

e) Videre nordover berøres gode viltområder med god bestand, særlig av rådyr. En del elg vil også alltid stå i området, det største antall på snørike vintre når elgen presses ned i lavlandet og utnytter all skog der. Det vil være nødvendig med tiltak for å hindre tog/storviltkollisjoner i området - men dette vil igjen ha den uheldige virkning at det stenger for en naturlig utveksling av dyr mellom østre og vestre deler av Ringerike. Ved Dal er registrert et helårs elgtrekk (viltområde 148) i NV - SØ retning.

VURDERING:

38

Kryssing av fugleområde i syd og storviltområde langs hele strekningen gjør alternativet viltmessig uheldig.

ALTERNATIV 2:

Dette kommer inn i Ringerike midt på Lamoen og krysser Storelva nord for Lahaugen, altså 200m lenger vest som enn alt. 1. De to alt. nærmer så hverandre gradvis og møtes øst for Madseplassen, sydøst for Dal.

Også dette alt. går gjennom viltområde 153 (se under alt.1), men det unngår Lamyra naturreservat, og det ligger noe lenger unna Juveren. Så i forhold til alt. 1 er dette noe bedre hva angår fugl og våtmarker. Hva angår fastmark og storvilt er betenkelighetene stort sett de samme som under alt 1.

VURDERING:

Noe bedre enn alt 1, men fortsatt endel uheldige virkninger for viltet.

ALTERNATIV 3A/3C

Dette er alternativer som går i tunnell fram til utkanten av Hønefoss - Toenbakken eller Kragstadmarka. Ingen berører viltinteresser i særlig grad. Viadukt (høy bro) over Storelva som forutsettes i 3C vil likevel gå gjennom viltområde 151 som er beskrevet slik: "VÅTMARKSFUGL - RASTEPLASS - HELÅRS. I møtet mellom Randselva og Begna oppholder det seg fugl hele året. Vanligvis Kvinand, stokkand og laksand. Endel måkefugl". Dette er altså et viltområde midt i Hønefoss.

VURDERING:

3A utmerket viltmessig - forsåvidt også 3C men en peker der på at viltområde 151 berøres, og dette er med sin beliggenhet et nokså spesielt viltområde.

ALTERNATIV 3B

Går i tunnell til Hammerengen i Åsa, derfra vestover på tvers av det geologiske foldingsmønster. Forbi Gagnum, Hesselberg, Tandberg og Hverven - videre tvers over Hvervenmoen sør for Kartverket, forbi Monserud og over Storelva til Bærengsletta og Tolpinrud. De viltmessige betenkeligheter ligger her først og fremst i Åsa. Dette er et område som de aller fleste vintre er oppholdsted for elg og rådyr fra Krokskogen. På Viltområdekart for Ringerike omfatter det område 41 som beskrives slik: "ELG-BEITEOMRÅDE-VINTER. Trekkelg fra Nordmarka gir betydelige beiteskader på furu her. Minst 20 elg. Elgen trekker ned i begynnelsen av desember og tilbake i mai. Området er svært snøfattig og enkelte av furuåsene er hardt beitet i vinterhalvåret. En kjenner ikke til eksakt hvor elgen trekker fra, men enkelte mener at hovedvekten kommer fra Spålen-Uglaområdet."

Bemerk at beskrivelsen er fra 1987/88, og antall elg er nå langt større, og i alle fall det dobbelte.

Videre mot Hønefoss berøres mest jordbruksområder, hvor viltinteressene er sekundære. Hvervenmoen og Bærengsletta er også såpass bynære og så mye benyttet av friluftslivet at det nok er mest tilfeldig opphold av elg der - noe mer rådyr.

VURDERING:

Klar konflikt med elgområde - og forøvrig endel andre spesielle naturkvaliteter- i Åsa, ellers relativt små viltproblemer.

ALTERNATIV 4A:

Alt 4A går på østsiden av Steinsfjorden. Det kommer ut i dagen en snau km nord for Elvika, og går rett nordover langs fjorden. Nordvest for Fleskerud i Åsa går trasèen inn i tunnel og knyttes til eksisterende Bergensbane ved Toenbakken. Også denne berører altså Åsa, men banen går stort sett så lavt og derved nær bebyggelse og vei at den ikke influerer på de egentlige elgområdene. Rådyr berøres noe større grad. Helt i nord berøres viltområde 41 såvidt.

VURDERING:

Et godt alternativ viltmessig.

ALTERNATIV 4B:

Denne går samme trasè som 4A fram til Valbekken i Åsa, men den dreier der vestover og krysser Åsa delvis i tunell, men for det aller meste i dagen. Den passerer ved Nordby og sør for Ultvedt, og går sammen med 3B ved Gagnum. Deretter samme trasè som 3B.

Dette alt. går gjennom viltområde 41 på en lengre strekning. Riktignok et stykke sør for hjertet av området, men dette er et temmelig spesielt elgområde hvor enhver forstyrrelse er uheldig.

VURDERING:

Et svært lite heldig alternativ idet elgområdet i Åsa berøres i relativt stor grad.

ALTERNATIV 5A:

Identisk med alt. 1 innen Ringerike - se alt 1.

ALTERNATIV 5B:

Identisk med alt.2 innen Ringerike - se alt 2.

ALTERNATIV 6A:

Trasèen går i tunnel fra Skøyen mot Åsa og videre til Toenbakken der den kobler seg direkte på eksisterende bane mot Hønefoss.

VURDERING:

Et viltmessig utmerket alternativ.

ALTERNATIV 6B:

Går i tunnel fra Skøyen til Åsa. I nærheten av Pålstrud/Tyrihjellen kommer trasèen ut i dagen, og kobler seg raskt inn på trasèen til alt. 4B og følger denne videre fram til sammenkobling med dagens trasè for Bergensbanen i Sørumsmarka.

VURDERING:

Litt bedre enn alt 4B da den går lengre i tunnell, men likevel uheldig pga innflytelse på viltområde 41 i Åsa.

--

Nedenforstående tabell viser i hvilke lengder de ulike alternativer går gjennom dyrka mark og skog innen Ringerike:

	Dyrka mark m	Skog m	Sum m
Alt 1	2.350	2.650	5.000
Alt 2	1.650	3.450	5.100
Alt 3A/3C	0	50	50
Alt 3B	4.150	3.650	7.800
Alt 4A	650	2.850	3.500
Alt 4B	5.850	5.200	11.050
Alt 5A		Som 1	
Alt 5B		Som 2	
Alt 6A		Som 3A/C	
Alt 6B	5.350	3.000	8.350

--

Vi ser altså at de ulike alternativer har ganske ulike virkninger i forhold til viltet, og vi ser at lengden på den strekning som blir berørt også varierer endel.

Fra vilthold må en klart anbefale de alternativer som går mest i tunnell- da først og fremst 3A og 6A, dernest 3C og av de alternativ som går endel i dagen 4A.

Av alternativene sørfra er 2 bedre enn 1 og alt. østfra kan trolig rangeres med 6B som det beste, 4B som det verste og altså 3B i midten. Rangeringen av alternativene sørfra kontra alternativene østfra er vanskelig og vel endel avhengig av banens detaljutforming. Større bruk av tunneller istedet for åpne skjæringer vil f.eks. redusere skadene ved alternativene østfra, og god skjerming av kjøreledninger gjennom fugleområdene, vil redusere skadene ved alternativene sørfra. En mulig rangering, fra best til verst av de igjenværende kan være: 6B - 3B - 2 - 1 - 4B. Men det spørs om vurderingen bør være så detaljert.

INNSTILLING:

Ringerike viltneemd registrerer at de ulike alternativer til trasè for Ringeriksbanen har ulike virkninger for viltet og vil anbefale de trasèer som går mest i tunnell innen Ringerike: 3A og 6A, dernest 3C og 4A. De øvrige er relativt like, dog med 4B som uheldigste pga. lang strekning. Likeså er en sterkt betenkt på kryssing av fugleområder ved Storelvas utløp i alt. 2 og særlig alt. 1. Generelt ber en om at det i detaljplanleggingen legges vekt på å redusere skadevirkningene for viltet.

VEDTAK:

Enstemmig som innstilling.

RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE
RINGERIKE LANDBRUKSNEMNDS SAK 67/93.

NSB har utredet en rekke alternative trasèer gjennom Ringerike for den planlagte Ringeriksbanen. Noen av trasèvalgene vil ha store konsekvenser for landbruket i området, mens andre ikke, eller bare i liten grad berører landbruket.

Vurderinger av de ulike trasè-alternativer er i første rekke knyttet til arealforbruk og driftsforhold.

Tabellen under er basert på NSB's planutredning for de ulike alternativer (kart i M 1 : 10000), og viser antall meter passering gjennom fulldyrka areal og arealbeslag for de ulike alternativer. Arealkravet er basert på dobbeltspor med bredde 25 m hele veien (oppl. gitt i tlf. med NSB's plankontor).

Da de berørte jordbruksarealer nesten utelukkende består av høyproduktiv fulldyrka jord, gjenspeiler trasèlengde gjennom dyrka mark også summen av de driftsmessige ulemper som kan forventes ved de ulike alternativer. Enkelte arealer vil etter kryssing være så urasjonelle å drive at de vil gå ut av produksjon. Disse arealene kommer i tillegg til arealkravet til selve trasèen og vil for flere av alternativene føre til et tillegg på ca. 20%. Totalt sett vil dette gi et objektivt og tilnærmet riktig mål på det ellers lite målbare begrepet "driftsmessige ulemper" for de ulike alternativer.

Også de berørte skogarealer er for det meste høgproduktive og meget gode arealer. Jernbanetrasèen vil bli en meget markert barriere, som i tillegg til arealtap vil bevirke omlegginger av utdriftsveier. Vi må også regne med betydelige kantvirkninger og en er sterkt skeptisk til at anlegget kan holdes innenfor 25 m bredde. Det vil dessuten sikkert bli aktuelt med siktsoner for å hindre viltkollisjoner, om en da ikke satser på viltgjerdning.

Trasè	Passerer gjennom:		Beslag av:	
	Dyrka mark ant.m.	Skog ant.m.	Dyrka mark dekar	Skog dekar
Alt. 1	2350	2650	59	66
Alt. 2	1650	3450	41	86
Alt. 3 B	4150	3650	104	91
Alt. 4 A (var)	650 (900)	2850 (3800)	16 (23)	71 (95)
Alt. 4 B (var)	5850 (6100)	5200 (6150)	146 (153)	130 (154)
Alt. 5 A	2350	2650	59	66
Alt. 5 B	1650	3450	41	86
Alt. 6 A	0	50	0	1
Alt. 6 B	5350	3000	134	75
Alt. 3 a + 3 c	0	50	0	1

En vurdering av de alternative stasjonsplasseringene tas opp etter gjennomgang av de ulike trasèalternativer.

Alt. 1 og Alt. 5 A

Disse alternativene har felles trasè gjennom Ringerike, med en total lengde på 2350 m gjennom dyrka mark, og 2650 m skog, arealbeslag ca. 60 daa dyrka mark og 66 daa skog.

Trasèen kommer ut i dagen nordvest for Mostjern, skjærer gjennom Lamyra naturreservat og et større jordbruksareal, før den krysser Storelva ved Fredenshavn. Etter kryssing av Storelva går trasèen nordvestover mellom Storelva og Prestemoen. Ved Dal krysser trasèen gjennom to større jordbruksarealer før den går inn i tunnel ved RV 7 (omkjøringsveien). Trasèen kommer ut i dagen igjen like før kryssing av Randsfjordbanen ved Tolpinrud, der det er planlagt stasjonsutbygging for Hønefoss. På strekningen fra kryssing av Randsfjordbanen til sammenkobling med eksisterende trasè for Bergensbanen 12 - 1400 m lenger nord, går trasèen gjennom massive jordbruksarealer av vekslende kvalitet. De deler av denne trasè som ikke ligger på dyrka mark ligger stort sett på skogsmark av høgeste bonitet.

Konfliktområder i forhold til jordbruksinteressene har vi først og fremst i forbindelse med:

- kryssing av jordbruksareal ved Lamyra
- kryssing av betydelige jordbruksareal ved Dal
- stasjonsutbygging på Tolpinrud og trasè videre til sammenkobling med eksisterende trasè for Bergensbanen.

Kryssing av flere større og mindre jordbruksarealer mellom Mostjern og Dal vil føre til betydelige drifts- og miljømessige ulemper. Totalt sett ligger imidlertid den største konflikten med jordbruksinteressene fra Dal, der to større jordbruksarealer splittes, og nordover til eksisterende trasè der det utelukkende er massive jordbruksareal.

Gjennom Sørumsmarka (Tolpinrud) vil trasèen i grove trekk følge eiendomsgrensene, slik at jordskifte vil kunne bøte på endel av de forventede driftsmessige ulemper. Det er imidlertid ikke kan akseptere, at stasjonsutbygging på Tolpinrud med påfølgende nedbygging av ca. 1000 daa - for det meste produktive jordbruksarealer - i området Veien nedre, Bråtan, Brandalen, Tolpinrud vest (Sørumsmarka) og Bærengsletta (Jfr. konsekvensutredning fase 1 pkt. 6,2.1.1.).

For skogbruket innebærer trasèen gjennomskjæring av høgbonitets-områder, med som før nevnt arealtap, kantskader og behov for omlegging av driftsveier.

KONKLUSJON:

Alt. 1 og 5 A kan ikke anbefales. Det er særlig trasèvalg fra Dal og nordover som er konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene i området.

ALT. 2 og ALT. 5 B

Alternativene har felles trasè gjennom Ringerike, med en totallengde på 1650 m gjennom dyrka mark og 3400 m skog, arealbeslag ca. 41 daa dyrka mark og 86 daa skog.

Disse trasèalternativene er lite konfliktfylt i forhold til dyrka mark fram til de går sammen med Alt. 1 og 5 A like sør for Dal. Herfra blir konsekvensene i forhold til jordbruksinteressene som for alt. 1 og 5 A. For skogbruket de samme forhold som under alt. 1 og 5 A for hele trasèen

KONKLUSJON:

Som for alt. 1 og 5 A.

ALT. 3 A og ALT. 3 c

ALT. 3 A og ALT. 3 c går i tunnel fra Grefsen til Toenbakken og får i henhold til konsekvensutredningen ingen konsekvenser for landbruket i Ringerike. Detaljert kart ved Toenbakken er ikke mottatt, men en antar at et minimalt skogareal mellom tunnelutslag og eksisterende jernbane vil bli berørt.

ALT. 3 B

ALT. 3 B har en total kryssing av dyrka mark på 4150 m og skog på 3650 m gjennom Ringerike. Arealbeslag til trasèen blir ca. 104 daa dyrka mark og 91 daa skog.

Dette alternativet går i tunnel fra Grefsen, og kommer ut i dagen nær Ullvedttjern i Åsa. Derfra går trasèen vestover på tvers av naturlige terrengformasjoner. I området Gagnum - Hesleberg - Tandberg - Hverven krysser trasèen sammenhengende ca. 2,5 km gjennom massive jordbruksarealer, som deles på en tildels svært uheldig arronderingsmessig måte.

Trasèen videre over Hvervenmoen - Monserud - Storelva og fram til Bærengsletta kommer ikke i konflikt med jordbruksarealer. Over Bærengsletta krysser trasèen verdifulle jordbruksarealer før den faller sammen med alt. 1 ved Tolpinrud. Vedr. kryssing av Sørumsmarka jfr. alt. 1. Også skogarealer krysses på en uheldig måte, og en reagerer spesielt på delingen av Hvervenmoen.

KONKLUSJON:

Kryssing av en rekke større jordbruksarealer i områdene Vakermoen - Hverven og Bærengsletta - Sørumsmarka er ikke forenelig med de store jordbruksinteressene i de nevnte områder. Heller ikke delingen av Hvervenmoen kan aksepteres.

ALT. 4 A

Alt. 4 A går på østsiden av Steinsfjorden, og har en total kryssing av dyrka mark på 650 m gjennom Ringerike - tilsvarende et arealbeslag på ca. 16 daa. For skog er tilsvarende tall 2850 m og 71 daa.

Trasèen kommer ut i dagen en snau km nord for Elvika, og går rett nordover langs fjorden. Nordvest for Fleskerud i Åsa går trasèen inn i tunnel og knyttes til eksisterende Bergensbane ved Toenbakken. Trasèen splitter et godt jordbruksareal ved Svarverud, og krysser også flere mindre arealer før den går inn i tunnel. Totalt sett er dette imidlertid en akseptabel trasè ut i fra reine jordvern hensyn, da en unngår kryssing av sentrale jordbruksarealer i kommunen som flere av de øvrige alternativer innebærer.

Også for skogbruket er denne trasèen noenlunde akseptabel idet bare mindre og tildels ikke så høgproduktive arealer berøres. Lengst i nord oppstår noe driftsvansker som bør løses ved en traktorvei. En gjør oppmerksom på en einer i jordekanten ved Svarverud. Denne er muligens landets høyeste og må ikke berøres.

KONKLUSJON:

Med unntak av alternativene som går i tunnel direkte Oslo - Hønefoss er alt. 4 A det gunstigste alternativ for landbruksinteresser i Ringerike. Noen få mindre eiendommer vil bli svært berørt av trasèen, men konflikten for disse er først og fremst knyttet til bomiljø og i mindre grad jordvern.

ALT. 4 B

Alt. 4 B er for Ringeriks del det verst tenkelige i forhold til landbruksinteresser i kommunen. Totalt krysser trasèen ca. 5,9 km gjennom fulldyrka mark - tilsvarende et arealkrav på ca. 146 daa. Også fra skogbrukshold er alternativet uakseptabelt, idet svært gode og svært spesielle skogområder berøres. (5,2 km - 130 daa skog).

Trasèen er felles med 4 A fram til Åsa, hvor den dreier vestover. Den splitter jordveien på flere større eiendommer før den går inn i tunnel like nord for Nordby. Den kommer ut i dagen 4 - 500 m lenger vest, splitter en ny større jordbrukseiendom - og flere mindre - før den går sammen med alt 3 B i nærheten av Hesleberg og følger den samme trasèen videre (Jfr. alt 3 B).

Totalt sett vil en lang rekke landbrukseiendommer påføres betydelige drifts- og miljømessige ulemper dersom dette alternativet realiseres. Trasèen vil være et radikalt inngrep i noe av Ringerikes fineste kulturlandskap, og berører skogsmark med spesielle kvaliteter på kambrosilurbergartene i Åsa, samt splitte Hvervenmoen ved Hønefoss.

KONKLUSJON:

Alt. 4 B er det verst tenkelige for landbruket i kommunen, og kan ikke under

noen omstendighet aksepteres.

ALT. 4 A og 4 B VAR. Dette er et alternativ hvor trasèen går i dagen ved Elvika, istedet for i tunnell som i de "normale" 4 A og 4 B. Denne variant medfører tap av ytterligere 7 daa dyrka mark og 14 daa skog i Ringerike samt klare uheldige jordbruksvirkninger på Holesiden. Landbruksmiljøet i Elvika vil bli sterkt forstyrret, og denne variant må kort og godt være å anse som en unødvendig variant.

KONKLUSJON: denne variant bør utgå for videre utredning.

ALT. 6 A

Trasèen går i tunnel fra Skøyen mot Åsa og videre til Toenbakken der den kobler seg direkte på bergensbanen mot Hønefoss.

Alternativet har ingen konsekvenser for driftsforhold i landbruket i henhold til NSB's konsekvensanalyse. (Detaljert kart ved Toenbakken er ikke mottatt).

ALT. 6 B

Alternativ 6 B går i tunnel fra Skøyen til Åsa. I nærheten av Pålsrud/Tyrihjellen kommer trasèen ut i dagen, og kobler seg raskt inn på trasèen til alt. 4 B og følger denne videre fram til sammenkobling med dagens trasè for Bergensbanen i Sørumsmarka. Trasè 6 B har en total passasje gjennom dyrka mark på 5350 m - tilsvarende et arealkrav på 134 daa. Tilsvarende tall for skog er 3000 m og 75 daa.

Konsekvensene for landbruket blir som for alt. 4 B fra der denne skiller lag med alt 4 A i Åsa.

KONKLUSJON:

Et svært uheldig alternativ for landbruket. Jfr. konklusjon som for alt 4

STASJONER:

For Ringerike er det vurdert 3 ulike stasjonsalternativer.

- a) eksisterende Hønefoss stasjon
- b) Hønefoss bystasjon
- c) Tolpinrud stasjon

Med unntak av alt. 3 A, 3 c, 4 A og 6 A som kun kan knyttes til eksisterende Hønefoss stasjon, kan samtlige trasèalternativer kombineres med de 3 aktuelle stasjonsplasseringer.

Uansett stasjonsplassering (Tolpinrud eller Hønefoss) er det et beregnet behov for 1000 - 1200 daa utbyggingsareal i tilknytning til denne.

Dette vil i stor grad ramme fulldyrka mark i området mellom omkjøringsveien i Sørumsmarka og Hønefoss by, arealer som landbruksmyndighetene klart har gitt uttrykk for at en ikke aksepterer nyttet til utbyggingsformål. Utbyggingsarealer i forbindelse med stasjonsetablering må følgelig i størst mulig grad lokaliseres utenom produktive jordbruksarealer. Stasjonsplassering på Tolpinrud vil for landbruket være det dårligste alternativ, da dette umiddelbart vil utløse et voldsomt utbyggingspress på omkringliggende jordbruksarealer.

Ved å trekke stasjonene til sentrum vil en stå friere med hensyn til utbyggingsretning, og følgelig lettere kunne finne egnede utbyggingslokaliteter

Om en ønsker å bygge ut eksisterende Hønefoss stasjon eller ny bystasjon betyr trolig lite for landbruket.

INNSTILLING:

Landbruksnemnda har vurdert foreliggende trasèalternativer for Ringeriksbanen gjennom Ringerike. Vurderingen er basert på arealbeslag samt drifts- og miljømessige konsekvenser for de berørte eiendommer.

Alt. 3 A, 3 c og 6 A har i henhold til NSB's utsagn ikke nevneverdige konsekvenser for driftsforhold i landbruket i Ringerike, og kan følgelig anbefales. Det foreligger ikke kartmateriale (M 1 : 10000) som viser trasèene i detalj fra tunnelmunning til Hønefoss stasjon.

Alt. 4 A er den av dagtrasèene gjennom Ringerike som totalt sett gjør minst skade for landbruket. Trasèen er således nogenlunde akseptabel, selv om landbruket primært ønsker trasèen i tunnel helt fram til Hønefoss.

Alt. 2 og 5 B kan ikke aksepteres. Det er særlig trasèvalg fra Dal og nordover som er konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene i området.

Alt. 1 og 5 A kan ikke aksepteres. Trasèen er felles med 2 og 5 B fra Dal og nordover, og har i tillegg endel uheldige kryssinger av dyrka mark mellom Mostjern og Dal.

Alt. 3 B og 6 B kan ikke aksepteres. Dette er varianter som kommer ut i dagen i Åsa, og deretter krysser gjennom massive landbruksarealer - stort sett på tvers av naturlige terrengformasjoner. En rekke større landbrukseiendommer splittes.

Alt. 4 B kan ikke aksepteres. Trasèen kommer ut i dagen på østsiden av Steinsfjorden, og faller sammen med 3 B og 6 B i Åsa. Det værste tenkelige alternativ for landbruket i Ringerike.

Alt 4 var. kan ikke anbefales, da dette synes å være en unødig rasering av flere landbrukseiendommer.

Stasjonsplassering:

Stasjon på Tolpinrud kan ikke anbefales, da dette vil medføre et betydelig utbyggingspress på omkringliggende landbruksarealer.

Utbygging av Hønefoss stasjon, eventuelt ny Hønefoss bystasjon vil være den beste løsning for landbruksinteressene i Ringerike, og anbefales følgelig som stasjonsalternativ for Hønefoss.

ENSTEMMIG VEDTAK:

Som innstilling.

Try Jensen fratradte under sakens behandling.

Utskrift sendt:
Ringerike kommune, her.
Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavdelingen,
Dronninggt. 15, 3019 Drammen.
27.09.93.

BYGNINGSRÅDETS BEHANDLING I MØTE 27.09.93, SAK 134:

Langvandsbråten (H) fremmet slikt forslag:

"Tillegg til pkt. 1:

Man ber derfor om at alt. 4 a gis en full utredning på linje med alt. 1, 2, 3 og 6."

Paule (SV) fremmet slikt forslag:

"Ad. pkt. 4.

Ordet "godkjennes" byttes ut med ordet "støttes".

Endrerud (FRP) fremmet slikt forslag:

"Pkt. 2 utgår".

AVSTEMMING:

- Pkt. 1: Administrasjonens forslag, datert 17. september 1993, med tillegg som foreslått av Langvandsbråten ble enstemmig vedtatt.
- Pkt. 2: Endreruds forslag fikk 2 stemmer og falt.
- Pkt. 3: Administrasjonens forslag ble enstemmig vedtatt.
- Pkt. 4: Administrasjonens forslag med endring som forelått av Paule ble enstemmig vedtatt.
- Pkt. 5: Administrasjonens forslag ble enstemmig vedtatt.

Ved ny avstemming ble følgende enstemmig vedtatt:

Administrasjonens forslag til vedtak, datert 17. september 1993, med tillegg til pkt. 1 og med endring i pkt. 4.

Pkt. 1 får da slik ordlyd:

01. Bygningsrådet forutsettes at NSB fortsetter sitt nære samarbeide med Ringerike kommune i det videre arbeid fram mot sitt endelige valg av utbyggingskorridor. Det legges vekt på å finne en trace som gir et mest mulig skånsomt inngrep i landskapet. Man ber derfor om at alt. 4 a gis en full utredning på linje med alt. 1, 2, 3 og 6.

Pkt. 4 får da slik ordlyd:

04. Forslaget til konsekvensutredningsprogram for fase II støttes med kommentarene i ovenstående punkter 01-03.

Retl utskrift:
Mant Johansen

1

S A K S F R A M L E G G

Saknummer	Utvalg	Møtedato	Saksb.
92/0304	Formannskapet	24.08.92	N17
92/	Formannskapet	.	N17
93/0015	Innlandsfiskenemnda	25.08.93	F02
93/0134	Bygningsrådet	27.09.93	N15

Reg.nr. 93024219 Jnr. 91/00114

SAKSTITTEL:

RINGERIKSBANEN, HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I.

SAKSDOKUMENTER:

Trykte vedlegg:

Vedlegg 1, 2 og 4 er vedlagt til de av representantene som etter vår informasjon ikke har fått dem tilsendt tidligere - Karsten Lien og Knut Kirkaune.

- 1) Heftet **Bergensbanens forkortelse - Sammendrag av konsekvensutredning fase I - 1.juli 1993** (28 sider).
- 2) Folderen **Bergensbanenes forkortelse - Oslo-Hønefoss 30 minutter** NSBs forslag av juli 1993 (8 sider).
- 3) **Forslag til program for konsekvensutredningens fase II - vedlegg 3** i denne sakens utrykte vedlegg 1 (8 sider).
- 4) **Heftet Bergensbanens forkortelse jernbaneutredning HOVEDRAPPORT - juli 1993** (61 sider).
- 5) **Brev fra NSB til berørte parter - 14.07.93** (2 sider)

Utrykte vedlegg:

- 1) **Boken Bergensbanens forkortelse - Konsekvensutredning fase I - 1.juli 1993** (240 sider)

UTREDNING:

Rådmannen ber i brev til tjenestelederene datert 10.08.93 om at plan- og bygningsleder og helseleder fremlegger hovedrapporten og konsekvensutredningen for sine respektive utvalg. De øvrige tjenestelederene bes sende sine kommentarer eller synspunkter til rådmannen.

Konsekvensutredningen er delt i to faser - se trykt vedlegg 1, side 3:

- 1 **Melding og grovmasket konsekvensutredning - fase I.** Det er denne fasen vi nå er inne i. Det er denne utredningen og forslag til konsekvensutredningsprogram for neste fase (fase II) som foreligger til behandling fra NSB. Uttalefristen for Ringerike kommune er 31.oktober 1993. Bygningsrådet skal avgi sin uttalelse til rådmannen innen 27.september.
- 2 **Finmasket konsekvensutredning - fase II.** Denne fasen starter høsten 1994.

NSB har vurdert fire tracékorridorer med ulike stasjonsmønstre. I tillegg er det utredet forskjellige lokale varianter som kan gi en rekke kombinasjonsmuligheter. Etter en totalvurdering gir NSB en foreløpig anbefaling om å bygge Ringeriksbanen etter alternativ 2 som utbyggingskorridor. Alternativ 2 er den korridoren som ligger lengst vest. Den går fra Sandvika til en stasjon i Sundvolden-området, over Kroksund på bru, vest for Gjesvoldåsen, i vestre dyrkingsgrense på jordene på Sørumsgårdene i Hole, over Lamyra og fram til Tolpinrud. NSB forutsetter dobbelt spor fra Kroksund til Hønefoss.

Alternativ 2 er det alternativ som etter beregningene, gir det beste **forholdet mellom nytte og kostnader** - 1.35 (se tabeller i trykt vedlegg 2).

I avsnittet **Miljøkonsekvenser** i trykt vedlegg 2 sier NSB: "Av de fire alternativene er det 1 og 2 som har de største konsekvensene for natur og miljø. Men det er også disse som gir størst nytte for flest mennesker."

NSB har vurdert forskjellige **stasjonsalternativ** i og ved Hønefoss - ny Tolpinrud stasjon, ny sentrumsstasjon mellom Askveien og Grand Hotel og utvikling av den eksisterende stasjonen i Hønefoss - eller kombinasjoner av disse. Flere av tracé-alternativene kan koples til forskjellige stasjonsalternativ ved Hønefoss.

Konsekvensutredningen fase I har ikke gått inn på **Jevnakers og Drammens tilknytning til Bergensbanen**.

Konsekvensene og mulighetene forbundet med Jevnakers og Drammens tilknytning til Bergensbanen er heller ikke nevnt i forslaget til **konsekvensutredningsprogram for fase II** (trykt vedlegg 3).

VURDERING:

Gode kommunikasjonssystemer (kort reisetid, punktlighet, lavt energiforbruk) er et viktig redskap for dagens og fremtidens samfunn. Nye tracéer for veier og jernbaner krever store inngrep landskap og bebyggelse. Spesielt gjelder dette tracéer for høyhastighetstog. Disse har en svært stiv linjeføring. I sine utredninger har NSB satt krav til minimum kurveradius på 2400m og maksimal stigning på 1.5 meter pr kilometer nær stasjonene og 1.2 meter pr kilometer forøvrig. Ethvert tarcévalg for vei og bane vil gi ulemper for mange mennesker. Lokalt må vi arbeide for de beste løsningen for de fleste, men Bergensbanens forkortelse er en nasjonal oppgave hvor storsamfunnets interesser må tillegges vekt.

Det er komplisert å vurdere konsekvensene av de forskjellige alternativene i forhold til hverandre. Spesielt gjelder dette konsekvensene for natur og miljø som ikke kan måles i kroner og øre. En nytte/kost-faktor er kun basert på målbare elementer, og konsekvensene for natur og miljø inngår derfor ikke. Nytt/kost-faktoren må leses i lys av dette.

Ringerikslandskapet er av stor verdi for oss som bor her og for de tilreisende. Forvaltning av dette landskapsrommet krever samarbeide.

Dersom det blir valgt en tracé som følger eksisterende tracé fra Hov, må det vurderes nøye om ikke det kan være tilstrekkelig med et enkeltspor.

For de tracéalternativ som kommer inn sørfra over Tolpinrud (deriblant alternativ 2) , vil en ny Tolpinrud stasjon gi den korteste kjøretiden Oslo-Bergen. For de alternativene som kommer inn østfra, vil kjøretiden ikke være påvirket av stasjonsvalget. En ensidig satsing på en ny stasjon på Tolpinrud vil gi et økt press

på etablering av handels- og servicevirksomheter på Tolpinrud. Dette vil virke negativt på Hønefoss sentrum.

Hønefoss må gis de beste muligheter for å styrke sin stilling som regionsenter. En sentrumsnær stasjon med god kontakt med alle øvrige kommunikasjonsmidler er et viktig virkemiddel i dette arbeidet. Gode jernbaneforbindelser fra Jevnaker og Drammen til Hønefoss er et annet virkemiddel.

I programmet for fase II må konsekvensene og mulighetene forbundet med Jevnakers og Drammens tilknytning til Bergensbanen i Hønefoss vurderes nærmere. Det samme gjelder for kontakten med industrisporene på den gamle Randsfjordbanen.

Kommunedelplanen for Hønefossområdet har i dag ingen vedtatt arealdel. Det foreligger et forslag fra desember 1990. Behandlingen av denne ble utsatt i påvente av arbeidet med ATP. ATP-arbeidet er nå avsluttet, men valg av jernbanetracé og stasjonsplassering er avgjørende for arealdelen. Endelig valg av tracé er forutsatt vedtatt høsten 1994. Det kan skape problemer for Ringerike kommune dersom behandlingen av en kommunedelplan for Hønefossområdet skal utsettes til etter høsten 1994. Det anbefales at plan- og bygningstjenesten utreder dette forholdet snarest.

:::

FORSLAG TIL VEDTAK:

01. Bygningsrådet forutsettes at NSB fortsetter sitt nære samarbeide med Ringerike kommune i det videre arbeide fram mot sitt endelige valg av utbyggingskorridor. Det legges vekt på å finne en tracé som gir et mest mulig skånsomt inngrep i landskapet.
02. I arbeidet med videreutvikling av Hønefoss som regionsenter, er det nødvendig at byen har en sentrumsnær stasjon med god kontakt med øvrige kommunikasjonsmidler. Spesielt gjelder dette gående, syklende og persontrafikk med bil, buss og andre jernbanelinjer.
03. Bygningsrådet ber om at NSB i sitt videre arbeide legger vekt på gode jernbaneforbindelser mellom Hønefoss, Jevnaker og Drammen.
04. Forslaget til konsekvensutredningsprogram for fase II godkjennes med kommentarene i ovenstående punkter 01-03.
05. Valg av utbyggingstracé og stasjonsalternativ har store konsekvenser for kommunedelplanen for Hønefossområdet. Da endelig valg av tracé etter planen ikke vil foreligge før høsten 1994, gis plan- og bygningsleder i oppdrag å legge fram et forslag til videre behandling av kommunedelplanen for Hønefossområdet.

...

Ringerike kommune, 17.09.93

Fung.tjenesteleder: Svend Holmen

Saksbehandler (utøvende): Sverre Moe

RINGERIKE KOMMUNE
SEKRETARIATET

93/0138 RINGERIKSBANEN - HØRING

Reg.nr. 93024335

Helseleders saksframlegg, datert 20. september 1993, med

Forslag til uttalelse:

Ringerike Helse- og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriks banen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 1 eller 2 og med ny stasjon på Tolpinnrud. Ved kryssing av Tyrifjorden må jernbanen anlegges slik at vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden opprettholdes.

Alternativt kan alt. 3B aksepteres under forutsetning av at støyforholdene ved nærmeste helseinstitusjon ikke overstiger anbefalte grenseverdier støy.

Kombinert stasjonsløsning med hovedstasjon på Tolpinnrud og sentrumsstasjon kan aksepteres under forutsetning for at det foretas tilstrekkelig støyskjerming av bebyggelsen lang jernbanelinjen.

Helse og sosialstyrets behandling i møte 27. september 1993, sak 93/0138:

Det ble fremmet følgende fellesforslag fra Ap/SV:

"Ringerike Helse og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 6a."

Liv Mortensen (Krf) fremmet følgende forslag:

"Anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 6b".

Det ble foretatt avstemming mellom Helseleders forslag til uttalelse, fellesforslaget fra Ap/SV og Liv Mortensens (Krf) forslag:

Helseleders forslag falt.

Liv Mortensens forslag fikk 2 stemmer og falt.

Fellesforslaget fra Ap/SV ble deretter enstemmig vedtatt.

Tone Strømme

54

...

S A K S F R A M L E G G

Saknummer	Utvalg	Møtedato	Saksb.
93/0138	Hovedstyret for kultur, omsorg og oppvekstmiljø		

Reg.nr. 93024335 Jnr. 93/02925

Sakstittel:

RINGERIKSBANEN - HØRING

Saksdokumenter: Brev fra NSB Bane, av 14.07.93.
Brev fra NSB Konsernstab Strategi og miljø, av 16.07.93.
Sammendragsrapport av konsekvensutredning fase I, av 01.07.93.
Jernbaneutredning Hovedrapport av juli 1993.
Konsekvensutredning fase I av 01.07.93.
Oversendelsebrev fra Ringerike kommune plan- og utviklingsleder av 10.08.93.

Utredning:

Saksdokumentene for jernbaneutredning og konsekvensutredning for Ringerikesbanen er forelagt kommunestyremedlemmene, de som ikke har tilgang til disse kan ved henvendelse til kommunen få det.

Bygging av Bergensbanens forkortelse vil få stor betydning for den framtidig utviklingen på Ringerike generelt og Hønefoss by spesielt. NSB kalkulerer med økt tilbakeflytting til Ringerike og dermed økt bolitbygging.

NSB legger vekt på å bygge en effektiv og komfortabel bane, med krengningsmateriell på vogner/linjer, hyppige avganger, høy kjørehastighet, lavt stigningsforhold og stor svingradius. Dobbeltsporet bane på ca 15 km av strekningen mellom Oslo og Hønefoss (vil sansynlighvis ikke berøre Ringrikes distrikt). Høyhastighetsbaner innebærer "stiv" linjeføring med dype skjæringer og stor andel tunneler.

6 tog Oslo - Bergen og 40 lokaltog i hver retning pr. døgn i tidsperioden 0600 - 2400 betyr 2 eller 3 tog hver time i begge retninger. Jernbanelinjen planlegges å ha en maks stigning på 12 ‰ ved stasjonsområder og 15 ‰ mellom stasjonene. Svingradiusen må være minst 2400 m. Kjørehastigheter anslås på oppi mot 160 - 200 km/t.

Det foreslås 3 alternative stasjonsområder; Tolpinnrud, kombinasjon av Tolpinnrud og sentrum eller en stentrumstasjon. Utbygging av stasjonsområdene krever store arealer til nødvendige jernbaneanlegg, parkeringsplasser og transportterminal. Tolpinnrud krever full utbygging av alle funksjoner, kombinasjonsløsningen og sentrumsstasjonen krever noe mindre utbygging.

Vurdering:

Jernbaneutredningen og konsekvensutredningen foreligger Helse- og sosialstyre til uttalelse. Forholdene rundt miljø og helse må sees som de viktigste argumenter hovedstyrets for valg av trasé. Støysjenansen vil i denne sammenheng stå sentralt. Konsekvensanalysene er grovmasket i fase I, konkrete støytiltak for hver enkelt berørte bolig m.m. må spesifiseres spesielt i fase II.

Jernbanetrafikk produserer mye støy. Beboere i området vil oppleve sjenanse og søvnforstyrrelser i en avstand av 50 til 400 m fra linjen avhengig av hastighet, hyppighet, støyutstråling og skjermingstiltak. I tillegg kan det oppstå strukturlyd innendørs når avstanden er mindre enn 30 til 100 m.

Jernbaneutbyggingen må ta hensyn til dette ved valg av korridor og stasjonsområde. Boligbebyggelse som utsettes for sjenerende støy må skjermes slik at utendørs støy ikke overstiger anbefalte normer for støy fra skinnegående trafikk.

Helsedirektoratet anbefaler at støynivået utendørs ikke over stiger følgende verdier:

	Ekvivalent støynivå/døgn	Maksimalt støynivå/døgn
<u>Utenfor</u>		
Boliger	55 - 60 dB(A)	80 dB(A)
Helseinst. skole, barne- hage, fritids- boliger	50 dB(A)	75 dB(A)

Jfr. Støyhåndbok for saksbehandling i kommunene, Utkastet til retningslinjene er utarbeidet av et interdepartementalt utvalg (jernbanestøyutvalget) i 1983.

Det er 6 alternative traséer som foreslås videre utredet på Ringerike. Alternativene vil berøre befolkningen i ulik grad.

Støy:

Alt 1 og 2 følger nesten samme trasé innenfor kommunegrensa og krysser områder med liten boligutbygging. Følgelig utgjør støysjenansen ved disse alternativene et minimum.

Alt. 3A kommer ut av tunnel ved Toenbakken og kobles direkte på eksisterende Bergensbane fra Roa. Banen passerer gjennom tettbebygde byområde/boliområde og en skole for blinde. Den vil skape store støyproblemer for befolkningen her. Forslaget bør forkastes.

Alt. 3B kommer ut av tunnel ved Ultvedttjern i Åsa og berører i liten grad boligbebyggelsen. Passerer syd for Ringerike sykehus i rimelig god avstand. Støysjenansen ved sykehuset må vurderes spesielt.

Alt. 3C kommer ut av tunnel ved Vestern og krysser et tett befolket sentrumsnært boligområde, syke-/aldershjem og en barneskole. Traséen

vil gå på viadukt til Hønefoss stasjon, med krav om liten stigningsgrad synes denne viadukten å kunne bli dominerende i terrenget/sentrumsområdet. Alternativet er lite ønskelig utifra både støy og estetikk. Forslaget bør forkastes.

Alt 4 (4A og 4B) Hovedtraséen føres i dagen langs Steinsfjorden. Banen vil ha stor barriærevirkning mellom fjorden og bebyggelsen/fritidsbebyggelsen. Støysjenansen vil ble betydelig for fritids-/boligbebyggelsen. Føring₂ av linjen langs Steinsfjorden bør unngås.

Traséene 4A og 4B er identiske med henholdsvis 3A og 3B.

Alt 6 (6A og 6B) kommer ut av tunnel enten ved Toenbakken (som alt 3A) eller i Åsa ved Tyrihjellen (som alt. 3B).

Hensynet til Steinsfjorden:

Alt. 5 (5A og 5B) er varianter av alt. 1 og 2. Alt. 1 og 2 krysser Kroksundet i bru, mens traséene i alt. 5 føres i tunnel under fjorden.

Ved valg av bru over Kroksundet, er det vesentlig å legge vekt på betydningen av å opprettholde vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden. Steinsfjorden er sterkt forurenset og en reduksjon i vannutskiftningen her kan føre til en økologisk sammenbrudd i denne fjorden.

Vibrasjoner:

Vibrasjoner kan forekomme i områder hvor banen legges på leire, Alt 1 og 2 vil være mest utsatt, men grenser opp til liten boligbebyggelse. Områder hvor bygninger er plassert på fjell og banen på løsmasser eller omvendt forekommer ikke vibrasjoner. NSB anser at vibrasjoner ikke vil medføre problemer for bebyggelsen i noen av alternativene.

Anleggsarbeider:

Anleggsperioden vil vare i 5 år, for delstrekninger fra 1 til 2 år. På enkelte strekninger vil behovet for anleggstrafikk- og maskiner være større enn for andre strekninger. Det er spesielt ved utgangen av tunneler og på dagstrekninger en må forvente stor anleggsaktivitet i forbindelse bortkjøring av overskuddsmasse og anleggelse av linjen. Støv, støy og stor andel tungtrafikk vil medføre plagsomme belastninger for nærmeste boligbebyggelse. Valg av Alt. 3A/4A/6A, 3C, 3B, 4 og 6B medfører de største belastningene.

Valg av stasjonsområde:

Det foreligger 3 alternative stasjonvalg.

Tolpinnrud vil fungere godt for foreslåtte traséer som kommer sydfra, mens Hønefoss stasjon vil fungere best for trasévalg nord fra. Ny stasjon vil omfatte betydelig utbygging på Tolpinnrud for nødvendig funksjonsbygg, linjeføringer, parkeringsplasser for privatbiler, holdeplasser for drosjer og busser.

Ved anleggelse av ny jernbanestasjon på Tolpinnrud kan denne planlegges slik at eksisterende bebyggelsen skjermes mot sjenerende støy.

Kombinasjon av stasjon på Tolpinrud og sentralt i Hønefoss lar seg gjennomføre. Det vil spare noe utbygging på Tolpinnrud, bl.a. færre parkeringsplasser for personbiler. En sentrumstasjon for lokaltrafikk til og fra Hønefoss vil kunne medføre betydelig støy for eksisterende boliger lang jernbanelinja.

Sentrumsnær stasjon medfører at stasjonen vil bli liggende i en kurve, noe som vil innebære sikkerhetsmessige og jernbanetekniske ulemper. Støyproblematikken vil kunne bli betydelig.

:::

Forslag til uttale:

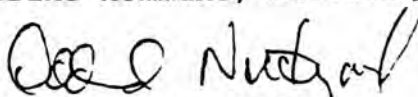
Ringerike Helse- og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriks banen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 1 eller 2 og med ny stasjon på Tolpinnrud. Ved kryssing av Tyrifjorden må jernbanen anlegges slik at vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden opprettholdes.

Alternativt kan alt. 3B aksepteres under forutsetning av at støyforholdene ved nærmeste helseinstitusjon ikke overstiger anbefalte grenseverdier støy.

Kombinert stasjonsløsning med hovedstasjon på Tolpinnrud og sentrumsstasjon kan aksepteres under forutsetning for at det foretas tilstrekkelig støyskjerming av bebyggelsen lang jernbanelinjen.

...

Ringerike kommune, 20.09.93.


Oddmund Nestegard
Fung. helseleder

Tjenesteleder:

Saksbehandler (utøvende): Unni Suther *US*

RINGERIKE KOMMUNE

NORGES STATSBANER		Kass.kode
0 8 OKT. 1993		
Sak/Doknr:	42/5004	X
Arkivbet:	55.9	

Norges Statsbaner Banedivisjonen/strategi og Miljø
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

J.nr.	Reg.nr.	Arkivkode	Dato
93/02925	93/024335	50	16.09.93

M E L D I N G O M V E D T A K -

RINGERIKSBANEN - HØRING

Fra møtet i Hovedstyret for kultur, omsorg og oppvekstmiljø den 27.09.93.

De underrettes herved om at det er fattet følgende vedtak:

Forslag til uttalelse:

Ringerike Helse- og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriks banen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 1 eller 2 og med ny stasjon på Tolpinnrud. Ved kryssing av Tyrifjorden må jernbanen anlegges slik at vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden opprettholdes.

Alternativt kan alt. 3B aksepteres under forutsetning av at støyforholdene ved nærmeste helseinstitusjon ikke overstiger anbefalte grenseverdier støy.

Kombinert stasjonsløsning med hovedstasjon på Tolpinnrud og sentrumsstasjon kan aksepteres under forutsetning for at det foretas tilstrekkelig støyskjerming av bebyggelsen lang jernbanelinjen.

Helse og sosialstyrets behandling i møte 27. september 1993, sak 93/0138:

Det ble fremmet følgende fellesforslag fra Ap/SV:

"Ringerike Helse og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 6a."

Liv Mortensen (Krf) fremmet følgende forslag:

"Anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 6b".

Det ble foretatt en avstemming mellom Helseleders forslag til uttalelse, fellesforslaget fra Ap/SV og Liv Mortensens(Krf) forslag:

Helseleders forslag falt.

Liv Mortensens forslag fikk 2 stemmer og falt.

Fellesforslaget fra Ap/SV ble deretter enstemmig vedtatt.

...

Med hilsen

Unni Suther

Unni Suther
Avd. ing.

RINGERIKE KOMMUNE
SEKRETARIATET

RINGERIKE KOMMUNE
HELSELEDERSTYRE

1993. 1. 1. 1993

561

93/025895

93-02925-004

93/0138 RINGERIKSBANEN - HØRING

Reg.nr. 93024335

Helseleders saksframlegg, datert 20. september 1993, med

Forslag til uttalelse:

Ringerike Helse- og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriks banen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 1 eller 2 og med ny stasjon på Tolpinnrud. Ved kryssing av Tyrifjorden må jernbanen anlegges slik at vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden opprettholdes.

Alternativt kan alt. 3B aksepteres under forutsetning av at støyforholdene ved nærmeste helseinstitusjon ikke overstiger anbefalte grenseverdier støy.

Kombinert stasjonsløsning med hovedstasjon på Tolpinnrud og sentrumsstasjon kan aksepteres under forutsetning for at det foretas tilstrekkelig støyskjerming av bebyggelsen langs jernbanelinjen.

Helse og sosialstyrets behandling i møte 27. september 1993, sak 93/0138:

Det ble fremmet følgende fellesforslag fra Ap/SV:

"Ringerike Helse og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 6a."

Liv Mortensen (Krf) fremmet følgende forslag:

"Anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 6b".

Det ble foretatt avstemming mellom Helseleders forslag til uttalelse, fellesforslaget fra Ap/SV og Liv Mortensens (Krf) forslag:

Helseleders forslag fikk ingen stemmer og falt.

Liv Mortensens forslag fikk 2 stemmer og falt.

Fellesforslaget fra Ap/SV ble deretter enstemmig vedtatt.

Rett utskrift:

Tone Strømmen

S A K S F R A M L E G G

Saknummer	Utvalg	Møtedato	Saksb.
93/038	Hovedstyret for kultur, omsorg og oppvekstmiljø		. H

Reg.nr. 93024335 Jnr. 93/02925

Sakstittel:

RINGERIKSBANEN - HØRING

%%%

Saksdokumenter: Brev fra NSB Bane, av 14.07.93.
Brev fra NSB Konsernstab Strategi og miljø, av 16.07.93.
Sammendragsrapport av konsekvensutredning fase I, av 01.07.93.
Jernbaneutredning Hovedrapport av juli 1993.
Konsekvensutredning fase I av 01.07.93.
Oversendelsebrev fra Ringerike kommune plan- og utviklingsleder av 10.08.93.

Utredning:

Saksdokumentene for jernbaneutredning og konsekvensutredning for Ringerikesbanen er forelagt kommunestyremedlemmene, de som ikke har tilgang til disse kan ved henvendelse til kommunen få det.

Bygging av Bergensbanens forkortelse vil få stor betydning for den framtidig utviklingen på Ringerike generelt og Hønefoss by spesielt. NSB kalkulerer med økt tilbakeflytting til Ringerike og dermed økt bolitbygging.

NSB legger vekt på å bygge en effektiv og komfortabel bane, med krengningsmateriell på vogner/linjer, hyppige avganger, høy kjørehastighet, lavt stigningsforhold og stor svingradius. Dobbeltsporet bane på ca 15 km av strekningen mellom Oslo og Hønefoss (vil sansynlighvis ikke berøre Ringrikes distrikt). Høyhastighetsbaner innebærer "stiv" linjeføring med dype skjæringer og stor andel tunneler.

6 tog Oslo - Bergen og 40 lokaltog i hver retning pr. døgn i tidsperioden 0600 - 2400 betyr 2 eller 3 tog hver time i begge retninger. Jernbanelinjen planlegges å ha en maks stigning på 12 ‰ ved stasjonsområder og 15 ‰ mellom stasjonene. Svingradiusen må være minst 2400 m. Kjørehastigheter anslås på oppi mot 160 - 200 km/t.

Det foreslås 3 alternative stasjonsområder; Tolpinnrud, kombinasjon av Tolpinnrud og sentrum eller en stentrumstasjon. Utbygging av stasjonsområdene krever store arealer til nødvendige jernbaneanlegg, parkeringsplasser og transportterminal. Tolpinnrud krever full utbygging av alle funksjoner, kombinasjonsløsningen og sentrumsstasjonen krever noe mindre utbygging.

Vurdering:

Jernbaneutredningen og konsekvensutredningen foreligger Helse- og sosialstyre til uttalelse. Forholdene rundt miljø og helse må sees som de viktigste argumenter hovedstyrets for valg av trasé. Støysjenansen vil i denne sammenheng stå sentralt. Konsekvensanalysene er grovmasket i fase I, konkrete støytiltak for hver enkelt berørte bolig m.m. må spesifiseres spesielt i fase II.

Jernbanetraffikk produserer mye støy. Beboere i området vil oppleve sjenanse og søvnforstyrrelser i en avstand av 50 til 400 m fra linjen avhengig av hastighet, hyppighet, støyutstråling og skjermingstiltak. I tillegg kan det oppstå strukturlyd innendørs når avstanden er mindre enn 30 til 100 m.

Jernbaneutbyggingen må ta hensyn til dette ved valg av korridor og stasjonsområde. Boligbebyggelse som utsettes for sjenerende støy må skjermes slik at utendørs støy ikke overstiger anbefalte normer for støy fra skinnegående trafikk.

Helsedirektoratet anbefaler at støynivået utendørs ikke over stiger følgende verdier:

	Ekvivalent støynivå/døgn	Maksimalt støynivå/døgn
<u>Utenfor</u>		
Boliger	55 - 60 dB(A)	80 dB(A)
Helseinst. skole, barne- hage, fritids- boliger	50 dB(A)	75 dB(A)

Jfr. Støyhåndbok for saksbehandling i kommunene, Utkastet til retningslinjene er utarbeidet av et interdepartementalt utvalg (jernbanestøyutvalget) i 1983.

Det er 6 alternative traséer som foreslås videre utredet på Ringerike. Alternativene vil berøre befolkningen i ulik grad.

Støy:

Alt 1 og 2 følger nesten samme trasé innenfor kommunegrensa og krysser områder med liten boligutbygging. Følgelig utgjør støysjenansen ved disse alternativene et minimum.

Alt. 3A kommer ut av tunnel ved Toenbakken og kobles direkte på eksisterende Bergensbane fra Roa. Banen passerer gjennom tettbebygde byområde/boliområde og en skole for blinde. Den vil skape store støyproblemer for befolkningen her. Forslaget bør forkastes.

Alt. 3B kommer ut av tunnel ved Ultvedttjern i Åsa og berører i liten grad boligbebyggelsen. Passerer syd for Ringerike sykehus i rimelig god avstand. Støysjenansen ved sykehuset må vurderes spesielt.

Alt. 3C kommer ut av tunnel ved Vestern og krysser et tett befolket sentrumsnært boligområde, syke-/aldershjem og en barneskole. Traséen

vil gå på viadukt til Hønefoss stasjon, med krav om liten stigningsgrad synes denne viadukten å kunne bli dominerende i terrenget/sentrumsområdet. Alternativet er lite ønskelig utifra både støy og estetikk. Forslaget bør forkastes.

Alt 4 (4A og 4B) Hovedtraséen føres i dagen langs Steinsfjorden. Banen vil ha stor barriærevirkning mellom fjorden og bebyggelsen/fritidsbebyggelsen. Støysjenansen vil ble betydelig for fritids-/boligbebyggelsen. Føring av linjen langs Steinsfjorden bør unngås.

Traséene 4A og 4B er identiske med henholdsvis 3A og 3B.

Alt 6 (6A og 6B) kommer ut av tunnel enten ved Toenbakken (som alt 3A) eller i Åsa ved Tyrihjellen (som alt. 3B).

Hensynet til Steinsfjorden:

Alt. 5 (5A og 5B) er varianter av alt. 1 og 2. Alt. 1 og 2 krysser Kroksundet i bru, mens traséene i alt. 5 føres i tunnel under fjorden.

Ved valg av bru over Kroksundet, er det vesentlig å legge vekt på betydningen av å opprettholde vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden. Steinsfjorden er sterkt forurenset og en reduksjon i vannutskiftningen her kan føre til en økologisk sammenbrudd i denne fjorden.

Vibrasjoner:

Vibrasjoner kan forekomme i områder hvor banen legges på leire, Alt 1 og 2 vil være mest utsatt, men grenser opp til liten boligbebyggelse. Områder hvor bygninger er plassert på fjell og banen på løsmasser eller omvendt forekommer ikke vibrasjoner. NSB anser at vibrasjoner ikke vil medføre problemer for bebyggelsen i noen av alternativene.

Anleggsarbeider:

Anleggsperioden vil vare i 5 år, for delstrekninger fra 1 til 2 år. På enkelte strekninger vil behovet for anleggstrafikk- og maskiner være større enn for andre strekninger. Det er spesielt ved utgangen av tunneler og på dagstrekninger en må forvente stor anleggsaktivitet i forbindelse bortkjøring av overskuddsmasse og anleggelse av linjen. Støv, støy og stor andel tungtrafikk vil medføre plagsomme belastninger for nærmeste boligbebyggelse. Valg av Alt. 3A/4A/6A, 3C, 3B, 4 og 6B medfører de største belastningene.

Valg av stasjonsområde:

Det foreligger 3 alternative stasjonvalg.

Tolpinnrud vil fungere godt for foreslåtte traséer som kommer sydfra, mens Hønefoss stasjon vil fungere best for trasévalg nord fra. Ny stasjon vil omfatte betydelig utbygging på Tolpinnrud for nødvendig funksjonsbygg, linjeføringer, parkeringsplasser for privatbiler, holdeplasser for drosjer og busser.

Ved anleggelse av ny jernbanestasjon på Tolpinnrud kan denne planlegges slik at eksisterende bebyggelsen skjermes mot sjenerende støy.

Kombinasjon av stasjon på Tolpinrud og sentralt i Hønefoss lar seg gjennomføre. Det vil spare noe utbygging på Tolpinnrud, bl.a. færre parkeringsplasser for personbiler. En sentrumstasjon for lokaltrafikk til og fra Hønefoss vil kunne medføre betydelig støy for eksisterende boliger lang jernbanelinja.

Sentrumsnær stasjon medfører at stasjonen vil bli liggende i en kurve, noe som vil innebære sikkerhetsmessige og jernbanetekniske ulemper. Støyproblematikken vil kunne bli betydelig.

:::

Forslag til uttalelse:

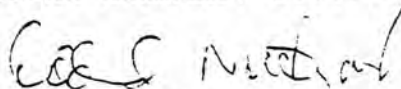
Ringerike Helse- og sosialstyre ser positivt på bygging av Ringeriks banen/Bergensbanens forkortelse og anbefaler Norges Statsbaner å videreutvikle alternativ 1 eller 2 og med ny stasjon på Tolpinnrud. Ved kryssing av Tyrifjorden må jernbanen anlegges slik at vannutskiftningen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden opprettholdes.

Alternativt kan alt. 3B aksepteres under forutsetning av at støyforholdene ved nærmeste helseinstitusjon ikke overstiger anbefalte grenseverdier støy.

Kombinert stasjonsløsning med hovedstasjon på Tolpinnrud og sentrumsstasjon kan aksepteres under forutsetning for at det foretas tilstrekkelig støyskjerming av bebyggelsen lang jernbanelinjen.

...

Ringerike kommune, 20.09.93.


Oddmund Nestegard
Fung. helseleder

Tjenesteleder:

Saksbehandler (utøvende): Unni Suther



BERGEN KOMMUNE

Næring og samferdsel

C 6

NSB
Konsernstab Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
24 SEPT. 1993	
Sak/Døknr. 92/500987	
Arkivbet. 1555.9	

27/9-93/GH.
P.P

Deres ref.:

Vår ref.:

Arkiv nr.:

Dato:

HB/GM

KNS 93-7230-S

21. september 1993

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT - HØRING.

En viser til Deres brev av 16.7. 1993 og skal herved meddele at den foreliggende utredning har vært behandlet i Bergen kommune av hovedutvalg for næring og samferdsel som i møte 9.9. 1993 enstemmig har fattet følgende vedtak:

" Bergen kommune har fått seg forelagt utredningen "Ringeriksbanen - Jernbaneutredningens Hovedrapport".

På bakgrunn av det tidligere arbeid som har vært gjort med hensyn til forkortelse av jernbanestrekningen Bergen-Oslo av blant annet "A/S Finansieringsinstituttet for Bergensbanens forkortelse" mener kommunen at fremleggelse av den foreliggende jernbaneutredning om Ringeriksbanen representerer et meget viktig resultat i arbeidet med forkortelse av Bergensbanen. Det anbefales under henvisning til den foreliggende innstilling fra Kommunalavdeling næring og samferdsel at rapporten legges til grunn for det videre arbeid med utbygging av Ringeriksbanen.

Bergen kommune vil forvente at det videre arbeid med saken gjennomføres så snart som mulig slik at NSB's mål om å ha en ferdig utbygget Ringeriksbane innen år 2001 kan oppnås.

Kommunen vil videre anbefale at arbeidet med opprustning av resten av Bergensbanen til høyhastighetsstandard intensiveres slik at det langsiktige mål om å komme ned i en kjøretid på 3-3,5 timer Bergen-Oslo kan nås i en overskuelig fremtid.

Fra NSB er det opplyst at enkeltsporet gjennom Ulriken har en bruksfrekvens som ligger ca. 20% over det tunnelen er bygget for. Dette gir klare begrensninger i å kunne

C:\gm6040\brev\1019hb

avvikle trafikken generelt og lokaltrafikken spesielt.

Hovedutvalget ber derfor administrasjonen i kommunen aktivt medvirke til at Hovedplanen for dobbeltspor gjennom Ulriken blir ferdigbehandlet og nødvendige midler (ca. 270 mill.kroner) blir tatt med i budsjettet.

Hovedutvalget ber spesielt om at arbeidet med utretting av de krappeste kurvene på strekningen Arna-Voss og Voss-Myrdal gies prioritet slik at kjørehastigheten kan økes og reisetiden mellom Bergen og Geilo dermed kan reduseres.

Følgende oversendelsesforslag følger saken:

Hovedutvalg for næring og samferdsel vil anbefale at planen vedrørende "Snøggbane Oslo-Bergen-Haugesund over Haukeli videreutvikles parallelt med utredningen av "Ringeriksbanen".

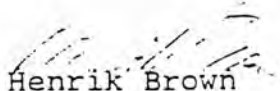
En bringer herved Bergen kommunes uttalelse til utredningen videre i det en spesielt også vil henlede oppmerksomheten på at hovedutvalget har bedt om at hovedplanen for dobbeltspor gjennom Ulriken blir ferdigbehandlet og kommer til realisasjon snarest mulig. En har også tatt spørsmålet om dobbeltspor gjennom Ulriken opp med kommunens reguleringsmessige

./.

myndigheter, jfr. vedlagte kopi av brev herfra av i dag til Kommunalavdeling byutvikling. Videre gjelder også det samme vedrørende arbeidet med utretting av kurvene på strekningen Arna-Voss og Voss-Myrdal hvor kommunen vil anmode om at dette arbeid gis høy prioritet.

./.

Til nærmere orientering vedlegges en kopi av kommunalavdelingens innstilling til hovedutvalget av 2.8. 1993.


Henrik Brown
kontorsjef

Kopi: NSB-strategi og miljø, postboks 1162 Sentrum, 0107
Oslo, vedlagt kopi av kommunalavdelingens
./.

innstilling.



BERGEN KOMMUNE

Næring og samferdsel

Kommunalavdeling byutvikling

Deres ref.:

Vår ref.:

Arkiv nr.:

Dato:

HB/GM

KNS 93-7230-S

21. september 1993

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT - HØRING.

- ./.
 - ./.
 - ./.
 - ./.
- Vedlagt oversendes kopi av brev herfra av i dag til NSB vedrørende Ringeriksbanen - uttalelse fra kommunen. Kopi av kommunalavdelingens innstilling til hovedutvalget av 2.8. 1993 vedlegges også til orientering.

Idet en viser til hovedutvalgets vedtak 5. og 6. avsnitt vedrørende dobbeltspor gjennom Ulriken, ber en om at Kommunalavdeling byutvikling ser på dette forhold og sørger for å bringe eventuelle reguleringsmessige spørsmål i orden slik at disse forhold ikke er til hinder for fremdriften i arbeidet med å få anlagt dobbeltspor gjennom Ulriken.

Henrik Brown
kontorsjef

Kopi: NSB, Konsernstab Strategi og miljø, jfr. brev herfra av i dag vedrørende Ringeriksbanen.

C:\gm6040\brev\1020hb

Behandlet i Hovedutvalg for næring
og samferdsel i møte 9.9. 1993.

KOMMUNALAVDELING NÆRING OG SAMFERDSEL
Arkiv nr.: <u>KNS93-7230-5</u>
Mottatt: —

SAK NR. 71 / 193

Hovedutvalg for næring og samferdsel.

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT - HØRING.

(Næring og samferdsel)

hb/bm

Ark. KNS-93-7230-S

Ovennevnte utredning om Ringeriksbanen er oversendt til blant annet Bergen kommune med brev fra NSB av 16.7.1993. Rapporten gir en presentasjon og oppsummering av det utredningsarbeid som har pågått vedrørende prosjektet Ringeriksbanen. Prosjektets forutsetninger, mål, trasèer og driftsopplegg blir presentert. Det ble videre gitt en oppsummering av miljø og samfunnsmessige konsekvenser samt vurdering av bedrifts- og samfunnsøkonomi. NSB fremkommer også med sin foreløpige anbefaling på valg av utbyggingskorridor for Ringeriksbanen.

Det fremgår av brevet fra NSB at rapporten nå legges ut til offentlig høring i perioden 19.7.1993 - 31.10.1993. Det blir bedt om at eventuelle merknader vedrørende jernbaneutredningen blir sendt innen høringsfristens utløp.

./.. Kopi av utredningen følger vedlagt (til medlemmene).

Kommunalavdelingen:

Bakgrunnen for den foreliggende utredning om Ringeriksbanen er Stortingets vedtak av 18.6.1992 hvor Stortinget ba Regjeringen forsere arbeidet med innkortning av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo) med sikte på oppstart i planperioden 1994-97.

Av rapporten fremgår det at NSB nå anbefaler å bygge ut Ringeriksbanen som vil forkorte reisetiden mellom Bergen-Oslo med ca. 1 time. Ifølge rapporten vil kjøretidene for ekspressstog Bergen-Oslo nå være 5 timer og 10 minutter og for fjerntog (som har noen flere stopp) være 5 timer og 17 minutter. Anbefalt trasèalternativ er: Oslo-Sandvika-Kroksund-Hønefoss, benevnt alt. 2. Anbefalingen inkluderer også variantene under alt. 2 a (Sandvika via Rykkinn). Ifølge rapporten kan valg mellom disse først gjøres etter grundigere vurderinger i forbindelse med hovedplanarbeidet.

Utbyggingskostnadene er beregnet til ca. 2,2 milliarder kroner og investeringene er forutsatt å skulle gå over en periode på 5 år. Rapporten inneholder en rekke beregninger og sammenstillinger av blant annet kostnader, både bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske. En vil her bare nevne at samfunnsøkonomisk er alternativ 2 a vurdert som det beste.

En skal også peke på at det i rapporten er anført at forkorting og opprustning av Bergensbanen kan tenkes gjennomført i to trinn.

1. Utbygging av Ringeriksbanen og noen andre mindre tiltak som vil medføre at NSB's kortsiktige mål om en kjøretid på ca. 5 timer Oslo-Bergen kan oppnås.
2. Et langsiktig mål vil være opprustning av resten av Bergensbanen til høyhastighetsstandard. På denne måte vil NSB kunne nå sitt langsiktige mål om en kjøretid på 3-3,5 timer Oslo-Bergen. Det fremholdes i den forbindelse at Ringeriksbanen er det største enkelttiltak til reduksjon av kjøretiden Oslo-Bergen og tiltaket må gjennomføres i sin helhet før det har noen virkning.

Kommunalavdelingen vil for sitt vedkommende peke på at bygging av Ringeriksbanen i hovedsak kan sies å ha to virkninger, nemlig å medvirke til en forkortelse av jernbanestrekningen Bergen-Oslo og videre vil byggingen av banen ha en viktig lokal funksjon idet den medfører bedre og nye kommunikasjonsmuligheter mellom blant annet hovedstaden og Ringerike/Hønefoss.

For Bergen kommunes vedkommende er det virkningen for jernbanestrekningen Bergen-Oslo som er av interesse. Kommunen har tidligere engasjert seg sterkt i spørsmålet om Bergensbanens forkortelse. I 1954/55 ble "A/S Finansieringsinstituttet for Bergensbanens forkortelse" stiftet. Selskapets formål var å arbeide for modernisering og forkortelse av Bergensbanen, dels ved å få bygget en direkte jernbane Oslo-Hønefoss, den den gang såkalte Lommedalslinjen og dels ved utretting av linjetraséen Bergen-Tunestveit og blant annet bygging av Ulrikstunnelen. Det var Bergen kommune som sto som innbyder, aksjonær og garantist i forbindelse med stiftelsen av selskapet (bystyremøte 22.11.1954). Av innstillingen i forbindelse med saken i 1954 fremgår det blant annet at det ved de økonomiske beregninger ikke var tatt hensyn til lokaltrafikken. Det var med andre ord forutsatt at det var fjerntogtrafikken alene som skulle bære omkostningene ved effektiviseringen av banen. Dette viser at man fra Bergens side hele tiden har vært opptatt av virkninger for hele banestrekningen Bergen-Oslo v.v. og arbeidet med Bergensbanens forkortelse har vært sett på som en landsoppgave. Ulrikstunnelen er som kjent bygget for en del år tilbake og med de foreliggende planer om Ringeriksbanen ser det ut for at også dette prosjekt kan ventes realisert i en ikke for fjern fremtid.

De foreliggende utredninger fra NSB gir etter undertegnede mening en altfor snever vurdering av Ringeriksbanen som nærmest bare blir vurdert som en lokalbane og som bare i noen korte avsnitt omtaler fordelene som en forkortelse av banen vil innebære for hele banestrekningen. I en konsekvensutredning, fase I, som også foreligger ved siden av den omtalte hovedrapport, er banens konsekvenser for samfunnet utredet over ca. 50 sider. Av dette er der et avsnitt på ca. en halv side som gjelder banens virkning for Bergens-området. En hitsetter dette avsnitt fra konsekvensutredningen:

7.6 Virkninger av Ringeriksbanen for Bergens-området

Bygging av Ringeriksbanen reduserer reisetiden fra Bergen til Oslo med rundt en time. Mulige prosjekter i Norsk Jernbaneplan for perioden 1994 - 2001, samt mulig bruk av krengetog på Bergensbanen, kan i samme periode gi en ytterligere reisetidsreduksjon på rundt 40 minutter, slik at samlet reisetid mellom Oslo og Bergen kommer ned i rundt fire og en halv time, når Ringeriksbanen etter planen står ferdig i år 2001.

En reisetid med tog mellom Oslo og Bergen på vel fire timer, gjør toget langt mer konkurransedyktig i forhold til fly, enn hva tilfellet er idag. Nytt togmateriell og et enda høyere servicenivå, vil styrke jernbanens posisjon ytterligere, og NSB's markedsanalyser viser en betydelig overføring av trafikk fra fly til jernbane, i tillegg til endel nyskapt trafikk. Mye av den overførte trafikk ventes å komme på forretningsreisemarkedet, der fly til nå har vært nesten enerådende. I tillegg ventes turister og fritidsreisende i økende grad å ville se jernbanen som et attraktivt transportmiddel, der en i tillegg til en behagelig reise, også får med seg en fin naturopplevelse. Persontrafikken med tog mellom Oslo og Bergen ventes dermed å gå betydelig opp som følge av Ringeriksbanen og de øvrige tiltak som settes i verk på Bergensbanen.

For Bergensområdet vil kortere reisetid og en mer vær-uavhengig transport, styrke kommunikasjonslinjene til Oslo-området og resten av Østlandet. Ikke minst for næringslivet i Bergensområdet vil dette være en viktig vitamininnsprøytning. Hurtigere og sikrere godstransport med større punktlighet og bedre leveringssikkerhet både til Oslo og videre til kontinentet, vil åpne nye markeder for Bergens næringsliv, og gi grunnlag for ny optimisme, nye investeringer og økt sysselsetting. Som første skritt i en modernisering av hele Bergensbanen, er bygging av Ringeriksbanen dermed et viktig prosjekt også for Bergensområdet. //

I det videre arbeid bør NSB gå sterkere inn i vurderingene av effektene for Bergen og Vestlandet. NSB bør utnytte konkurranseforbedringen til å gå offensivt ut i Bergensregionen for å øke markedsandelen for passasjerer og gods. Ulike terminalinvesteringer og samarbeid med andre transportører bør komme som en naturlig oppfølging av Ringeriksbanen. På denne måten vil baneforkortelsens betydning for de nasjonale målsettingene for jernbanen ivaretas bedre.

Med fremleggelse av de foreliggende planer anser en et viktig mål i arbeidet med forkortelse av Bergensbanen for å være oppnådd. Bygging av Ringeriksbanen vil medføre en forkortning i reisetiden på ca. 1 time, noe en anser for å være en vesentlig forbedring. Ifølge rapporten og konsekvensutredningen vil utbyggingen av banen medføre at Bergensbanen vil få en større andel av det totale transportbehov både på passasjersiden og godssiden. Dette er en samfunnsmessig ønsket utvikling, da jernbanetransport ansees å være gunstig både med hensyn til forurensning, energiforbruk m.v.

Av rapporten fremgår at NSB's mål er at Ringeriksbanen skal være ferdig utbygget innen år 2001. Dette forutsetter anleggsstart i 1997 og baseres på at jernbaneutstredningen foreligger sommeren 1993. For Bergen kommune vil det være ønskelig at banen kommer til utbygging snarest mulig. Videre bør det fra kommunens side også pekes på at planleggingsarbeidet med opprustning av resten av Bergensbanen må gjennomføres snarest mulig, slik at ytterligere

reduksjon av kjøretiden kan oppnås, noe som igjen vil medføre at jernbanetransport vil bli mer attraktivt.

En finner her ikke grunn til å gå nærmere inn på de forskjellige vurderinger som er knyttet til valg av de utredete alternativer. Disse forhold er knyttet til lokalområdet og har ikke noen vesentlig innflytelse på forholdet for hele strekningen Bergen-Oslo. Som nevnt synes det imidlertid som om alternativ 2/2a kommer best ut sett fra et samfunnsøkonomisk synspunkt.

En antar at det er tilstrekkelig at hovedutvalget avgir uttalelse på kommunens vegne.

FORSLAG TIL VEDTAK:

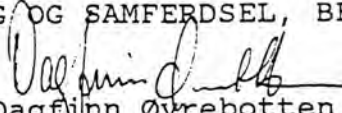
Bergen kommune har fått seg forelagt utredningen "Ringeriksbanen - Jernbaneutredningens Hovedrapport".

På bakgrunn av det tidligere arbeid som har vært gjort med hensyn til forkortelse av jernbanestrekningen Bergen-Oslo av blant annet "A/S Finansieringsinstituttet for Bergensbanens forkortelse" mener kommunen at fremleggelse av den foreliggende jernbaneutredning om Ringeriksbanen representerer et meget viktig resultat i arbeidet med forkortelse av Bergensbanen. Det anbefales under henvisning til den foreliggende innstilling fra Kommunalavdeling næring og samferdsel at rapporten legges til grunn for det videre arbeid med utbygging av Ringeriksbanen.

Bergen kommune vil anbefale at det videre arbeid med saken gjennomføres så snart som mulig slik at NSB's mål om å ha en ferdig utbygget Ringeriksbanen innen år 2001 kan oppnås.

Kommunen vil videre anbefale at arbeidet med opprustning av resten av Bergensbanen til høyhastighetsstandard intensiveres slik at det langsiktige mål om å komme ned i en kjøretid på 3-3,5 timer Bergen-Oslo kan nås i en overskuelig fremtid.

KOMMUNALAVDELING NÆRING OG SAMFERDSEL, BERGEN, 2. august 1993.


Dagfinn Øvrebotten
kommunaldirektør


Henrik Brown



80
VAKSDAL KOMMUNE

FORMANNSKAPSKONTORET

5280 DALEKVAM

Tlf.: 56596465 Telefax: 56596735

C 7

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 1 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004 124	
Arkivbet.	555.9	

NSB Banedivisjonen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Vår ref.:
FSK/00962/93/721
010015/93/NR

Dykkar ref.:

Dato:
27/10/93

M E L D I N G O M V E D T A K

FRÅ MØTET I KOMMUNESTYRET DEN 25/10/93
SAK NR. 0130/93:

RINGERIKSBANEN - HØYRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 1

Kommunestyret har ingen merknader til framlagde høyringsdokument.

Kommunestyret ser det som viktig at jernbanen får ein standard som gjer at ein større del av gods- og persontrafikken kjem over frå veg og luft til jernbane.

Rett utskrift:



VAKSDAL FORMANNSKAPSKONTOR

Bjørn Nilsen
Rådmann

Kopi: Teknisk etat

93010015.MFS/FSKMOTE.A93

RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE
RINGERIKE LANDBRUKSNEMNDS SAK 67/93.

NSB har utredet en rekke alternative trasèer gjennom Ringerike for den planlagte Ringeriksbanen. Noen av trasèvalgene vil ha store konsekvenser for landbruket i området, mens andre ikke, eller bare i liten grad berører landbruket.

Vurderinger av de ulike trasè-alternativer er i første rekke knyttet til arealforbruk og driftsforhold.

Tabellen under er basert på NSB's planutredning for de ulike alternativer (kart i M 1 : 10000), og viser antall meter passering gjennom fulldyrka areal og arealbeslag for de ulike alternativer. Arealkravet er basert på dobbeltspor med bredde 25 m hele veien (oppl. gitt i tlf. med NSB's plankontor).

Da de berørte jordbruksarealer nesten utelukkende består av høyproduktiv fulldyrka jord, gjenspeiler trasèlengde gjennom dyrka mark også summen av de driftsmessige ulemper som kan forventes ved de ulike alternativer. Enkelte arealer vil etter kryssing være så urasjonelle å drive at de vil gå ut av produksjon. Disse arealene kommer i tillegg til arealkravet til selve trasèen og vil for flere av alternativene føre til et tillegg på ca. 20%. Totalt sett vil dette gi et objektivt og tilnærmet riktig mål på det ellers lite målbare begrepet "driftsmessige ulemper" for de ulike alternativer.

Også de berørte skogarealer er for det meste høgproduktive og meget gode arealer. Jernbanetrasèen vil bli en meget markert barriere, som i tillegg til arealtap vil bevirke omlegginger av utdriftsveier. Vi må også regne med betydelige kantvirkninger og en er sterkt skeptisk til at anlegget kan holdes innenfor 25 m bredde. Det vil dessuten sikkert bli aktuelt med siktsoner for å hindre viltkollisjoner, om en da ikke satser på viltgjerd.

Trasè	Passerer gjennom:		Beslag av:	
	Dyrka mark ant.m.	Skog ant.m.	Dyrka mark dekar	Skog dekar
Alt. 1	2350	2650	59	66
Alt. 2	1650	3450	41	86
Alt. 3 B	4150	3650	104	91
Alt. 4 A (var)	650 (900)	2850 (3800)	16 (23)	71 (95)
Alt. 4 B (var)	5850 (6100)	5200 (6150)	146 (153)	130 (154)
Alt. 5 A	2350	2650	59	66
Alt. 5 B	1650	3450	41	86
Alt. 6 A	0	50	0	1
Alt. 6 B	5350	3000	134	75
Alt. 3 a + 3 c	0	50	0	1

En vurdering av de alternative stasjonsplasseringene tas opp etter gjennomgang av de ulike trasèalternativer.

Alt. 1 og Alt. 5 A

Disse alternativene har felles trasè gjennom Ringerike, med en total lengde på 2350 m gjennom dyrka mark, og 2650 m skog, arealbeslag ca. 60 daa dyrka mark og 66 daa skog.

Trasèen kommer ut i dagen nordvest for Mostjern, skjærer gjennom Lamyra naturreservat og et større jordbruksareal, før den krysser Storelva ved Fredenshavn. Etter kryssing av Storelva går trasèen nordvestover mellom Storelva og Prestemoen. Ved Dal krysser trasèen gjennom to større jordbruksarealer før den går inn i tunnel ved RV 7 (omkjøringsveien). Trasèen kommer ut i dagen igjen like før kryssing av Randsfjordbanen ved Tolpinrud, der det er planlagt stasjonsutbygging for Hønefoss. På strekningen fra kryssing av Randsfjordbanen til sammenkobling med eksisterende trasè for Bergensbanen 12 - 1400 m lenger nord, går trasèen gjennom massive jordbruksarealer av vekslende kvalitet. De deler av denne trasè som ikke ligger på dyrka mark ligger stort sett på skogsmark av høyeste bonitet.

Konfliktområder i forhold til jordbruksinteressene har vi først og fremst i forbindelse med:

- kryssing av jordbruksareal ved Lamyra
- kryssing av betydelige jordbruksareal ved Dal
- stasjonsutbygging på Tolpinrud og trasè videre til sammenkobling med eksisterende trasè for Bergensbanen.

Kryssing av flere større og mindre jordbruksarealer mellom Mostjern og Dal vil føre til betydelige drifts- og miljømessige ulemper. Totalt sett ligger imidlertid den største konflikten med jordbruksinteressene fra Dal, der to større jordbruksarealer splittes, og nordover til eksisterende trasè der det utelukkende er massive jordbruksareal.

Gjennom Sørumsmarka (Tolpinrud) vil trasèen i grove trekk følge eiendomsgrensene, slik at jordskifte vil kunne bøte på endel av de forventede driftsmessige ulemper. Det en imidlertid ikke kan akseptere, er stasjonsutbygging på Tolpinrud med påfølgende nedbygging av ca. 1000 daa - for det meste produktive jordbruksarealer - i området Veien nedre, Bråtan, Brandalen, Tolpinrud vest (Sørumsmarka) og Bærengsletta (Jfr. konsekvensutredning fase 1 pkt. 6,2.1.1.).

For skogbruket innebærer trasèen gjennomskjæring av høgbonitets-områder, med som før nevnt arealtap, kantskader og behov for omlegging av driftsveier.

KONKLUSJON:

Alt. 1 og 5 A kan ikke anbefales. Det er særlig trasèvalg fra Dal og nordover som er konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene i området.

ALT. 2 og ALT. 5 B

Alternativene har felles trasè gjennom Ringerike, med en totallengde på 1650 m gjennom dyrka mark og 3400 m skog, arealbeslag ca. 41 daa dyrka mark og 86 daa skog.

Disse trasèalternativene er lite konfliktfylt i forhold til dyrka mark fram til de går sammen med Alt. 1 og 5 A like sør for Dal. Herfra blir konsekvensene i forhold til jordbruksinteressene som for alt. 1 og 5 A. For skogbruket de samme forhold som under alt. 1 og 5 A for hele trasèen

KONKLUSJON:

Som for alt. 1 og 5 A.

ALT. 3 A og ALT. 3 B

Går i tunnel fra Grefsen til Toenbakken og får i henhold til konsekvensutredningen ingen konsekvenser for landbruket i Ringerike. Detaljert kart ved Toenbakken er ikke mottatt, men en antar at et minimalt skogareal mellom tunnelutslag og eksisterende jernbane vil bli berørt.

Alt. 3 B

Alt 3 B har en total kryssing av dyrka mark på 4150 m og skog på 3650 m gjennom Ringerike. Arealbeslag til trasèen blir ca. 104 daa dyrka mark og 91 daa skog.

Dette alternativet går i tunnel fra Grefsen, og kommer ut i dagen nær Ultvedttjern i Åsa. Derfra går trasèen vestover på tvers av naturlige terrengformasjoner. I området Gagnum - Hesleberg - Tandberg - Hverven krysser trasèen sammenhengende ca. 2,5 km gjennom massive jordbruksarealer, som deles på en tildels svært uheldig arronderingsmessig måte.

Trasèen videre over Hvervenmoen - Monserud - Storelva og fram til Bærengsletta kommer ikke i konflikt med jordbruksarealer. Over Bærengsletta krysser trasèen verdifulle jordbruksarealer før den faller sammen med alt. 1 ved Tolpinrud. Vedr. kryssing av Sørumsmarka jfr. alt. 1. Også skogarealer krysses på en uheldig måte, og en reagerer spesielt på delingen av Hvervenmoen.

KONKLUSJON:

Kryssing av en rekke større jordbruksarealer i områdene Vakermoen - Hverven og Bærengsletta - Sørumsmarka er ikke forenelig med de store jordbruksinteresser i de nevnte områder. Heller ikke delingen av Hvervenmoen kan aksepteres.

ALT. 4 A

Alt. 4 A går på østsiden av Steinsfjorden, og har en total kryssing av dyrka mark på 650 m gjennom Ringerike - tilsvarende et arealbeslag på ca. 16 daa. For skog er tilsvarende tall 2850 m og 71 daa.

Trasèen kommer ut i dagen en snau km nord for Elvika, og går rett nordover langs fjorden. Nordvest for Fleskerud i Åsa går trasèen inn i tunnel og knyttes til eksisterende Bergensbane ved Toenbakken.

Trasèen splitter et godt jordbruksareal ved Svarverud, og krysser også flere mindre arealer før den går inn i tunnel. Totalt sett er dette imidlertid en akseptabel trasè ut i fra reine jordvern hensyn, da en unngår kryssing av sentrale jordbruksarealer i kommunen som flere av de øvrige alternativer innebærer.

Også for skogbruket er denne trasèen noenlunde akseptabel idet bare mindre og tildels ikke så høgproduktive arealer berøres. Lengst i nord oppstår noe driftsvansker som bør løses ved en traktorvei. En gjør oppmerksom på en steiner i jordekanten ved Svarverud. Denne er muligens landets høyeste og må ikke berøres.

KONKLUSJON:

Med unntak av alternativene som går i tunnel direkte Oslo - Hønefoss er alt. 4 A det gunstigste alternativ for landbruksinteresser i Ringerike. Noen få mindre eiendommer vil bli svært berørt av trasèen, men konflikten for disse er først og fremst knyttet til bomiljø og i mindre grad jordvern.

ALT. 4 B

Alt. 4 B er for Ringeriks del det verst tenkelige i forhold til landbruksinteresser i kommunen. Totalt krysser trasèen ca. 5,9 km gjennom fulldyrka mark - tilsvarende et arealkrav på ca. 146 daa. Også fra skogbrukshold er alternativet uakseptabelt, idet svært gode og svært spesielle skogområder berøres. (5,2 km - 130 daa skog).

Trasèen er felles med 4 A fram til Åsa, hvor den dreier vestover. Den splitter jordveien på flere større eiendommer før den går inn i tunnel like nord for Nordby. Den kommer ut i dagen 4 - 500 m lenger vest, splitter en ny større jordbrukseiendom - og flere mindre - før den går sammen med alt 3 B i nærheten av Hesleberg og følger den samme trasèen videre (Jfr. alt 3 B).

Totalt sett vil en lang rekke landbrukseiendommer påføres betydelige drifts- og miljømessige ulemper dersom dette alternativet realiseres. Trasèen vil være et radikalt inngrep i noe av Ringerikes fineste kulturlandskap, og berører skogsmark med spesielle kvaliteter på kambrosilurbergartene i Åsa, samt splitte Hvervenmoen ved Hønefoss.

KONKLUSJON:

Alt. 4 B er det verst tenkelige for landbruket i kommunen, og kan ikke under

noen omstendighet aksepteres.

ALT. 4 A og 4 B VAR. Dette er et alternativ hvor trasèen går i dagen ved Elvika, istedet for i tunnell som i de "normale" 4 A og 4 B. Denne variant medfører tap av ytterligere 7 daa dyrka mark og 14 daa skog i Ringerike samt klare uheldige jordbruksvirkninger på Holesiden. Landbruksmiljøet i Elvika vil bli sterkt forstyrret, og denne variant må kort og godt være å anse som en unødvendig variant.

KONKLUSJON: denne variant bør utgå for videre utredning.

ALT. 6 A

Trasèen går i tunnel fra Skøyen mot Åsa og videre til Toenbakken der den kobler seg direkte på bergensbanen mot Hønefoss.

Alternativet har ingen konsekvenser for driftsforhold i landbruket i henhold til NSB's konsekvensanalyse. (Detaljert kart ved Toenbakken er ikke mottatt).

ALT. 6 B

Alternativ 6 B går i tunnel fra Skøyen til Åsa. I nærheten av Pålsrud/Tyrihjellen kommer trasèen ut i dagen, og kobler seg raskt inn på trasèen til alt. 4 B og følger denne videre fram til sammenkobling med dagens trasè for Bergensbanen i Sørumsmarka. Trasè 6 B har en total passasje gjennom dyrka mark på 5350 m - tilsvarende et arealkrav på 134 daa. Tilsvarende tall for skog er 3000 m og 75 daa.

Konsekvensene for landbruket blir som for alt. 4 B fra der denne skiller lag med alt 4 A i Åsa.

KONKLUSJON:

Et svært uheldig alternativ for landbruket. Jfr. konklusjon som for alt 4

STASJONER:

For Ringerike er det vurdert 3 ulike stasjonsalternativer.

- a) eksisterende Hønefoss stasjon
- b) Hønefoss bystasjon
- c) Tolpinrud stasjon

Med unntak av alt. 3 A, 3 c, 4 A og 6 A som kun kan knyttes til eksisterende Hønefoss stasjon, kan samtlige trasèalternativer kombineres med de 3 aktuelle stasjonsplasseringer.

Jansett stasjonsplassering (Tolpinrud eller Hønefoss) er det et beregnet behov for 1000 - 1200 daa utbyggingsareal i tilknytning til denne.

Dette vil i stor grad ramme fulldyrka mark i området mellom omkjøringsveien i Sørumsmarka og Hønefoss by, arealer som landbruksmyndighetene klart har gitt uttrykk for at en ikke aksepterer nyttet til utbyggingsformål.

Utbyggingsarealer i forbindelse med stasjonsetablering må følgelig i størst mulig grad lokaliseres utenom produktive jordbruksarealer.

Stasjonsplassering på Tolpinrud vil for landbruket være det dårligste alternativ, da dette umiddelbart vil utløse et voldsomt utbyggingspress på omkringliggende jordbruksarealer.

Ved å trekke stasjonene til sentrum vil en stå friere med hensyn til utbyggingsretning, og følgelig lettere kunne finne egnede utbyggingslokaliteter

Om en ønsker å bygge ut eksisterende Hønefoss stasjon eller ny bystasjon betyr trolig lite for landbruket.

INNSTILLING:

Landbruksnemnda har vurdert foreliggende trasèalternativer for Ringeriksbanen gjennom Ringerike. Vurderingen er basert på arealbeslag samt drifts- og miljømessige konsekvenser for de berørte eiendommer.

Alt. 3 A, 3 c og 6 A har i henhold til NSB's utsagn ikke nevneverdige konsekvenser for driftsforhold i landbruket i Ringerike, og kan følgelig anbefales. Det foreligger ikke kartmateriale (M 1 : 10000) som viser trasèene i detalj fra tunnelmunning til Hønefoss stasjon.

Alt. 4 A er den av dagtrasèene gjennom Ringerike som totalt sett gjør minst skade for landbruket. Trasèen er således nogenlunde akseptabel, selv om landbruket primært ønsker trasèen i tunnel helt fram til Hønefoss.

Alt. 2 og 5 B kan ikke aksepteres. Det er særlig trasèvalg fra Dal og nordover som er konfliktfylt i forhold til landbruksinteressene i området.

Alt. 1 og 5 A kan ikke aksepteres. Trasèen er felles med 2 og 5 B fra Dal og nordover, og har i tillegg endel uheldige kryssinger av dyrka mark mellom Mostjern og Dal.

Alt. 3 B og 6 B kan ikke aksepteres. Dette er varianter som kommer ut i dagen i Åsa, og deretter krysser gjennom massive landbruksarealer - stort sett på tvers av naturlige terrengformasjoner. En rekke større landbrukseiendommer splittes.

Alt. 4 B kan ikke aksepteres. Trasèen kommer ut i dagen på østsiden av Steinsfjorden, og faller sammen med 3 B og 6 B i Åsa. Det værste tenkelige alternativ for landbruket i Ringerike.

Alt 4 var. kan ikke anbefales, da dette synes å være en unødige rasering av flere landbrukseiendommer.

Stasjonsplassering:

Stasjon på Tolpinrud kan ikke anbefales, da dette vil medføre et betydelig utbyggingspress på omkringliggende landbruksarealer.

Utbygging av Hønefoss stasjon, eventuelt ny Hønefoss bystasjon vil være den beste løsning for landbruksinteressene i Ringerike, og anbefales følgelig som stasjonsalternativ for Hønefoss.

ENSTEMMIG VEDTAK:

Som innstilling.

Try Jensen fratrådte under sakens behandling.

Utskrift sendt:

Ringerike kommune, her.

Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavdelingen,

Dronninggt. 15, 3019 Drammen.

27.09.93.

INGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE
OLE LANDBRUKSNEMNDS SAK 20/93.

NSB har utredet en rekke alternative trasèer gjennom Hole for den planlagte Ingeriksbanen. Noen av trasèvalgene vil ha store konsekvenser for landbruket i området, mens andre ikke, eller bare i liten grad berører landbruket.

Vurderinger av de ulike trasèalternativer er i første rekke knyttet til realforbruk og driftsforhold.

Tabellen under er basert på NSB's planutredning for de ulike alternativer (kart i M 1:10000), og viser antall meter passering gjennom fulldyrka areal og skog, samt arealbeslag for de ulike alternativer. Arealkravet er basert på dobbeltspor med bredde 25 m hele veien (oppl. gitt i tlf. med NSB's lankontor).

De berørte jordbruksarealer nesten utelukkende består av høyproduktiv fulldyrka jord, gjenspeiler trasèlengde gjennom dyrka mark også summen av de driftsmessige ulemper som kan forventes ved de ulike alternativer.

Enkelte arealer vil etter kryssing være så urasjonelle å drive at de vil gå tapt av produksjon. Disse arealene kommer i tillegg til arealkravet til selve trasèen og vil for flere av alternativene føre til et tillegg på ca. 20 %. Totalt sett vil dette gi et objektivt og tilnærmet riktig mål på det ellers lite målbare begrepet "driftsmessige ulemper" for de ulike alternativer.

Også skogsmark er i hovedsak høyproduktiv. Graden av ulempe varierer endel for de ulike alternativer, avhengig av topografiske forhold.

07

Trasè	Passerer gjennom:		Beslag av:	
	Dyrka mark ant.m.	Skog ant.m.	Dyrka mark dekar	Skog dekar
Alt. 1	1865	225	47	6
Alt. 2	3305	2150	83	54
Alt. 3	0	0	0	0
Alt. 4	295	3700	7	93
Alt. 4 var	750	3700	19	93
Alt. 5 A	1875	30	47	1
Alt. 5 B	1650	1400	41	35
Alt. 6	0	0	0	0

ALT. 1

Dette trasèalternativet beslaglegger ca. 47 daa dyrka mark og 6 daa skog og har en total passering gjennom dyrka mark i Hole på ca. 1900 m, hvorav ca. 1800 m i forbindelse med kryssing av Steinsletta. Skogbruket berøres lite i dette alternativ.

Ved Rørvik vil det gå bort noe dyrka mark (3-5 daa) i forbindelse med stasjonsutbygging der trasèen kommer ut i dagen. På Rudstangen går trasèen inn i tunnel igjen og her vil trasèen ut i fra profilen trolig berøre dyrka mark over en strekning på 50 - 100 m.

Trasèen kommer ut i dagen igjen på Gjesvold like syd-øst for Vik. Her skjærer den gjennom et jordbruksareal (70 m) før den krysser Viksbukta og forsvinner inn i tunnel ved Vik camping - et område som allerede er regulert til utbyggingsformål. Trasèen kommer ut i dagen igjen i sydenden av Steinsletta, ca. 100 m vest for E 16. Derfra krysser den Steinsletta på vestsiden av E 16 og forsvinner inn i tunnel 1800 m lenger nord.

I områdene Rørvik - Rudstangen og Gjesvold - Vik vurderes de jordbruksmessige konsekvenser som små sett i forhold til de landskaps- og miljømessige inngrep som må forventes i forbindelse med kryssing av Kroksundet og Vikområdet.

Kryssing av Steinsletta vil imidlertid resultere i store driftsmessige ulemper for de berørte grunneiere. Betydelig barrierevirkning og uheldig arrondering vil redusere kvaliteten på disse jordbruksarealene, som i utgangspunktet er blant de mest produktive i landet.

Stasjonsplassering:

Stasjonsutbygging vil i henhold til NSB's konsekvensutredning utløse behov for areal til boligbygging.

Ved en stasjon i Sundvollen-området vil en kunne unngå beslag av dyrka mark til boligformål.

Ved en stasjon i Vik-området er det antydnet at Gjesvoldåsen eller landbruksarealene rundt Vik må tas i bruk til boligformål. I den forbindelse vises til landbruksnemndas behandling av Vik -området i forbindelse med kommuneplanbehandlingen. Landbruksmyndighetene friga da et betydelig areal på Vik, og det ble samtidig uttrykt at en ikke ville akseptere ytterligere nedbygging av dyrka mark rundt Vik.

KONKLUSJON:

Kryssing av Steinsletta med jernbanetrasè kan ikke aksepteres, dette vil innebære betydelige drifts- og miljømessige ulemper for de berørte grunneiere. Området er av en slik karakter at det også i fremtiden må forbeholdes matproduksjon.

Stasjonsplassering i Vik-området er heller ikke forsvarlig etter landbruksmyndighetenes syn, dersom dette innebærer boligbygging på dyrka mark rundt Vik

ALT. 2

Alt. 2, er anbefalt fra NSB's plankontor, men er på alle måter det klart årligste alternativ for landbruket i Hole.

Alt. 2 har en total lengde på ca. 3,3 km gjennom førsteklasses jordbruksarealer - tilsvarende et areakrav på ca. 83 daa. Dessuten berøres meget god skogsmark i en lengde av 2,2 km, tilsvarende et areal på minimum 4 daa. I virkeligheten vil en tro at arealet blir en del større, den oppgitte anleggsbredde på 25 m virker smal, det kan vært aktuelt med viktsoner på grunn av vilt osv. Det alt vesentligste av skogsmarka er av dårlig bonitet, teknisk sett mulig dyrkingsmark, men inkludert i skoglimavernområde og derfor uaktuell for dyrking. En ønsker altså av økonomiske grunner, å holde området skogbevokst. Anlegg av jernbane er ikke i den sammenheng akkurat det gunstigste, og en må da også nevne den spesielle skogbrannfare som vel fortsatt vil følge jernbanesporene

Alle er det betydelig større drifts- og miljømessige ulemper i jordbruket knyttet til dette alternativet enn til noen av de øvrige. På strekningen Gjesvol - Løken - Selteveien passerer trasèen gjennom tunet på 2 tørre landbrukseiendommer, og en lang rekke større og mindre jordbruksarealer splittes på en driftsmessig svært uheldig måte (spisse kantlinjer).

Fra Selteveien og nordover til Ringeriksgrensen (Sørum - Mosmoen) går trasèen gjennom betydelige jordbruksarealer av førsteklasses kvalitet. Det er ikke bosetting i umiddelbar nærhet av trasèen på denne strekningen. De drifts- og miljømessige ulempene vurderes å bli noe mindre her enn sør for Selteveien (større arealer, bedre arrondering, ikke bosetning), men den driftsmessige barriere blir betydelig for de berørte eiendommer.

Stasjonsplassering:

iffr. alt. 1.

KONKLUSJON:

Alt. 2 er det værst tenkelige for landbruket i Hole, og kan ikke på noen måte aksepteres.

Med hensyn til stasjonsutbygging vises til "konklusjon" for alt. 1.

ALT. 3 A, B, C.

Ingen konsekvenser for landbruket i Hole.

ALT. 4 A og B.

Trasèen gjennom Hole er felles for 4 A og 4 B, og betegnes som alt. 4. I tillegg er det en variant som betegnes alt. 4 var.

Alt. 4 kommer ut i dagen like sør for Sundvollen, der det umiddelbart krysser et større jordbruksareal. Ved å legge trasèen 100 m lenger øst er det mulig å unngå denne kryssingen. Trasèen dreier nord-østover, og går i dagen på østsiden av Steinsfjorden fram til Ringeriksgrensa der den går inn i tunnel fram til Hønefoss.

Denne trasèen får små konsekvenser for jordbruket i Hole, men endel konsekvenser for skogbruket.

Totalt arealkrav dyrket mark er ca. 8 daa, og trasèen krysser ca. 250 m gjennom dyrket mark (hvorav 6 daa og 250 m i forbindelse med kryssing av tidligere nevnte areal ved Sundvollen.

Litt avhengig av den helt nøyaktige trasèen vil skogsmark bli berørt i en lengde av ca. 3,7 km. Ved 25 m anleggsbredde tilsvare det ca. 93 daa, men siden trasèen i stor grad går i bratt sideskråning må det være en helt urealistisk bredde. Antagelig vil det også være et ønske om å holde nedenforliggende arealer skogfrie, av hensyn til utsikten over Steinsfjorden. Så en ser ikke bort ifra et arealtap på bortimot det dobbelte, altså 150 - 200 daa. Marka er i alt vesentlig av høy bonitet, på Ringeriks-sandstein.

Siden banen vel vil bli lagt på oversiden av veien vil det bli betydelige driftsmessige ulemper for skoglia øst for banen. Her må kort og godt bygges en samlevei parallelt med jernbanen, og vi vil da få 3 parallelle transportbaner nederst i lia mot fjorden: først en bilvei, så en jernbane og så en skogsbilvei.

Alt. 4 var. tar av fra alt. 4 før Steinseter og går nærmere Steinsfjorden. Varianten skjærer gjennom dyrka mark på flere mellomstore landbrukseiendommer før den passerer grensa til Ringerike.

Sammenlignet med alt. 4 øker arealkravet for dyrka mark fra 8 til 21 daa, og kryssing dyrkamark fra 295 til 750 m. I tillegg betydelige drifts- og miljømessige ulemper for de berørte eiendommer.

KONKLUSJON:

Alt 4 vil være et akseptabelt trasèvalg for jordbruket i Hole. Tunnelutgang bør imidlertid flyttes ca. 100 m mot øst slik at en unngår unødvendig kryssing av dyrka mark. For skogbruket er alternativet uheldig, på grunn av driftsproblemer og arealtap. En er også svært betenkt over de landskapsmessige virkninger.

Alt 4 var. er en svært dårlig løsning for landbruket. Drifts- og miljømessige ulemper for de berørte eiendommer (Steinseter, Nordenga) vil være uakseptable.

ALT. 5 A

Dette alternativet går i tunnel under Kroksund, og kommer ut i dagen i sydenden av Steinsletta vest for E 16, der den faller sammen med alt. 1.

totalt arealbeslag blir ca. 47 daa, og trasèen passere gjennom dyrka mark over en avstand på 1865 m. Skogsmark berøres ubetydelig.

Dette alternativet gir noe mindre driftsmessige ulemper enn alt. 1 ved kryssing av Steinsletta, men er ellers vært likt.

Det er imidlertid klare drifts- og miljømessige fordeler sammenlignet med alt. 1, å få banen i tunnel fram til Steinsletta.

KONKLUSJON:

Som for alt. 1.

ALT 5 B

Alternativet går i tunnel under Kroksund og kommer ut i dagen like sør for Storbråtan ved Selteveien. Trasèen faller sammen med alt. 2 ca. 800 m nord for Selteveien.

Arealbeslag er som for alt. 2 fra Selteveien og nordover dvs. 41 daa dyrka mark og 1650 m gjennom fulldyrka jordbruksarealer. Av skogsmark berøres minst 35 daa i en lengde av 1400 m - alt høg bonitet.

I forhold til alt. 2 "spares" ca. 55 daa dyrka mark og 1655 m passering gjennom fulldyrka areal, samt 19 daa skog tilsvarende 750 m passering. Dessuten oppstår en voldsom drifts- og miljømessig gevinst ved at en slipper jernbane i dagen på strekningen Rørvik - Kroksund - Gjesvold - Løken - Selte.

I likhet med alt. 2 er det imidlertid svært verdifulle jordbruksarealer som berøres samt meget god skogsmark i klimavernområde.

KONKLUSJON:

Kryssing av massive landbruksområder fra Seltveien til Lamyra kan vanskelig aksepteres. En eventuell jernbanetrasè vil resultere i betydelige driftsmessige ulemper for de berørte eiendommer.

ALT. 6

Berører ikke landbruket i Hole.

ALTERNATIVE LØSNINGER GJENNOM HOLE

(Hole kommune, NSB baneregion sør, Buskerud fylkeskommune).

A. Kryssing av Tyrifjorden ved Rudstangen.

Dette trasèalternativet er svært likt NSB's alt. 1 med hensyn til konsekvenser for landbruket.

Drifts- og miljømessige ulemper i området Rørvik - Rudsødegården ser ut til å bli noe større enn for alt. 1 - for resten av trasèen som for alt. 1.

B. Kryssing av Kroksund under Sundøya.

Konsekvenser for landbruket blir som for NSB's alt. 5 A.

C. Kryssing av Kroksund nord for Sundvollen.

Trasèen går noe lenger nord enn NSB's alt. 2, og faller sammen med alt. 2 i området ved Løken.

Konsekvensen for landbruket blir som for NSB's alt. 2.

KONKLUSJON:

Alternative løsninger A, B og C gjennom Hole er nesten identiske med NSB's alternativer 5 A og 2 med hensyn til konsekvenser for landbruket. Ingen av alternativene er akseptable. Det henvises til konklusjon for disse alternativene tidligere i saksfremstillingen.

INNSTILLING:

Landbruksnemnda har vurdert foreliggende trasèalternativer for Ringeriksbanen gjennom Hole. Vurderingen er basert på arealbeslag samt drifts- og miljømessige konsekvenser for de berørte eiendommer.

Alternativene 3 A, 3 B, 3 C, 6 A og 6 B berører ikke landbruket i Hole. Disse kan følgelig anbefales.

Alternativ 4 er noenlunde akseptabelt for landbruket, men tunnelutgang ved Sundvollen må legges noe lenger øst for å unngå kryssing av et større jordbruksareal i området. Videre må skogsbilveinett legges ut i lia ovenfor jernbanetrasèen.

Alternativ 4 variant er en unødvendig variant som vil skape store drifts- og miljømessige ulemper for de berørte jordbrukseiendommer. Denne kan ikke anbefales.

Alternativene 5 B og 5 A går begge gjennom massive jordbruksarealer av ørsteklasses kvalitet. Disse områdene må forbeholdes matvareproduksjon, og de foreslåtte trasèene kan ikke anbefales.

Alternativene 1 og 2 vil begge få svært drastiske konsekvenser for landbruket i Hole og kan ikke anbefales. Særlig vil alt. 2 innebære massive inngrep i jordbruksarealer, skog, kulturlandskap og bosetning, og skape svært vanskelige driftsforhold for en rekke av de berørte eiendommer.

Alternative løsninger A, B, og C gjennom Hole kan heller ikke anbefales, da disse tilsvarer NSB's alt. 1, 5 A og 2 med hensyn til konsekvenser for landbruket.

Poligbygging på dyrka mark rundt Vik, som en følge av stasjonsutbygging her kan ikke aksepteres. En eventuell stasjon må derfor legges til Sundvollen-området, der dette kan gjennomføres uten beslag av dyrka mark.

ENSTEMMIG VEDTAK:

Som innstilling, men nemnda presiserer at alternativ 4 kun er akseptabelt kombinert med stasjon ved Sunvollen.

Jan Fredrik Hornemann fratrådte under sakens behandling.//

LANDBRUKSKONTORET

I ASKER, BÆRUM OG OSLO

Øvre Torv 1, Sandvika

Postboks 386, 1301 Sandvika

Tlf. 67 56 59 10

Telefax. 67 56 99 75

Sandvika, 27. oktober 1993

Åkershus Fylkeslandbruksstyre

Postboks 414

2001 LILLESTRØM

NORGES STATSBANER		Kass.kode
28 OKT. 1993		
Sak/Doknr.	42/5004	1012
Affikett	5554	

Deres ref.

Vår ref. AKG/GM

Ark.nr.: RIBA

J.nr. 1456/93

SAK 21/93

I BÆRUM LANDBRUKSNEMND

ARK.NR: 02199200065.DIP

Saken ble behandlet i Bærum Landbruksnemnd i møte 19.10.1993.

./. Uttalelsen går fram av vedlagte kopi av møteboka.

./. Diskett følger vedlagt

For Bærum Landbruksnemnd

AK Garnaas

Anne Karine Garnaas

førstekonsulent

Kopi sendt til: NSB Strategi og miljø
Bærum Kommune, rådmannen

Møtedato : 19/10/93 Saklistenr : 31 Saksnummer : 021992 00065 DIP
Landbruksnemnda i Bærum i Bærum.

Tidligere behandling :

Planens navn : Planforslagetets dato : 01/07/92

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

Planen fremmes av :

Arealoppgave (dekar) :

Planformål	Dyrket	Dyrkb.	----- Skog, bonitet -----			Annet areal.
			S og H	M	L	

Berørte landbrukseiendommer :

Gnr	Bnr	Eier	-----Berørt-----			-----Totalt-----		
			Dyrket	Skog	Annet	Dyrket	Skog	Annet

Hjelpesaker :

Saksutredning :

RINGERIKSBANEN- JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT.

Landbrukskontoret mottok 19.juli 1993 ovennevnte rapport.

I oversendelsesbrevet fra NSB heter det:

"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 bygningslovens paragraf 33-3 konsekvensutredninger Ringeriksbanen" til offentlig ettersyn.

Meldingen inneholdt et forslag til utredningsprogram med fremtidsplan for hele prosjektet, samt et forslag til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram for fase I, (planutredning/fylkesplannivå), etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a.

Konsekvensutredningsprogrammet ble godkjent av NSB Bane, Plankontoret, i samråd med Miljøverndepartementet 6.mai 1993.

Konsekvensutredning fase I er nå ferdig og er av NSB Banedivisjon lagt ut til offentlig høring i perioden 19.juli 1993 til 31. oktober 1993.

Møtedato : 19/10/93 Saklistenr : 31 Saksnummer : 021992 00065 DIP
Landbruksnemnda I Bærum i Bærum.

Samtidig med dette offentliggjør NSB Konsernstab strategi og miljø jernbaneutredningens hovedrapport. Denne rapporten gir en presentasjon og oppsummering av det utredningsarbeidet som har pågått siden 1. juli 1992.

Prosjektets forutsetninger og mål, trasèer, driftsopplegg og vurdering av marked er presentert. Videre er det gitt en kort oppsummering av miljø og samfunnsmessige konsekvenser, samt vurdering av bedrifts- og samfunnsøkonomi.

Avslutningsvis er gitt en sammenstilling av resultatene med NSBs foreløpige anbefaling på valg av utbyggingskorridor for Ringeriksbanen.

Jernbaneutredningens hovedrapport legges med dette ut til offentlig høring i perioden 19. juli 1993 til 31. oktober 1993."

./.. Jernbaneutredningens hovedrapport og
./.. Sammendrag av konsekvensutredning fase 1 er vedlagt.

Landbrukskontorets vurdering:

I hovedrapporten legges det frem 6 hovedtrasèkorridorer, med ulike alternativ innenfor disse. Alternativene som ligger innenfor Bærum kommune er sitert med landbrukskontorets kommentarer under:

Alternativ 1: Skøyen via Lommedalen:

"Trasèen følger dagens bane fra Oslo sentralstasjon til Skøyen. Etter Skøyen stasjon går alternativet i tunnel fram til Øverland. Her går banen i dagen på et kort parti før den igjen går i tunnel fram til Bærums Verk. Videre følger trasèen Lommedalen nordvestover til Guribyenga nord i Lommedalen. Herfra går trasèen i tunnel til Kroksund. Alternativ 1 variant starter ved Lysaker. Den løper sammen med hovedalternativet ved Øverland".

Landbruksinteressene blir berørt ved dagpartiet ved Øverland, der trasèen deler to jorder tilhørende landbrukseiendommen Vestre Øverland, gnr. 23 bnr. 2. Området er i kommuneplanens arealdel for Bærum 1990 - 2010 vist som jordbruksområde. Disse jordene er en del av det sammenhengende landbruksområde langs Griniveien. Dette området er i jordpolitisk arealvurdering gitt status som A-område (område med meget sterke landbruksinteresser).

Alternativet går i dagtrasè gjennom Lommedalen. Trasèen kommer ut nord for Lesterud skole, der det er plassert en ny stasjon midt i et nytt boligområde. Trasèen deler jordene på landbrukseiendommene Søndre og Nordre Skollerud gnr. 114 bnr. 3 og bnr. 5, berører et jorde på landbrukseiendommen gnr. 112 bnr. 1 Muserud, for så å gå videre over golfbanens areal på Burud.

Videre berører trasèen landbrukseiendommene Kirkeby nedre, gnr. 110 bnr. 2 og Tasserud gnr. 109 bnr. 4. Trasèen går over jorde tilhørende Nedre Vensaas gårdene og berører også dyrket mark på eiendommen By, gnr. 106 bnr. 1. På denne eiendommen er det også plassert en stasjon.

Møtedato : 19/10/93 Saklistenr : 31 Saksnummer : 021992 00065 DIP
Landbruksnemnda I Bærum i Bærum.

Alternativet vil direkte berøre 8 landbrukseiendommer i Lommedalen, ved at trasèen er lagt på dyrket mark tilhørende eiendommene.

I kommuneplanens arealdel for Bærum 1990 - 2010 er alle de nevnte landbrukseiendommene vist som jordbruksområde. I jordpolitisk arealvurdering er jordbruksarealet i Lommedalen karakterisert som B-område (område med sterke landbruksinteresser.)

Generelt kan sies at det i Lommedalen er mange mindre landbrukseiendommer, gjennomsnittlig bruksstørrelse er 84 dekar, jordene er kupert og oppdelte. Litt over halvparten av jordbruksarealet blir brukt til kornproduksjon, mens vel 30 prosent brukes til grasproduksjon. Av husdyrhold kan nevnes at mange av gårdsbrukerne driver med oppstalling av hest, ellers drives det med sauehold, kjøttproduksjon og det er tre store eggprodusenter i Lommedalen. Skogarealet tilhørende landbrukseiendommene, ligger i teiger på begge sider av dalen. En jernbanetrasè midt igjennom dalen vil for mange av gårdsbrukerne lage en fysisk sperre mellom jordvei og skogareal. Likeså kan driftsveier bli sperret av jernbanetrasèen. Landbrukskontoret mener at trasèen er svært uheldig for landbruksinteressene. Trasèen vil direkte gå på dyrket mark tilhørende 9 landbrukseiendommer, hvor den i ulik grad deler jorder. Indirekte kan mange flere landbrukseiendommer bli berørt, ved at trasèen lager en fysisk sperre, mellom de enkelte jorder og mellom jordvei og skogareal.

Alternativ 2: Sandvika:

"Alternativet greiner av ved Jong, og går i dagen ca. 1 km. før den går i tunnel. Med unntak for to korte dagstrekninger ved Skui og Bjørum går alternativet i tunnel til Kroksund".

Landbruket blir berørt ved at trasèen går i dagen og deler to jorder på gården Vestre Jong, gnr. 49 bnr. 1. I dag er det jordbær- og kornproduksjon på dette arealet. I tillegg går trasèen i dagen over et jorde ved Bjørumsaga tilhørende landbrukseiendommen Vestre Bjørum, gnr. 67 bnr. 1.

Gårdene Vestre og Østre Jong samt Bjørnegård, danner et sammenhengende jordbruksområde, som i kommuneplanen er vist som jordbruksområde med sterke flerbruksinteresser. I jordpolitisk arealvurdering er dette område gitt status som B-område (område med sterke landbruksinteresser.) Området, som er omgitt av regulert og utbygget areal, består av i alt 380 dekar, hvorav 220 dekar dyrket og dyrkbar mark.

Etter ønske fra Bærum kommune er det vurdert alternative linjeføringer for alternativ 2. Man ønsket å få vurdert hvordan Ringeriksbanen kan betjene boligområde Rykkinn. Videre var det ønskelig å få vurdert en videreføring også mot Avtjerna (aktuelt som fremtidig utbyggingsområde i Bærum). Ut fra disse ønsker er det utarbeidet et hovedalternativ 2 A via Rykkinn, med to varianter, henholdsvis via Frogner og via Avtjerna.

Alternativ 2 A via Rykkinn:

Møtedato : 19/10/93 Saklistenr : 31 Saksnummer : 021992 00065 DIP
Landbruksnemnda I Bærum i Bærum.

"Banen greiner av fra Drammensbanen ved Jong, og går i dagen ca. 1 km før den går inn i en ca. 1500 m lang tunnel som kommer ut ved Kirkerudbakken. Videre går den i ca. 700 m viadukt over Sandvikselva, fortsetter like nord for Wøyen gård og krysser over jorde mellom Lommedalsveien og Økriveien. I dette område er det aktuelt å plassere en stasjon. Alternativet fortsetter i tunnel til Sundvollen."

Trasèen deler bokstavelig talt landbrukseiendommen Vestre Jong gnr. 49 bnr. 1 i to, i tillegg vil trasèen rasere våningshuset på Vestre Jong. Videre går den mellom ny låvebygning og selve gårdsbebyggelsen på Wøyen gård gnr. 78, bnr. 1 og deler jordveien på Wøyen og Bryn (gnr. 92 bnr. 1) i to. Midt på jorde til gården Bryn er det lagt en stasjon. I kommuneplanens arealdel for Bærum 1990 - 2010 er Bryn/Wøyen vist som jordbruksområde. I jordpolitisk arealvurdering er område gitt A-status (område med meget sterke landbruksinteresser.)

Begge de berørte landbruksområdene Jong/Bjørnegård og Bryn/Wøyen er relativt små, omgitt av veier og boligbebyggelse. Jernbanetrasèen deler begge områdene i to, i tillegg vil den føre til at våningshuset på Vestre Jong må rives. Trasèen er derfor helt ødeleggende for mulighetene til å drive jordbruk i disse områdene.

Variant Frogner:

"Banen greiner fra Drammensbanen ved Jong, og går i dagen ca. 1 km før den går inn i tunnel som kommer ut ved Kirkerudbakken. Videre går den i ca. 1000 m viadukt over Sandvikselva og fortsetter like vest for Wøyen gård. Alternativet går videre over jordene vest for Brennefeltet, passerer deler av bebyggelsen og fortsetter i rettlinjet forløp mot Frogner/Tandberg-jordene. Her er det mulig å plassere en holdeplass. Like nordøst for Bjørum gård går banen inn i en lang tunnel til Sundvollen."

Dette alternativet går i samme trasè over Jong gård som alternativ 2 A via Rykkinn. Videre går trasèen nedenfor låvebygningen på Wøyen gård og trasèen er lagt på jordene til Wøyen, og berører ikke landbrukseiendommen Bryn. Videre går trasèen over jorde på gnr. 77 bnr. 35, over jordene til Økern, gnr. 77 bnr. 16, syd før gårdsbebyggelsen på Økern, over jordet til Økern søndre gnr. 77 bnr. 12, nord øst for gårdsbebyggelsen på Økern søndre, gnr. 77 bnr. 10, deler jordveien på Berger søndre gnr. 76 bnr. 13, såvidt innom Berger nordre, gnr. 76 bnr. 1, over jordene til gnr. 74 bnr. 1, Østre Frogner hvor det er plassert en stasjon, går videre over jorde til Vestre Frogner gnr. 73 bnr. 3 og også over jorde tilhørende Bjørum gård gnr. 67 bnr. 2, før den går videre i tunnel.

Økri/Frogner/Tandberg område er i kommuneplanens arealdel vist som jordbruksområde. Område består totalt av 22 landbrukseiendommer med i alt ca. 1400 dekar dyrket mark. Jordbruksarealet er bra arrondert og arealet fremstår nesten som et sammenhengende jorde, bare delt av Økriveien, med gårdsbebyggelse spredt omkring. Mesteparten av arealet brukes til kornproduksjon. I jordpolitisk arealvurdering er område gitt A-status (område med sterke landbruksinteresser.)

Møtedato : 19/10/93 Saklistenr : 31 Saksnummer : 021992 00065 DIP
Landbruksnemnda I Bærum i Bærum.

Trasèen berører i alt 11 landbrukseiendommer, går tvers igjennom 3 sammenhengende jordbruksområder, Jong/Bjørnegård, Bryn Wøyen og Økri/Frogner/Tandberg, og betyr egentlig rasering av disse områdene i forhold til landbruksinteressene.

Variant Avtjerna:

"Alternativet følger alternativ 2A (variant Frogner) til nordenden av Frogner/Tandberg jordene, hvor det greiner mot Avtjerna. Her går varianten inn i en ca. 1,7 km. lang tunnel som kommer ut i dagen i Kjaglidalen. Dalen krysses i bru, ca. 100 m før alternativet fortsetter i lang tunnel mot Avtjerna og Sundvollen. Ved Avtjerna kan det plasseres holdeplass i fjell. Denne blir liggende ca. 100 m. under terreng. Etter Avtjerna kobles denne varianten sammen med alternativ 2."

For landbruksinteressene blir konsekvensene her de samme som for alternativ 2 A variant Frogner.

NSB gir en foreløpig anbefaling om valg av alternativ 2, Sandvika som utbyggingskorridor. NSBs anbefaling om endelig valg avgjøres etter at konsekvensutredningen har vært til høring, behandling og godkjenning. Anbefalingen inkluderer variantene under alternativ 2A Sandvika via Rykkinn. Det heter at valg mellom disse kan gjøres først etter grundigere vurderinger i forbindelse med hovedplanarbeidet. Det sies videre at i denne sammenheng er det viktig å merke seg at de aktuelle utbyggingsområdene Avtjerna og Frogner i Bærum, ligger i nedslagsfeltet til Sandvika alternativet. Dette gir muligheter for økt trafikk ved ytterligere utbygging av boliger langs trasèen i Bærum i framtiden.

Dette betyr etter landbrukskontorets mening at konsekvensene for landbruket vil være totalt ødeleggende for Bryn/Wøyen område og Økri/Frogner/Tandberg område dersom trasèene som er vist blir valgt. Områdene er til og med tegnet med stasjoner midt på jordet, dvs. at planen med området derved blir helt annerledes enn kommuneplanen viser.

Begge disse områdene er i dag vist som jordbruksområder i kommuneplanen som skal gjelde fram til 2010. I jordpolitisk arealvurdering er begge områdene karakterisert som A-område, dvs. områder med meget sterke landbruksinteresser. Landbrukskontoret vil derfor sterkt gå imot hovedalternativet 2A via Rykkinn, med variantene Frogner og Avtjerna. Landbruksinteressene blir også sterkt berørt i alternativ 1, i og med dagtrasèen gjennom Lommedalen og dagstrekning ved Øverland.

Alle trasèene gjennom Bærum berører landbruksinteresser, men alternativ 2.Sandvika er det som i minst grad berører landbruksinteressene. Trasèen deler to jorder tilhørende Jong gård, og går over et jorde ved Bjørumsaga, ellers går trasèen i tunnel.

Forslag til uttalelse:

Alternativene gjelder trasèene innenfor Bærum kommune.

Bærum Landbruksnemnd vil tilrå at Akershus

Møtedato : 19/10/93 Saklistenr : 31 Saksnummer : 021992 00065 DIP
Landbruksnemnda I Bærum i Bærum.

Fylkeslandbruksstyre fremmer innsigelse til alternativ 2A via Rykkinn med alle varianter.

Trasèen vil føre til at de berørte landbruksområdene ikke vil kunne fungere som jordbruksområder. Dette er ikke i samsvar med kommunplanen.

Bærum Landbruksnemnd mener videre at konsekvensene for landbruksinteressene er så betydelige ved Alternativ 1 Skøyen via Lommedalen at en vil tilrå Akershus fylkeslandbruksstyre å vurdere innsigelse.

Bærum Landbruksnemnd kan tilrå at Akershus Fylkeslandbruksstyre ikke har innsigelse til alternativ 2 Sandvika, men vil be om at trasèen legges slik at den blir til minst mulig ulempe for Jong gård.

Landbruksnemndas behandling:

Arne By fremmet følgende tilleggsforslag:

På grunn av de store ulemper for landbruket som alternativ 2 vil få for Hole og Ringerike kommuner mener Bærum Landbruksnemnd at alternativ 6 bør foretrekkes.

Landbrukskontorets forslag til uttalelse med Arne By's tilleggsforslag ble enstemming vedtatt.

Kopi sendt til :

Akershus Fylkeslandbruksstyret
NSB Strategi og miljø
Bærum Kommune, Rådmannen

Sign. Kommune : Sign. Fylke :

RETT UTSKRIFT 26.10.93
E. Murkesdal

M Ø T E B O K

AEH/ew

10/93

Landbruksnemnda i Oslo	Fylkeslandbruksstyret i Akershus
Møte: 28. oktober 1993	Møte: 8. november 1993
Sak nr. 030192 00008 DIV	Sak nr. 999993 10057 DIP

Saksutredning :

Saksbehandler: jordbrukssjef Olav Vik Sak: 27/93

RINGERIKSBANEN - JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT.

Landbrukskontoret mottok 19. juli 1993 ovennevnte rapport..

I oversendelsesbrevet fra NSB heter det:

"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 bygningslovens § 33-3 konsekvensutredninger Ringeriksbanen" til offentlig ettersyn.

Meldingen inneholdt et forslag til utredningsprogram med fremtidsplan for hele prosjektet, samt et forslag til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram for fase I, (planutredning/fylkesplannivå), etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a. Konsekvensutredningsprogrammet ble godkjent av NSB Bane, Plankontoret, i samråd med Miljøverndepartementet 6. mai 1993.

Konsekvensutredning fase I er nå ferdig og er av NSB banedivisjon lagt ut til offentlig høring i perioden 19. juli 1993 til 31. oktober 1993.

Samtidig med dette offentliggjør NSB Konsernstab strategi og miljø jernbaneutredningens hovedrapport. Denne rapporten gir en presentasjon og oppsummering av det utredningsarbeidet som har pågått siden 1. juli 1992. Prosjektets forutsetninger og mål, trasèer, driftsopplegg og vurdering av marked er presentert. Videre er det gitt en kort oppsummering av miljø og samfunnsmessige konsekvenser, samt vurdering av bedrifts- og samfunnsøkonomi.

Avslutningsvis er gitt en sammenstilling av resultatene med NSBs foreløpige anbefaling på valg av utbyggingskorridor for Ringeriksbanen.

Jernbaneutredningens hovedrapport legges med dette ut til offentlig høring i perioden 19. juli 1993 til 31. oktober 1993."

./. Deler av jernbaneutredningens hovedrapport og sammendrag av konsekvensutredning fase I er vedlagt.

Landbrukskontorets vurdering:

I hovedrapporten legges det frem 6 hovedtrasèkorridorer, med ulike alternativ innenfor disse.

De fleste alternativene ligger innenfor Bærum kommune. Alternativene følger dagens trasè fra Oslo Sentralbanestasjon til Skøyen. Alternativene som berører Oslo refereres og kommenteres nedenfor.

Alternativ 3: Grefsen.

De vurderte alternativene følger dagens bane fra Oslo Sentralbanestasjon til Grefsen hvor de dukker ned i tunnel. Alternativene fortsetter i tunnel under Nordmarka. På Hønefoss-siden er det tre alternativ under 3.

Alternativ 6 går fra Skøyen direkte mot Åsa tunnel.

For Oslo vil alternativene gå i tunnel.

Forslag til uttalelse:

Oslo landbruksnemnd har ingen bemerkninger til alternativene som berører Oslo.

UTTALELSE:
Forslaget tiltræs.

----- LANDBRUKSAVDELINGEN -----

Vedlagt for fylkeslandbruksstyrets behandling følger:

1. Jernbaneutredning - hovedrapport. Juli 1993
2. Kart

Akershus fylkeslandbruksstyre behandlet denne saken i møte 14.10.93. Til orientering hitsettes Akershus fylkeslandbruksstyres uttalelse:

Akershus fylkeslandbruksstyre har følgende innsigelser til jernbaneutredning Ringelandsbanen, hovedrapport juli 1993:

1. Alternativ 1 Skøyen - Lommedalen
2. Alternativ 2A med variantene Frogner og Avtjerna

Faglige råd og merknader:

Når det gjelder alt 2 (Sandvika) slutter fylkeslandbruksstyret seg til jordbruks-sjefens henstilling om at det i detaljplanarbeidet med denne traseen i størst mulig grad tas hensyn til ulempene for Jong gård. Fylkeslandbruksstyret har for øvrig ingen merknader til denne traseen.

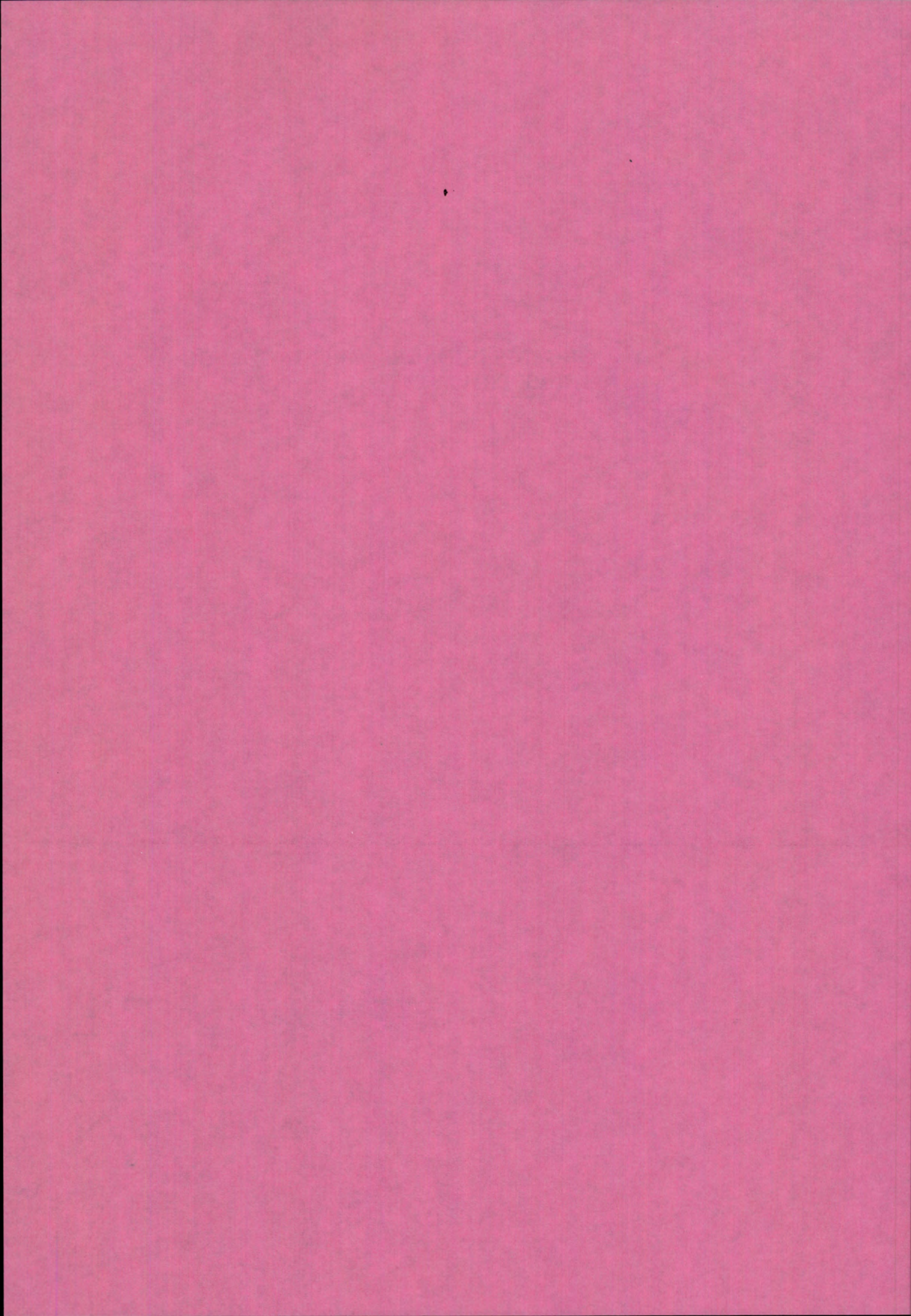
Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til de øvrige traséene.

Akershus fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til forslag til konsekvens-utredningsprogram fase II.

Landbruksavdelingens merknader:

Som påpekt i landbruksnemndas møtebok, berører ingen av forslagene landbruks-interessene i Oslo i særlig grad. Landbruksavdelingen har ingen merknader til jernbane-utredningens hovedrapport eller konsekvensutredningen når det gjelder arealer i Oslo.

**D ORGANISASJONER, FORENINGER OG
ANDRE PRIVATE**





Oslo, 05.11.1993
Jnr. U1840/044
RM/AK

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162, sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER	NSB/KOB
08 NOV 1993	
Sak Doknr.	
AKKURAT	

RINGERIKSBANEN, KONSEKVENsutREDNING FASE 1

Vi viser til tilsendte dokumenter om Ringeriksbanen og vår uttalelse av 14.9.92 der vi vurderte trasé over Sandvika som den mest gunstige i forhold til vår trafikk.

Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s anser fortsatt en traséføring om Sandvika som den gunstigste for best mulig samspill mellom jernbane og bussdrift. Tette frekvenser og variert togtilbud mellom Sandvika og Oslo gjør det attraktivt å mate trafikanter til Sandvika. Bekkestua er også et vesentlig knutepunkt i Bærum. Her vil eventuelt bare Ringeriksbanen trafikere og frekvensene dermed gå betydelig ned. Dette får betydning for trafikantenes reisetid. Videre vil avhengighet av korrespondanse med tog på to steder ofte medføre kompromisser i bussoppleggene som gjør at overgangstidene ikke blir ideelle.

I utredningen framgår det at ca. 90% av trafikken på Ringeriksbanen vil være lokaltrafikk. I tabell 5 framgår det at ved å legge banen om Rykkinn vil 36 % av lokaltrafikken på strekningen Sandvika - Hønefoss være generert av trafikk i tilknytning til Rykkinn. Dette må få konsekvenser for det tilbud som skal gis på Rykkinn.

I dag gis det kvartersfrekvens med buss fra Rykkinn til Oslo. Kjøretiden er ordinært 45-50 min., avhengig av hvor på Rykkinn en regner. Ekspressbussene i rushtid bruker 30 min på strekningen. Toget med 20 min. reisetid vil være en vesentlig forbedring i tilbudet, forutsatt at kvartersfrekvensen blir opprettholdt.

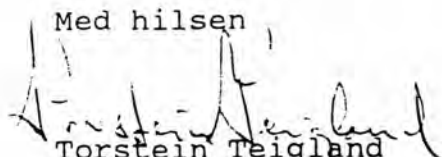
Ekspressbussene fra Bærums verk til Oslo bruker i dag 30 min. Ved bussmating herfra til Rykkinn vil tidsbesparelsen bli minimal, overgangstid tatt i betraktning. Et bussruteopplegg for øvrig i området vil imidlertid prioritere korrespondansene i Sandvika. NSB-stopp på Rykkinn vil primært betjene tettstedet Rykkinn.


Stopp på Ringeriksbanen ved Rykkinn vil få betydning for trafikkgrunnlaget for en eventuelt utbedret Kolsåsbane. Det er derfor viktig at disse prosjektene sees i sammenheng. En dårlig stasjonsløsning for Rykkinn på Ringeriksbanen kan nødvendiggjøre dyrere løsning på Kolsåsbanen. For Rykkinn er en rask og god jernbaneløs-

ning et bedre alternativ enn mating til en utbedret Kolsåsbane.

Vi ber videre om å få delta i planarbeidet ved utforming av lokal-
togtilbudet og eventuelle terminaler i Bærum med tanke på busstil-
knytning. Det er viktig at togtilbudet og busstilbudet i regionen
blir sett i sammenheng.

Med hilsen


Torstein Teigland
Adm. direktør


Helge Moen
Trafikksjef



AS Oslo Sporveier

D2

NSB Strategi og miljø
Prinsens gate 7-9
0152 Oslo

NORDBS S. A. 1111111111	
27 SEP 1993	
Sak/Doknr.	72
Arkivbet.	

PK/kwj

23. september 1993

RINGERIKSBANEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNINGENS FASE 1.
AS OSLO SPORVEIERS UTTALELSE.

Vedlagt oversendes kopi av AS Oslo Sporveiers bidrag til Oslo kommunes uttalelse.

Vennlig hilsen
PROSJEKTKONTORET


Magne Glomnes
prosjektleder

Plan- og bygningsetaten
Byutviklingsavdelingen
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

Kopi: NSB Strategi og miljø
AD
DT
DF
DS
DB
PGS
ØS
MS

920310209/11.08.93

PK/mg/kwj

23.september 1993

RINGERIKSBANEN - HØRING AV KONSEKVENsutREDNINGENS FASE 1. AS OSLO SPORVEIERS UTTALELSE.

Sporveiens uttalelse bygger på sammendragsrapporten for konsekvensutredningens fase1, som "er beregnet på de som raskt ønsker å sette seg inn i prosjektets alternativer og omfang, samt ønsker en kort oppsummering av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn".

Sammendragsrapporten gir ikke noen god fremstilling av forbindelsen mellom de mål som prosjektet skal oppfylle og grad av måloppnåelse på de forskjellige alternativene. Siden bakgrunnen for prosjektet er Stortingets vedtak av 18.juni 1992 om forsering av arbeidet med innkorting av Bergensbanen, er det ønskelig å finne en struktur som knytter traséalternativene til de transportoppgaver som den nye banestrekningen skal løse.

I stortingsmelding nr.35(1992-93), Norsk Jernbaneplan 1994-97, er Ringeriksbanen omtalt konkret i forhold til to hensyn: "Utbygging av Ringeriksbanen Oslo - Hønefoss vil forkorte Bergensbanen med ca. 60 km og reisetiden Oslo-Bergen med ca. 1 time i forhold til dagens kjøring av Bergensbanen over Drammen." Dermed vil lokal pendling mellom Ringerike og Oslo, som idag vesentlig skjer med bil og buss med 1 time og 15 minutter kjøretid, kunne kortes ned til togets anslåtte kjøretid på 28-38 minutter. Ringeriksbanen gir en kraftig reduksjon av togets reisetid, i dag minimum 1 time og 25 minutter, som fører til redusert behov for buss i pendlingen mellom Hønefoss og Oslo/Bærum.

Det konkrete målet som rapportens innledning formulerer er følgende: "Det langsiktige målet er å oppnå en reisetid mellom Oslo og Bergen på 3-3,5 timer, mens et kortsiktig mål er på 5 timer. Tiltak på Ringeriksbanen skal videre styrke transporttilbudet i Østlandsområdet."

En konkret reisetidsreduksjon på 1 time, for å nærme seg det kortsiktige målet på 5 timer, medfører at hele strekningen Oslo - Hønefoss må kjøres på maksimalt 30 minutter. Hvordan dette kan oppnås i de forskjellige alternativene, bør kommenteres i en konsekvensutredning.

Målformuleringen om styrking av transporttilbudet i Østlandsområdet er lite konkret og dårlig egnet som rettesnor for valg av traséalternativ. Utredningens grunnleggende svakhet er at det ikke foreligger noe program for Ringeriksbanens

plass i regionens transportsystem, og det betyr at man heller ikke får de viktigste kriteriene for valg av trasè ved å lese konsekvensanalysen. AS Oslo Sporveier vil anbefale at man klargjør enkelte forutsetninger for prosjektet:

1. Beskrivelse av dagens transportsituasjon.
2. Prosjektets hovedmål og delmål.
3. Prosjektets plass i regionens transportstruktur.

Det skal også bemerkes at konsekvensutredningen ikke har nytte/kostnadsberegninger av alternativene. Dette er et viktig beslutningsgrunnlag som bør følge alle sakens fremstillinger, ikke bare hovedrapporten som et fåtall har anledning til å sette seg inn i.

Sett fra Sporveiens synspunkt kan alle hovedalternativer, dvs. trasèkorridor for ny bane via Skøyen, Sandvika eller Grefsen, være mulige løsninger. For hvert av disse alternativene må en også se på samspillet mellom jernbanen og annen kollektivtrafikk, spesielt for å oppnå den styrking av transporttilbudet i Østlandsområdet som stortingsmeldingen nevner.

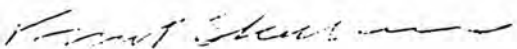
I alternativet der Ringeriksbanen føres inn til Oslo over Grefsen, er det viktig å se samspillet mellom T-baneringen og jernbanen. T-banen og Sporveiens øvrige tilbud gir en rask spredningsfunksjon fra en felles terminal på Storo. Dersom Ringeriksbanen skal gå ut fra Skøyen-området til Hønefoss, er det viktig å legge vekt på utbyggingen av Skøyen terminal, som Sporveien og Plan- og bygningsetaten mener bør bli en av hovedterminalene utenfor Oslo sentrum.

Ved å avgrense Ringeriksbanen fra Sandvika, oppnår man samtidig å få større nytte av nytt dobbeltspor til Sandvika (Asker). Sandvika vil med Ringeriksbanen bli et betydelig trafikkknutepunkt, og dette kan også ytterligere styrkes ved å forlenge Kolsåsbanen fra f.eks. Bekkestua til Sandvika. Enten Ringeriksbanen vil gå om Rykkinn eller ikke, er det naturlig at Kolsåsbanen forlenges til Rykkinn. Samtidig må planene om oppgradering av hastighet, kapasitet og pendeldrift gjennomføres.

Dersom Ringeriksbanen avgrenses ved Sandvika, står en friere til å benytte den gamle Drammensbanetrasèen til lokaltrafikk. Det kan da også være aktuelt å tenke ny lokalbane via Fornebu til Sandvika.

Trasèkorridor for innføring av Ringeriksbanen til Oslo vil få betydning for satsing på omstigningsknutepunkter og senterutvikling i regionen. Det er derfor viktig å få vurdert hvordan trafikkmessige konsekvenser samsvarer med de regionale transportplaner, spesielt for det pågående arbeidet med "Transportutredning for Vestkorridoren".

Med vennlig hilsen



Knut Skuland
adm. direktør



Magne Glømnes
prosjektdirektør



NATURVERNFORBUNDET
I OSLO OG AKERSHUS (NOA)
(FYLKESLAG AV NORGES NATURVERNFORBUND)

D3

Til NSB,
Konsernstab Strategi og Miljø,
Postboks 1162, Sentrum,
0107 Oslo.

NORGES STATSBAKER		Kass.kode
01 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	04	112
Arkivbet.	9	

Vøienvolden, 29. oktober 1993.

**UTTALELSE TIL JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT OM
RINGERIKSBANEN OG KONSEKVENsutREDNING FASE 1.**

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) sender med dette over vår vurdering av konsekvensutredning og hovedrapport for Ringeriksbanen.

Vi stiller oss gjerne til disposisjon ytterligere kommentarer, utredninger eller diskusjoner vedr. trasévalg.

Med vennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS

Gjermund Andersen
daglig leder

Adresse: Vøienvolden,
Maridalsvn. 120
0461 OSLO 4

Telefon: 22 38 35 20
Telefaks: 22 71 63 48

Postgiro:
0814.5342431

Bankgiro:
1280.05.02347

RINGERIKSBANEN

Sammendrag

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) går imot NSBs foreløpige trasèvalg på Ringeriksbanen, alternativ 2A. Trasèen vil rasere unike natur- og kulturområder i Hole og Ringerike.

Av de framlagte trasèalternativene er det kun tre som skiller seg ut som forsvarlige for miljøet. Det er å la banen gå i tunnel gjennom Nordmarka (alt. 3A, 3C eller 6A). Ut fra hensynet til trafikkgjennomgang i Oslotunnelen går vi inn for alternativ 6A, over Skøyen. Vi er åpne for mulige lokale varianter for tunnelinnføring fra Oslo-siden.

Samtlige av de andre forslagene til trasèer innebærer inngrep i natur- og kulturlandskap som er så store at de ikke kan anbefales.

Konsekvenser for landskap og miljø

Hovedårsakene til at vi går imot alternativ 2A er følgende:

1. konsekvensene for natur- og kulturlandskap i Hole og på Ringerike. Landskapet i Holebygda og på Ringerike har nasjonal og internasjonal verneverdi. Det utgjør viktige deler av vår kultur- og naturarv. En høyhastighetsbane gjennom dette området vil føre til store uopprettelige skader. Dette skriver også NSB i sin konsekvensutredning.
2. konsekvensene for kulturminner. Både på Hole- og Ringerikssiden finnes en rekke kulturminner som har svært stor verneverdi. NSBs konsekvensutredning er utillatelig tynn med hensyn til kulturminner. Selv en kortfattet beskrivelse av de enestående kulturhistoriske anlegg som finnes, ville vise hvor uakseptable en rekke av utbyggingsalternativene egentlig er.
3. konsekvenser for verneverdige og særegne naturområder, blant annet vil skog- og våtmarksområdene ved Storelva bli berørt av utbyggingen. Dette området er spesielt interessant som naturhistorisk dokument, og har et rikt plante- og dyreliv.
4. konsekvenser for jordbruket. Store mengder dyrka mark vil gå tapt i et av Norges mest produktive jordbruksområder. Dette skriver også NSB i sin høringsuttalelse.

5. opprettelsen av ny stasjon i Hønefoss ved Tollpinnrud. Med alternativ 2A vil stasjonsområdet i Hønefoss bli flyttet fra Hønefoss sentrum til Tollpinnrud. Dette vil være uheldig for sentrums-aktivitetene, i tillegg til at det vil føre til uønsket utbyggingspress i områdene rundt Tollpinnrud stasjon.

Alternativ 2A (som NSB har gått inn for) er det alternativet med størst trafikkgrunnlag. Dette skyldes at banen vil ha stasjoner både i Bærum og Hole. Vi mener likevel at godt trafikk-grunnlag ikke på langt nær oppveier naturinngrepene som denne trasèen innebærer.

Øvrig kollektivtilbud

Med Ringeriksbanen vil Drammen miste sin status som knutepunkt mellom Bergens-, Sørlands og Vestfoldbanen. Det er viktig at NSB sikrer et godt jernbanetilbud Drammen-Hønefoss-Hallingdal og at Kongsberg får styrket sitt tilbud. Videre må det arbeides med å sikre gode korrespondanse-muligheter mellom de ulike banene.

Busstilbudet Hønefoss-Oslo må opprettholdes. Dette er nødvendig for å gi et kollektivtilbud til dem som ikke får jernbane, og for dem som har sitt reisemål utenfor gangavstand fra stasjonene.

Når det gjelder kollektiv-tilbudet i Bærum, foreslår vi at Kolsåsbanen moderniseres og forlenges til Rykkinn, som et alternativ til å legge en stasjon på Ringeriksbanen der.
Hastighet

En sentral problemstilling i dette prosjektet er jernbanens hastighet. Spørsmålet er når togets positive miljøfordeler blir mindre enn summen av ulemper. Slike vurderinger må tas i hvert enkelt utbyggingstilfelle. For Ringeriksbanen snakker vi om:

- noe av landets mest produktive natur
- noe av landets mest produktive jordbruksområder
- en av vår kulturs arnesteder
- et storslagent, helhetlig landskapsrom

På den ene siden er det ønskelig å redusere reisetiden til Bergen, for at tog kan konkurrere med fly. På den annen side er det hastigheten som gjør at linjeføringa blir så stiv at konsekvensene for landskap, natur og nærmiljø blir uforsvarlige.

NOA etterlyser en vurdering av ulike hastigheter for banen. NSB har kun utredet utifra et høyhastighetskonsept på 200 km/t. Organisasjonen mener at NSB i framtida bør utrede konsekvensene ved ulike hastigheter på ulike deler av bane-strekningene (200 km/t, 160 km/t og dagens 130 km/t, med mulighet for å bruke krengetog).

Konklusjon

For at Ringeriksbanen skal bli en miljøvennlig bane, finnes det én mulighet: Å foreta utbyggingen etter alternativ 3A, 3C eller 6A, dvs. gjennom en fjelltunnel som sparer de store verneverdiene både på Bærums- og Ringerikssiden.

NSBs konsekvensutredning er meget klar i sine vurderinger av konsekvenser for de ulike alternativene. Alternativ 2A, som NSB har gått inn for, er blant dem som kommer dårligst ut. NSB viser forbausende liten vilje til å ta konsekvensutredningen på alvor ved valg av trasè.

Jernbanen er en miljøvennlig transportform. Dette fritar ikke NSB for å ta miljøhensyn ved bygging av ny jernbane. NSB er i ferd med å ødelegge sin miljøtroverdighet dersom de tar en endelig beslutning om å legge Ringeriksbanen gjennom Holebygda.

Alternative trasèer

NSB har vurdert 10 alternativer (med varianter), hvorav 7 er utredet videre. Her følger en meget kort oversikt over de ulike trasèene. Grundigere om konskevensene ved de ulike trasèene finnes andre steder i bakgrunnsinformasjonen. Kart følger vedlagt.

Alternativ 1 går fra Skøyen via Lommedalen i Bærum. Videre går trasèen gjennom Hole.

Alternativ 2 følger Drammensbanen til Sandvika i Bærum. Deretter går banen stort sett i tunnel fram til Kroksund og gjennom Hole.

Alternativ 2A følger Drammensbanen til Sandvika i Bærum. Banen går via Rykkinn, og den vil passere Vøyen gård. Tunnel fram til Sundvollen/Kroksund hvor trasèen faller sammen med alt.2. Det finnes 2 varianter av alternativ 2A. Den ene går over Frognerjordene i Bærum, mens den andre går over Avtjerna.

Alternativ 3 går over Grefsen stasjon i Oslo. Fra Grefsen stasjon går trasèene i tunnel under Nordmarka og kommer opp ulike steder på Ringerikssiden. Alternativ 3A kommer ut i dagen ved Toenbakken og kobler seg direkte på Bergensbanen fra Roa. Videre følges eksisterende bane til Hønefoss stasjon. Alternativ 3B kommer ut i dagen nord for Åsa. Trasèen krysser Storelva og fortsetter til Hønefoss (Tollpinrud stasjon). Alternativ 3C kommer ut i dagen ved Vestern før den krysser et boligområde. Trasèen knyttes til Bergensbanen ved Hønefoss stasjon.

Alternativ 4 følger alternativ 1 eller 2 fram til Sundvollen. I stedet for å gå i bro over Kroksund, dreier banen av nordover langs Steinsfjorden. Ved Åsa deler alternativet seg i 4A og 4B. 4A går delvis i åpent landskap og delvis i tunnel fram til Toenbakken hvor den tilsluttes eksisterende Bergensbane (tilsvarende alt.3A). Alternativ 4B fortsetter mot Hønefoss/Tollpinrud tilsvarende alt. 3B.

Alternativ 5 er en tunnel under Steinsfjorden, og er et alternativ til å krysse Kroksundet med bro. Kan kombineres med enten alternativ 1 eller 2. Tunnelen kommer opp enten ved nordenden av Steinsåsen (tilsluttes alt.1) eller den går under Gjesvalåsen og Vik søndre (tilsluttes alt.2)

Alternativ 6 går over Skøyen via Åsa (nordenden av Steinsfjorden). Denne vil ikke berøre Hole eller Sundvollen. Alternativ 6A fortsetter nordover i tunnel fra Åsa, og slutter seg videre til alternativ 3A. Alternativ 6B svinger vest ved Åsa og kommer ut i dagen vest for Tyrihjellen. Deretter samme som alternativ 3B.

Vurdering av konsekvenser:

1. Landskap

Kultur- og naturlandskapet på Ringerike er blant landets aller mest verneverdige landskap. Det er rikt naturmessig, pga, av kalkrike og letteroderte bergarter, store løsmasser og godt klima. Landskapet oppbeholder en historisk kontinuitet fra jernalderen og fram til idag. Sett på avstand, eller fra høyden, er det få elementer som bryter det helhetlige inntrykket av en kultur i pakt med det naturgrunnlag som finnes på stedet.

Landskapet på Ringerike kan anses som ett stort landskapsrom, men kan også deles inn i flere mindre enheter, som både som naturlandskap og som kulturlandskap har like stor verdi som helheten. Blant de viktigste av disse små enhetene er landskapet ved Sundvollen, Steinssletta og Holebygdene, meanderlandskapet ved Storelva og landskapsrommet rundt Norderhov kirke, Tandberggårdene, Stavhella og Hesselberg. Disse må ansees som nasjonalt og internasjonalt verdifulle landskapsområder og må derfor skjermes mot ødeleggende inngrep.

Landskapet i Hole vil bli uakseptabelt sterkt berørt av alternativ 1, 2 og 5. Landskapet i Norderhov vil bli rasert ved valg av alternativ 3B, 4B og 6B.

Også på Bærumssiden berøres viktige kulturlandskap. Verst blir konsekvensene for Lommedalen, dersom alternativ 1 velges. Dette alternativet vil legge en totalt ødeleggende barriere midt gjennom dalen, til ubotelig skade for det gjenværende kulturlandskapet.

Dette alternativets krysning av landskapsrommet ved Øverlandselva er også helt uakseptabelt. Området og landskapet ansees lokalt som så verdifullt, at det er fremmet verneforslag etter naturvernloven av lokallaget i Naturvernforbundet.

Alternativ 2A via Rykkinn eller Frogner er også uakseptable, idet de fratar Vøyen hovedgård den siste lille rest av landskapsmessig tilknytning. Landskapet her er også i kulturvernplanen for Bærum kommune rangert høyt.

2. Naturverdier

Både Oslogryta og Ringerike er blant landets rikeste områder naturmessig. Gunstig berggrunns- og løsmasseforhold, kombinert med et godt klima danner grunnlag for en meget rik vegetasjon, med stort mangfold i naturtyper og tilhørende dyre- og plantesamfunn.

En rekke vernede og foreslått vernede områder blir direkte eller indirekte berørt av ulike trasèer. Dette er følgende:

* Stubberud skogpark og Ankervei-området i Bærum. Stubberud skogpark ble vernet på 1920-tallet, skjøtselsmyndighet for området er Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA). Området ligger kun 2-300 meter fra alternativ 1, noe som ikke er registrert i konsekvensutredningen. Dette alternativet gjennomskjærer det foreslått vernede Ankervei-området, som ble foreslått vernet av Bærum Natur- og Miljøvernforening i 1988.

* Kjaglidalen. Dette området har vært foreslått fredet av Miljøvernmyndighetene siden 1976. Området har en stor andel av edellauvskog, med en rekke innslag av sjeldne, sårbare og truede arter. Flekkvis ligger det også rester av kontinuitetsmiljøer innen barskog, som i det framtidige naturvernarbeidet må ha høyeste verneprioritet, pga. sin truetet. Alternativ 2A, variant Avtjerna vil berøre området sterkt.

* Krokkleiva er foreslått vernet i Oslomarkaplanen som et geologisk og floristisk viktig område. Området huser en rekke planter som plantegeografisk hører hjemme i mer alpine områder. Selve verneområde-forslaget berøres ikke direkte av noen av alternativene.

* Fossilforekomstene mellom Sundvollen og Vik er vernet som naturminne. Heller ikke dette området blir direkte berørt av noen av alternativene.

* Ultveittjern med nære omgivelser er vernet pga. botaniske verdier, bl.a. kalkholdig myr, orkidèer mm. Området vest for tjernet er foreslått vernet pga. barskog på kalkrik grunn. Disse verdiene vil kunne berøres av alternativ 3B.

* Viksåsen/Biliåsen er vernet pga. rik kalkfurskog, men blir ikke direkte berørt. Imidlertid kan dreneringseffekter skade vegetasjonen ved gjennomføring av alternativ 5 A og B.

* Områdene langs Storelva er spesielt interessant som et naturhistorisk dokument, samt som spesielt rike områder med et rikt plante- og dyreliv. Verneverdiene i Lamyra vil gå tapt ved utbygging av alternativ 1, et alternativ som også går tett inn til Juveren naturreservat. Også alternativ 2 vil ha drastiske virkninger på naturen ved Storelva, selv om det ikke berører vernede områder direkte.

NOA mener det er uakseptabelt å frigi eksisterende og foreslåtte verneområder til utbyggingsformål.

Vassdragene i Marka er vernet mot kraftutbygging. De vernede vassdragene er plukket ut dels med bakgrunn i store natur- og opplevelsesverdier. Utbygging av jernbane på tvers av eller langs med disse vassdragene er like ødeleggende som mange av konsekvensene etter en kraftutbygging.

I tillegg til den naturen som har fått et offisielt vernestempel, er det en rekke områder og lokaliteter som har såvidt stor lokal verneverdi at de ikke bør belemres med et jernbaneanlegg. Generelt kan en si at områdene langs Storelva bør holdes utenfor planleggingen. Det samme kan sies om områdene ved Ultveittjern og i Kjaglia.

3. Kulturverdier

Trasèene 1,2, 2A, 3B, 4B, 5A og B og 6B går gjennom områder med unike kulturhistoriske verneverdier. Mange av de aktuelle objektene er sikret eller bør sikres etter Kulturvernloven. ikke bare som enkeltobjekter, men i sine helhetlige omgivelser. Forståelsen av kulturminnene blir vesentlig mindre dersom de blir liggende igjen som en reminisens, uten tilknytning til de omgivelser som skapte grunnlaget for deres tilblivelse og eksistens.

Konsekvensutredningen er utillatelig tynn med hensyn til kulturminner. Selv en kortfattet beskrivelse av de enestående kulturhistoriske anlegg som finnes, ville vise hvor uakseptable en rekke av utbyggingsalternativene egentlig er.

En rekke kulturminner har så stor verneverdi at denne gjør det helt uakseptabelt med utbygging av jernbane i nær tilknytning til objektet. Noen eksempler:

- * Ankerveien
- * Bispeveien i Bærum
- * Stein
- * Norderhov prestegård
- * Stavhella-feltet
- * Hesselberg

4. Jordbruk

Jordbruksområdene som kan bli berørt av de ulike alternativene omfatter i meget stor grad gamle, særdeles rike, godt arronderte og særdeles verdifulle dyrkingsområder. Med NSBs forslag til trasè vil omlag 660 mål dyrka mark gå tapt.

Til tross for at den jordbrukspolitiske arealvurderingen for Hole og Ringerike ennå ikke er ferdig, synes det hevet over enhver tvil at jorda i Holebygda og i Norderhov er blant de mest verdifulle i landet og vil havne i kategori A, områder med meget sterke jordbruksinteresser. Det er de undertegnede organisasjoners oppfatning at det er vandalisme å benytte slike arealer til utbyggingsformål.

Norge er kun 50% selvforsynt med mat, og kornområdene på Østlandet er vår viktigste beredskapsområder for matproduksjon. Områdene på Ringerike har en meget gunstig kombinasjon av egnede løsmasser, kalkrik grunn og et godt klima, noe som muliggjør dyrking av en rekke krevende vekster.

Jordbrukets ulemper ved en jernbaneutbygging består dels i at arealer beslaglegges, dels i at de resterende arealer blir vanskeligere å drive. Oppdeling av eiendommer som i utgangspunktet er små, får større virkninger enn oppdeling av store eiendommer, der en kan få brukbar teigstørrelse på begge sider av trasèen.

Trasèalternativene gjennom Hole og Norderhov ender alle opp i en ny stasjon på Tollpinrud som vil kreve betydelige arealer, både til infrastruktur, men særlig til nye boliger. Dette vil føre til et uakseptabelt arealpress på jordbruksområdene.

I Hole vil alternativene 1, 2 og 5A være sterkt ødeleggende, mens alternativ 5B går utenom jordbruksområdene i grove trekk.

I Norderhov er alle trasèalternativene (3B, 4B og 6B) sterkt ødeleggende og derved uakseptable.

I Bærum er særlig alternativ 1 ødeleggende for Lommedalen, idet de siste restene av jordbruksland forringes. Alternativ 2A, variant Frogner/Avtjerna vil virke sterkt ødeleggende for jordbruket i området Vøyen - Isi.

Områdene på Steinsletta, i Holebygda og rundt Hesselberg - Tandberg er totalt uakseptable som trasèalternativer.

5. Trafikkgrunnlag

Bygging av Ringeriksbanen vil føre til en overgang av bil- og flytrafikk til jernbane, noe som vil redusere energiforbruk og forurensing fra samferdselssektoren.

NSB har regnet ut en overgang av lokal biltrafikk på 1,2-2 millioner personreiser i år 2001. Når det gjelder fjerntrafikk kan en forvente en overgang på rundt 2500. For flytrafikk (Oslo-Bergen) kan overgangen bli på 120 000 personreiser/år.

NSB skriver i sin konsekvensutredning at en slik overgang vil gi en reduksjon i utslippene av CO₂ på 0,5 promille av Norges totale CO₂-utslipp. Når det gjelder NO_x (nitrogenoksider) vil reduksjonen bare bli på 0,1 promille. NSB har regnet ut at Ringeriksbanen vil gi energibesparelser på 45 GWh per år. Dette tilsvarer 0,1 promille av Norges årlige energiforbruk til samferdselsformål. Det er da ikke regnet med nyskapt trafikk. Tallene baserer seg på at banen vil gi overgang fra bil og fly til bane. Alt.1 vil gi størst energibesparelser, mens "tunnel-alternativene" vil gi minst. Dette på grunn av at det er større luftmotstand i tunnel. Forskjellen er imidlertid marginal.

NSBs anslag om størrelsen på overgangen fra bil og fly til bane er etter vår mening svært forsiktige. Beregningene tar utgangspunkt i at vi ikke får en endring i samferdselsektoren. Med høyere avgifter og restriksjoner på bruken av bil og fly, vil man få en større overgang til jernbane. For at ikke den totale transportmengden skal øke, er man nødt til å redusere utbygging av annen infrastruktur. Utbygging av Ringeriksbanen reduserer behovet for stamvegen mellom Oslo og Bergen. En foreløpig upublisert OECD-rapport konkluderer med at dersom en satser på både vegtrafikk og kollektivtrafikk vil problemene vokse. Løsningen ligger i en kollektivsatsning som følges opp med restriksjoner og høyere avgifter.

Alternativ 3A og 6A vil gi minst overgang av lokal biltrafikk, og vil gi lavest trafikkgrunnlag. Dette skyldes at banen i hovedsak går i tunnel, og at det blir færre stasjoner. Utifra en totalvurdering mener vi at dette likevel er å foretrekke framfor å la banen gå igjennom Hole.

NSB legger i sin begrunnelse vekt på at deres trasèvalg vil gi god kollektiv-forbindelse til Bærum. Undertegnede organisasjoner mener at dette kollektiv-behovet kan dekkes opp på en tilfredstillende måte ved at Oslo Sporveier forlenger og opprunder Kolsåsbanen til Rykkinn. I tillegg kommer NSBs planer om utbygging av flere jernbanespor til Sandvika.

6. Befolkningsutvikling og utbyggingsmønster

Kortere reisetid til Oslo vil føre til økt tilbakeflytting til Ringeriksområdet, og vi vil få en sterk økning i pendlingen til Oslo-området. Både befolkningsveksten og pendlerandelen er omtrent lik i alle alternativene. Miljømessig er det viktig at evt. utbyggingspress på Ringerike kanaliseres til områder der konsekvensene er akseptable. Alt. 2 vil få en jevn fordeling av pendlere til Oslo og til Asker/Bærum. Alt. 1, 3 og 6 vil få størst andel pendlere til Oslo.

Ringerike vil få den største veksten i andelen som pendler. Her vil også befolkningsveksten og boliggetterspørselen bli størst. I Hole vil boliggetterspørselen øke betydelig dersom man velger alt. 1 eller 2. Uten stopp i Hole vil ikke kommunen merke den nye banen. Rapporten konkluderer også med at vi vil få en mer boligstyrt utvikling i motsetning til dagens arbeidsmarkedsstyrte.

Med redusert reisetid vil flere benytte seg av fritidstilbud i Oslo området, noe som ikke er udelt heldig, idet lokale kulturtilbud vil tape i konkurransen med de sentrale. Rapporten skriver at Ringerike vil få et mindre provinsielt preg og at flere knyttes til Oslo i jobb og utdanning. Dette vil heller ikke være udelt positivt, da endel av de uheldige sidene ved storbyen også vil komme.

Etablering av Tollpinnrud stasjon:

De fleste av alternativene til trasé (alt 1, 2, 2A, 3B, 4B, 5A, 5B og 6B) vil føre til at Hønefoss stasjon på den nye Bergensbanen flyttes til Tollpinnrud, utenfor Hønefoss sentrum.

En stasjon på Tollpinnrud vil føre til et utbyggingspress på området (boligområder, tjenestenæring o.l), et område med svært rik dyrka mark. Dyrka mark vil gå tapt, både som følge av selve stasjonsbyggingen, men også som følge av økt press på bolig- og næringstomter.

NOA mener at NSB i sin konsekvensutredning har lagt alt for liten vekt på de regionale og lokale konsekvensene på Ringerike av ny bane og økt pendling.

7. Overskuddsmasse

De tre alternativene som NOA anser som de eneste akseptable, er de som skaper størst mengde overskuddsmasse. Likevel anser vi det som godt gjort at det er avsetningsmuligheter for disse massene, slik at problemene er redusert til å omfatte midlertidig deponering av massene.

8 Overskuddsmasse

Det er ikke nevnt noe i rapportene om hvor tverrslag skal anlegges, transport til midlertidig deponi eller om hvor disse skal ligge. Lokale konsekvenser kan være uakseptable, problemfeltet må derfor vies betydelig større oppmerksomhet i fase 2 av konsekvensutredningen.

9. Friluftsliv

Hovedproblemet med Ringeriksbanen, sett med friluftssøye, er ødeleggelsen av mulighetene for bostedsnært friluftsliv. De store sammenhengende områdene i Oslomarka blir i liten grad berørt (med forbehold om tverrslagenes virkninger).

Trasèene har ulike typer påvirkning av friluftslivet:

- * Barrierevirkninger
- * Visuell forstyrrelse
- * Reduksjon av opplevelseskvalitet
- * Støy

Reduksjon av kvaliteten av arealene for friluftsliv er ikke avgjørende argumenter mot noen av alternativene, men supplerer og støtter opp under de konklusjoner som trekkes om akseptable og uakseptable alternativ.

10. Trafikantens opplevelse

Trafikantens opplevelse vil være mindre i tunnelalternativene 3A og 6A. Det er imidlertid viktig å være bevisst på ett viktig forhold. For dem jernbaneutbyggingen berører, gir den konsekvenser som merkes hver dag, flere ganger om dagen. De kan ikke velge å la være å bli påvirket, og påvirkningen blir et vedvarende problem. Det er derfor nødvendig å gi lokalbefolkningen i Bærum og Ringeriks- og Holedistriktet, samt hensynene til nasjonalt verneverdige jordbruks-, landskaps-, kulturhistoriske og naturverdier en avgjørende vekt, framfor ønsket om å gi de reisende en mest mulig opplevelsesrik reise.

10. Samfunnsøkonomi/Nytte-kost

I følge NSBs beregninger er alle de utredete alternativene økonomisk lønnsomme, med en nytte/kostnadseffekt på mellom 1,20 og 1,35.

Jernbaneutvalgets hovedrapport angir at alternativ 1 og 2A har en bedre samfunnsøkonomi enn alternativ 3A og 6A ("tunnelalternativene"). Dette stiller vi oss meget skeptisk til, og beregningene kan kun bero på at natur-, kultur-, landskaps-, jordbruks- og nærmiljøeffektene ikke er tillagt vekt. Dersom disse verdiene tillegges vekt, hersker det liten tvil om at alternativ 1 og 2A faller vesentlig dårligere ut en 3A og 6A.

Anleggskostnadene er lavest for alt. 1 og 2 pga. liten andel tunnel og lange strekninger i dagen. Driftskostnadene derimot er vesentlig høyere for disse, sammenliknet med alt. 3 og 6. Foretaksøkonomisk (summen av anleggs og driftskostnader) kan derfor alt. 3 og 6 være mer lønnsomme på noe lengre sikt.

Naturvernforbundet i Buskerud
v/Naturvernforbundet på Ringerike
Pb. 330
3500 HØNEFOSS

29.okt. 1993

NORGES STATSBANER		Kass.kode
01 NOV 1993		
Sak/Doknr.	521004/130	
Arkivbet.		

Høringsuttalelse til NSBs konsekvensutredning fase 1.

Hovedmål:

For Naturvernforbundet i Buskerud (NiB) er det vesentlig at Ringeriksbanen, dvs forkortelsen av Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss, blir bygget.

Vårt valg av korridor:

Vi anbefaler primært at Ringeriksbanen bygges etter alternativ 4A: banen legges via Sandvika med stasjon på Sundvollen, videre delvis i tunnel langs Steinsfjorden og i tunnel fra Åsa til Toenbakken. Derfra inn til Hønefoss på eksisterende linje.

Sekundært anbefaler vi alternativ 6A, dvs. at banen legges i tunnel mellom Skøyen og Toenbakken ved Hønefoss.

Overordnede prinsipper:

For NiB er to ulike og i denne sammenheng motstridene forhold av stor betydning.

Vern av naturmiljøet

Ringeriksbanen representerer et stort inngrep. For oss er det viktig at det legges avgjørende vekt på de negative konsekvenser for naturmiljøet og kulturlandskapet som et slikt inngrep innebærer. De verdier som ligger i natur og kulturlandskap er vanskelig å tallfeste. Det betyr ofte at lettere kvantifiserbare konsekvenser av et tiltak blir veiet med større tyngde. Vi mener at NSB's anbefaling av korridor er et eksempel på dette. NSB har selv påpekt at alt. 2 har de største ulempene for natur og landskap. Alikevel er det dette alternativet som blir anbefalt.

Overføring av transport fra bil og fly til jernbane

Jernbanen har klare miljømessige fordeler sett i forhold til bilisme og flytrafikk. Naturvernforbundet ønsker å være en pådriver i arbeidet for å ta igjen det forspranget i transportandel veisektoren har fått de siste tiårene. Vi ønsker derfor at banen legges slik at den samferdselsmessig er mest effektiv dvs. der flest mulig mennesker ser seg tjent med å benytte den. Muligheter for lokalstasjoner er essensielt i den sammenheng. Vi forutsetter at banen bygges slik at den gir muligheter for hyppige avganger med lokaltog, uten at det går ut over ekspressstogene. Vi ser at dette innebærer at banen må bygges med dobbeltspor deler av strekningen. Av arealhensyn bør dobbeltspor legges i tunnel.

Vårt valg av trasealternativer er hovedsaklig bestemt av de to overordnede prinsipper. NiB har valgt å konsentrere seg om Ringeriksbanen innenfor Buskerud fylkes grenser, dvs. i Hole og Ringerike kommuner. Dette fordi vi har villet holde oss til de lokale forhold vi kjenner og har forutsetninger for å se konsekvenser av. Av forhold som berører Oslo og Akershus har vi begrenset vurderingen til å gjelde konsekvenser som ikke forutsetter lokalgeografisk kunnskap.

Vurdering av de ulike traséalternativene.

Alternativ 1: *Forkastet.*

Fordelen med dette alternativet er mulighetene det gir for lokalstasjoner, både innenfor Buskerud og i Akershus. På Ringerike gir det mulighet for stasjonslokalisering i området Steinsåsen. Når det gjelder miljøkonsekvenser kommer alternativ 1 meget dårlig ut. Konsekvensene for natur og landskap er like store som for alternativ 2. Konsekvensene for naturmiljøet fjernes heller ikke selvom alternativet kombineres med alternativ 5A: tunnel under Kroksund. Av avgjørende betydning for NiB er det at alternativet går tvers igjennom Lamyra naturreservat. Det kan vi ikke akseptere. På Ringerikssiden er det alternativ 1 som har størst negative konsekvenser for naturmiljøet, med alternativ 2 som en god nummer to.

Alternativ 2: *Forkastet*

Den viktigste fordelen med alternativ 2, er at dette alternativet har størst beregnet potensiale for overførsel av persontrafikk fra bil til tog. De negative miljøkonsekvensene er imidlertid store langs det meste av strekningen. Dette gjelder spesielt området Kroksund - Fekjær - Rytterager og våtmarksområdet langs Storelva. I tillegg vil en stasjonslokalisering på Tollpinrud medføre en uakseptabel nedbygging av jordbruksareal og en mindre sentrumsnær løsning.

Alternativ 3: *Forkastet.*

Denne korridoren er gunstig hva konsekvenser på natur- og miljø angår, spesielt variant 3a. Imidlertid er de samferdselsmessige aspekter dårlige. Alternativ 6, som også går i tunnel under Nordmarka, vurderes mer effektiv samferdselsmessig sett. Alternativ 6 har også lavere utbyggingskostnader. Et kostbart alternativ truer vårt hovedmål om at Ringeriksbanen bør bygges. Dette sammen med mulige konsekvenser ved tverrslag i marka betyr at vi av de lange tunnelalternativene setter 6A høyest.

Alternativ 4A: *Vårt primærvalg*

Alternativet har en del negative konsekvenser for natur- og kulturmiljøet langs Steinsfjorden, spesielt innerst i Åsa, der traseen vil berøre gardsbebyggelsen. Traseen vil også være en barriere for tur- og friluftslivet. Konsekvensene blir større ved at dette er et område med relativt få naturinngrep fra før. Alikevel setter vi dette alternativet høyest fordi det med stasjonslokalisering på Sundvollen gir høy transportmessig effekt samtidig som det har færre natur- og miljømessige ulemper enn alternativ 2.

For ytterligere å øke lokaltrafikkandelen vil vi her foreslå en *ny* og ikke utredet *stasjonslokalisering*. Alt. 4A går i tunnel i en bue under området Haugsbygd/Klekken, som er en av Hønefoss' "drabantbyer" med en befolkning på flere tusen mennesker. Ved å legge traseen ubetydlig lenger nord i buen vil man kunne ha en lokalstasjon sentralt i området. Denne vil i så fall ligge 100m eller mer under bakken, men dette er vurdert som mulig av NSB i tilfellet 2A-varianten Avtjerna.

Alternativ 4B vil vil ha samme gode transportmessige virkning som 4A, men den vil gå på tvers av landskapets ryggformige karakter i området Åsa-Tannberg. Landskapet ved Tannberg/Ringvoll vil også få meget skjæmmende inngrep. Dette innebærer såpass dramatiske konsekvenser for natur- og kulturmiljøet i dette området at alternativet anses uaktuelt.

Alternativ 5: *Forkastet*

Denne er knyttet til alt. 1 og 2 og er derfor uaktuell.

Alternativ 6: *Vårt sekundærvalg*

Variante 6A har svært få natur- og miljølemper. Ulempen er at alternativet gir mindre overføring av lokaltrafikken fra bil enn de alternativene som går via Bærum. Alternativet gir tilsvarende som for alternativ 4A mulighet for en holdeplass i Haugsbygd. Vi reserverer oss mot dette valget hvis et tverrslag medfører store inngrep i naturmiljøet og økt vegbygging i marka. Konsekvensene ved eventuelt tverrslag må utredes bedre før endelig korridorvalg fattes.

leder av NiBs utrednings-
gruppe for Ringeriksbanen

Roar Rørte

23



Naturvernforbundet i Bærum

Et bedre Bærum for våre etterkommere!

Til NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGE'S STATSBANER		Kass.kode
01 NOV 1993		27.10.93
Bok. Doknr.	22/5004	182
Arkivbet.	15509	

Ringeriksbanen Konsekvensutredning for fase I - forslag til program for konsekvensutredning fase II.

Merknader.

Naturvernforbundet i Bærum har vurdert de foreslåtte alternativer for linjeføring (korridorer) og går primært inn for at alternativene 3A (Grefsen) eller 6A (Skøyen via Åsa) utredes nærmere. De øvrige alternativene har betydelige negative konsekvenser for natur- og miljø og er fra vårt synspunkt uakseptable.

Sandvika- alternativet (2) kan kun aksepteres hvis en finner alternative linjeføring på Ringeriksidene som ikke skader områdene rundt Storelva. Hvis dette er mulig kan også alternativet Sandvika via Rykkinn (2A) aksepteres forutsatt at det er mulig å føre linjen fra Kirkerudbakken i tunnel til Rykkinn med holdeplass under terreng i Rykkinnområdet og videre i tunnel til Sundvollen.

Det er imidlertid vår mening at den beste løsningen for Rykkinnområdet er å forlenge og forbedre Kolsåsbanen. Linjen kunne føres fra Kolsås stasjon til Rykkinn og Bærums Verk og videre gjennom Steinsåsen og til Bekkestua stasjon hvor den tilkobles eksisterende linjenett.

For styret i Naturvernforbundet i Bærum

Kjell Driveklepp
Kjell Driveklepp
Leder.

Helge Fritsen
Helge Fritsen
Kontorleder



Opprettet 1936

OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD

Samarbeidsorgan til behandling av spørsmål som berører friluftsliv og naturvern herunder sikring og bruk av naturområder i Akershus, Buskerud, Oppland og Oslo.

Kontor: Riflegt. 13, 0470 Oslo • Tlf. 2295 28 16. Fax 22 18 02 90

D6

Vår ref.: 4.41.21 OL

Deres ref: 92/5004 555.9

Oslo, 01-11-1993

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	KJSS.kode
02 NOV. 1993	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Vedr.: Ringeriksbanen, høring av konsekvensutredning fase I.

Denne uttalelsen er utarbeidet av Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) i samarbeid med Den Norske Turistforening, Syklistenes Landsforening, Norges Jeger- og Fiskerforbund, Akershus Jeger- og Fiskerforbund, Oslo Fylkeslag av Norges Jeger- og Fiskerforbund, Bårumsmarkas Venner, Oslomarkas Fiskeadministrasjon, Ringerikes Turistforening og Norsk Ornitologisk Forening avd. Oslo og Akershus. Disse organisasjonene støtter uttalelsen.

Skiforeningen har også deltatt i samarbeidet om fellesuttalelsen og gir sin prinsipielle tilslutning til denne. Foreningen sender egen uttalelse konsentrert om hensynet til friluftsliv og vern i Marka.

Vi takker for tilsendte dokumenter og denne anledningen til å uttale oss i saken.

Konklusjon:

Den Norske Turistforening, Syklistenes Landsforening, Norges Jeger- og Fiskerforbund, Akershus Jeger- og Fiskerforbund, Oslo Fylkeslag av Norges Jeger- og Fiskerforbund, Bårumsmarkas Venner og Norsk Ornitologisk Forening avd. Oslo og Akershus, Oslomarkas Fiskeadministrasjon, Ringerikes Turistforening og Oslo og Omland Friluftsråd, vil påpeke at alle de framlagte alternativene har store negative miljømessige konsekvenser. Vi viser i denne forbindelse til vår gjennomgang av de enkelte alternativene fra side 3 og utover.

Vi anbefaler derfor at det utredes et alternativ med tunnel fra Sandvika, stasjon under jorda på Rykkinn, tunnel til en stasjonsplassering i Sundvollen-området, tunnel (under Marka) øst for Steinsfjorden og videre til Hønefoss. Dette er et alternativ som gir en meget positiv lokal kollektivdekning, og som også kan være akseptabelt ut i fra friluftsliv-, kultur- og naturverninteressene, dersom man unngår tverrslag i de sentrale deler av Marka, hvilket skulle være mulig.

Om Friluftsrådets arbeid i saken:

Oslo og Omland Friluftsråd er et samarbeidsorgan som behandler spørsmål om friluftsliv og naturvern, herunder sikring og bruk av friluftsområder i Akershus, Buskerud, Oppland, Oslo og Østfold. OOF kommer med forslag eller gir uttalelse til offentlige institusjoner og private organisasjoner i saker som hører inn under vårt arbeidsfelt.

En hovedoppgave for OOF er å ta vare på Marka, øke allmennhetens bruk av den og sikre atkomsten ved anleggelse av turveger og grøntkorridorer. Vi arbeider også for at friområder i bebyggelsen blir opparbeidet og tatt vare på. Dette arbeidet utføres etter et helhetssyn, uavhengig av grensene mellom de 19 kommunene og fem fylkene som har del av Marka. I arealplaner som utarbeides av de respektive kommuner og som berører Marka ser vi det som viktig at regionale friluftsliv- og naturvernhensyn kommer inn med tyngde på et tidlig tidspunkt.

Når det gjelder korridorvalg for Ringeriksbanen er det således naturlig for OOF å vurdere dette i et regionalt perspektiv, det vil si at hele prosjektet berører rådets interesseområde.

Generelt:

I utgangspunktet støtter organisasjonene og OOF en satsning på jernbaneutbygging, herunder også Bergensbanens forkortelse. Vi vektlegger særlig at togets konkurransedyktighet styrkes i forhold til andre transportmidler. Ringeriksbanen vil dessuten ha en rekke positive regionale effekter trafikkmessig, også for friluftslivet. Banen vil redusere reisetiden fra Oslo til fjellområdene vesentlig, og vil derfor kunne føre til at flere bruker tog til fjells i stedet for bil.

Konsekvensutredningen fase I er i hovedsak formålstjenelig som grunnlag for valg av korridor. NSB har nedlagt et grundig arbeide i en tidsmessig presset situasjon. En svakhet ved utredningen er imidlertid at konsekvenser av eventuelle tverrslag ikke er tilstrekkelig utredet. Dette er uheldig ettersom vi anser at vurderingene av konsekvenser av tverrslag (særlig i Marka) bør tillegges stor vekt når valg av korridor gjøres. Derfor er det ikke mulig nå å endelig anbefale et korridorvalg uten å ta endel forbehold.

Vi foreslår derfor at NSB så snart som mulig igangsetter utredning av konsekvenser av de ulike tverrslagmulighetene. En slik utredning må foreligge før NSB gjør sin endelige innstilling til Stortinget vedr. valg av korridor.

Vi setter også et spørsmålstegn ved hensiktsmessigheten av å legge opp til en toghastighet på 200 km/t. Det er på det rene at man kan unngå en lang rekke konsekvenser ved redusert toghastighet (=smidigere linjeføring). Når vi nå aner de store konsekvenser for det fysiske miljøet ved en høyhastighetslinje, er det ønskelig at alternativer beskrives (for de kontroversielle delstrekninger). Stortinget har etter vårt syn krav på å få vite noe om alternativene når utredningen nå viser hvilke store miljøkonsekvenser en hastighet

på 200 km/t får. Ulempene må veies opp mot fordelene ved høy hastighet.

Vi vil allerede nå melde vår interesse for å bli med i den referansegruppe (kommuner og fagmyndigheter) som det legges opp til i den videre saksbehandling, beskrevet i NSBs brev av 14.07.93 (side 1). Vi ser det som naturlig at Friluftsrådet som interkommunalt samarbeidsorgan og faginstans deltar i referansegruppa. I tillegg kan rådet bidra positivt også på grunnlag av sin rolle som paraplyorganisasjon for friluft- og naturvernorganisasjoner.

Vurdering av de ulike alternativene:

Alt. 1: Skøyen via Lommedalen:

De negative konsekvensene for linjeføring igjennom Lommedalen er store. Barrierevirkningen i denne relativt smale dalen vil bli brutal. Vi frykter også de langsiktige virkningene for dalen og tilliggende deler av Marka ved stasjonsplassering og eventuell utbygging. Alternativet er absolutt ikke ønskelig, og vurderes blant de mest uheldige.

Når det gjelder virkninger for Buskerud-sida vises det til kommentarer under alt. 2 og 4.

Alt. 2: Sandvika.

På Bærum-sida foreligger endel varianter. Det mest interessante er varianten som går via Rykkinn, idet denne vil kunne betjene eksisterende befolkningsrike områder som idag har en dårlig kollektivdekning. Vi må derimot forutsette en bedre løsning for området ved Vøyen hovedgård. Det framlagte alternativet vil bety slutten på gården som et hovedelement i landskapet, og er derfor ikke akseptabelt. Avtjerna-varianten vurderes som uakseptabel i forhold til utvikling av Bærums boligområder. Vi ønsker ikke en utbygging i dette Markaområdet. Kryssingen av Kjaglidalen vil representere et brutalt inngrep i et område som på grunn av sine helt spesielle naturkvaliteter er foreslått som naturreservat (i "Verneplan for Oslomarka" som nå er på sentral høring). Det vises til at Frogner-varianten ikke er like attraktiv som Rykking-varianten trafikkmessig, og har enda større landskapsmessige negative virkninger.

På Buskerud-sida går alt. 2 gjennom Hole i en trasé som kombinerer linje i dagen med tunneller. Her vi vil få meget omfattende negative virkningene på landskap, natur (inkl. naturreservat), kulturminner, jordbruksområder og bostedsnært friluftsliv. Dagstrekningene er lange. I denne saken er det en hovedmålsetning for Friluftsrådet å bidra til at forslaget om linjeføring igjennom kulturlandskapet i Hole (og igjennom Ringerike, se alt. 4) frafalles.

Det finnes mulige varianter av alt. 2 som kan bli akseptable hvis man unngår linjen igjennom Hole. Man kan tenke seg en tunnel fra vestre Bærum (med underjordisk stasjon ved Rykkin) til Sundvollen-området og derfra tunnell øst for Steinfjorden mot Hønefoss. En fordel med denne

løsning er at man trolig kan unngå tverrslag i Marka. Vi foreslår at en slik løsning utredes.

Vi er kjent med at Bærum kommune vurderer å foreslå en kombinasjonsløsning av alt. 2 og alt. 6. Her tenker man seg en lang tunnell fra vestre Bærum til Hønefoss. Løsningen kan være gunstig trafikkmessig sett, men kan kun aksepteres av Friluftsrådet dersom man unngår et tverrslag sentral i Marka, og med forbehold omkring linjeføringen i Bærum.

Alternativ 3: Grefsen.

Når det gjelder konsekvenser er forslaget nokså likt alt.6, men konsekvensene av tverrslaget i Marka vil bli betydelige (se kommentarer vedr. tverrslag under alt.6). Alternativene 3A og 3C er akseptable mht virkninger for Ringerike kommune (se kommentarer under alt. 4). Trafikkmessig er alt. 6 mer interessant (Skøyen har større potensiale for kollektivtrafikk enn Grefsen).

Alternativ 4: Sundvollen - Åsa.

Traséen er planlagt langs østsida av Steinsfjorden (delvis i tunnell). Skadevirkningene på landskap, natur og særlig friluftsliv (f.eks stier/turveier mellom Marka og Steinsfjorden) vil bli meget store, og vi finner derfor forslaget uakseptabelt. Alt. 4B tenkes lagt i dagen igjennom Ringerike kommune. Dette får store skadevirkninger for landskap, kulturminner og jordbruksområder. Jordbrukslandskapet i Ringerike og Hole har nasjonal verneverdi både produksjonsmessig sett og i forhold til landskapsformer og kulturminner.

Alternativ 5: Tunnell under Steinsfjorden.

Tunnelløsningen i seg selv får få negative konsekvenser, men forslaget ellers er uakseptabelt (se kommentarer under alt. 2).

Alternativ 6: Skøyen via Åsa.

NSB's utredning viser klart at dette alternativet har store fordeler når det gjelder de fleste "miljøaspekter". Imidlertid har ikke NSB redegjort for de negative konsekvensene som tverrslagene vil få i eller nær Marka. Tverrslagene vil ventelig føre med seg anleggsdrift, massedeponering, knuseverkdrift og transport av hundretusener(?) av tonn stein. Driften vil trolig gå over flere år. Allmennhetens interesser i Marka blir berørt på en meget uheldig måte, og vi må forvente langvarige sår i naturen. Bl.a. vil skiløypenettet i dette snøsikre området bli berørt i betydelig grad.

Andre kommentarer:

Vurderingene gjort ovenfor er ikke ulike de som NSB selv har gjort. Derimot trekker vi en annen konklusjon. Det er besyndelig å registrere at NSB trekker den foreløpige konklusjon at alt. 2A er

best ut i fra en samfunnsmessig vurdering. Dette kan ikke bety annet enn at NSB velger å legge liten vekt på "miljøaspektene" i saken.

Det går klart fram at NSB vektlegger "trafikanterens opplevelser". Friluftsrådet vil hevde følgende: Viktigere enn trafikantens opplevelser er de daglige (negative) "opplevelser" som en linjeføring i dagen vil føre til for beboere nær traséen og friluftsfolket som driver sitt friluftsliv i områdene.

Avbøtende tiltak er ikke utredet. Det sier seg selv at det dermed blir vanskelig å sette alternativene opp mot hverandre direkte pr. idag. Vi vil følge de senere faser av konsekvensutredningene for eventuelt å modifisere de standpunkter vi har idag.

Utkast til konsekvensutredningsprogram fase II ser ut til å være godt gjennomarbeidet og formålstjenelig. Vi vil spesielt påpeke viktigheten av god kontakt med brukerorganisasjonene. Innen friluftsliv og naturvern finnes en lang rekke organisasjoner som kan bidra med verdifulle innspill. Friluftsrådet er paraplyorganisasjon for disse.

Vennlig hilsen

Tore Hauger
Tore Hauger
gen.sekr.

Oddvin Lund
Oddvin Lund
konsulent

Kopi: Fylkesmannen i Buskerud, miljøveravd.
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavd.
" " " " , Markainspektøren
Hole kommune, ordføreren
" " , miljøvernrådsgiver
Ringerike kommune, ordføreren
" " , miljøvernrådsgiver
Bærum kommune, **BYRÅDET**
" " , miljøvernraadsgiver
Oslo kommune, ordføreren
" " , miljøvernleder
Oslo og Omegn Turistforening
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
Naturvernforbundet i Ringerike
Naturvernforbundet i Bærum
Organisasjonene ovenfor



Opprettet 1936

OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD

Samarbeidsorgan mellom regionale idrettslag som berører friluftsliv og naturvern
herunder skiløret og skisport i distriktene Akershus, Buskerud, Oppland og Oslo

Kontor: Riflegt. 13. 0-470 Oslo • Tlf. 2295 28 16. Fax 22 18 02 90

U7

Vår ref.: 4.41.21 OL

Deres ref: 92/5004 555.9

Oslo, 01-11-1993

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

**Vedr.: Ringeriksbanen, høring av konsekvensutredning
fase I.**

Oslo og Omland Friluftsråd takker for tilsendte dokumenter og denne anledningen til å uttale oss i saken.

Denne uttalelsen er OOFs egen uttalelse og inneholder en subsidiær anbefaling av korridor for Ringeriksbanen (i tillegg til OOFs og organisasjonenes "førstevalg"). Det vises til fellesuttalelse utarbeidet av OOF (dagens dato). Fellesuttalelsen inneholder våre kommentarer til de ulike trasé/korridor-forslagene.

Generelt:

Konsekvensutredningen fase I er i hovedsak formålstjenelig som grunnlag for valg av korridor. NSB har nedlagt et grundig arbeide i en tidsmessig presset situasjon. En svakhet ved utredningen er imidlertid at konsekvenser av eventuelle tverrslag ikke er tilstrekkelig utredet. Dette er uheldig ettersom vi anser at vurderingene av konsekvenser av tverrslag (særlig i Marka) bør tillegges stor vekt når valg av korridor gjøres. Derfor er det ikke mulig nå å endelig anbefale et korridorvalg uten å ta endel forbehold.

Vi foreslår derfor at NSB så snart som mulig igangsetter utredning av konsekvenser av de ulike tverrslagmulighetene. En slik utredning må foreligge før NSB gjør sin endelige innstilling til Stortinget vedr. valg av korridor.

Anbefalinger vedr. korridorvalg:

Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) vil påpeke at alle de framlagte alternativene har store negative miljømessige konsekvenser. Vi viser i denne forbindelse til vår gjennomgang av de enkelte alternativene fra side 3 og utover i fellesuttalelsen fra OOFs medlemsorganisasjoner datert 01.11.93.

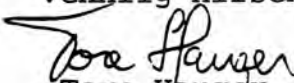
OOF anbefaler derfor at det utredes et alternativ med tunnell fra Sandvika, stasjon under jorda på Rykkinn, tunnell til en stasjonsplassering i Sundvollen-området, tunnell (under Marka) øst for Steinsfjorden og videre til Hønefoss. Dette er et alternativ som gir en meget positiv lokal kollektivdekning, og som også kan være akseptabelt ut i fra friluft-, kultur- og naturverninteressene, dersom man unngår tverrslag i de sentrale deler av Marka, hvilket skulle være mulig.

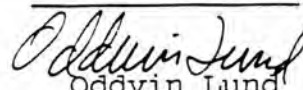
Hvis et alternativ som beskrevet ovenfor ikke lar seg gjennomføre vil OOF foretrekke alternativ 6A. Dette alternativet vil ha de minste regionale konsekvensene for friluft- og naturverninteressene. Vi må imidlertid ta forbehold om konsekvensene av tverrslagene i eller nær Marka, da disse ikke er utredet.

Ønske for videre samarbeid mellom kommuner, fylker, organisasjoner og NSB:

Vi vil allerede nå melde vår interesse for å bli med i den referansegruppe (kommuner og fagmyndigheter) som det legges opp til i den videre saksbehandling, beskrevet i NSBs brev av 14.07.93 (side 1). Vi ser det som naturlig at Friluftsrådet som interkommunalt samarbeidsorgan og faginstans deltar i referansegruppa. I tillegg kan rådet bidra positivt også på grunnlag av sin rolle som paraplyorganisasjon for friluft- og naturvernorganisasjoner.

Vennlig hilsen


Tore Hauger
gen.sekr.


Oddvin Lund
konsulent

Kopi: Fylkesmannen i Buskerud, miljøveravd.
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavd.
" " " , Markainspektøren
Hole kommune, ordføreren
" , miljøvernrådsgiver
Ringerike kommune, ordføreren
" " , miljøvernrådsgiver
Bærum kommune, ordføreren
" " , miljøvernrådsgiver
Oslo kommune, **BRÅDET**
" , miljøvernleder
Oslo og Omegn Turistforening
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
Naturvernforbundet i Ringerike
Naturvernforbundet i Bærum
Organisasjonene som deltok i fellesuttalelsen

D8

NORDE STASBANER		Kass.kode
0 1 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004	131
Arkivbet.	545.?	

Til
 NSB Strategi og miljø
 Postboks 1162, Sentrum
 0107 OSLO

Oslo, 29.oktober 1993

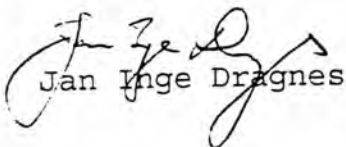
Høringsuttalelse om Ringeriksbanen

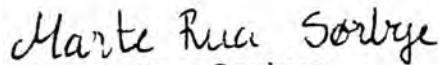
Natur og Ungdom sender med dette over vår høringsuttalelse om konsekvensutredning og hovedrapport om Ringeriksbanen. Vi går imot NSBs foreløpige trasévalg for Ringeriksbanen, alternativ 2A.

Av de framlagte traséalternativene er det kun to som skiller seg ut som forsvarlige for miljøet. Det er å la banen gå i tunnel gjennom Nordmarka (alt. 3A eller 6A). Utifra hensynet til trafikkgjennomgang i Oslostunnelen går vi inn for alternativ 6A, over Skøyen.

Vennlig hilsen
 Natur og Ungdom


 Asne Berre Persen


 Jan Inge Drægnes


 Marte Rua Sørbye
 Ringerike NU

HØRINGSUTTALELSE OM RINGERIKSBANEN

Sammendrag

Natur og Ungdom (NU) går imot NSBs foreløpige trasévalg på Ringeriksbanen, alternativ 2A. Traséen vil rasere unike natur- og kulturområder i Hole og Ringerike.

Av de framlagte traséalternativene er det kun to som skiller seg ut som forsvarlige for miljøet. Det er å la banen gå i tunnel gjennom Nordmarka (alt. 3A eller 6A). Utifra hensynet til trafikkgjennomgang i Oslotunnelen går vi inn for alternativ 6A, over Skøyen. Vi er åpne for mulige lokale varianter for tunnelinnføring fra Oslo-siden.

Samtlige av de andre forslagene til trasèer innebærer inngrep i natur- og kulturlandskap som er så store at de ikke kan anbefales.

Hovedårsakene til at vi går imot alternativ 2A, er:

1. konsekvensene for natur- og kulturlandskap i Hole og på Ringerike. Landskapet i Holebygda og på Ringerike har nasjonal og internasjonal verneverdi. Det utgjør viktige deler av vår kultur- og naturarv. En høyhastighetsbane gjennom dette området vil føre til store uopprettelige skader. Dette skriver også NSB i sin konsekvensutredning.

2. konsekvensene for kulturminner. Både på Hole- og Ringerikssiden finnes en rekke kulturminner som har svært stor verneverdi. NSBs konsekvensutredning er utillatelig tynn med hensyn til kulturminner. Selv en kortfattet beskrivelse av de enestående kulturhistoriske anlegg som finnes, ville vise hvor uakseptable en rekke av utbyggingsalternativene egentlig er.

3. konsekvenser for verneverdige og særegne naturområder, blant annet vil skog- og våtmarksområdene ved Storelva bli berørt av utbyggingen. Dette området er spesielt interessant som naturhistorisk dokument, og har et rikt plante- og dyreliv.

4. konsekvenser for jordbruket. Store mengder dyrka mark vil gå tapt i et av Norges mest produktive jordbruksområder. Dette skriver også NSB i sin høringsuttalelse.

5. opprettelsen av ny stasjon i Hønefoss ved Tollpinrud. Med alternativ 2A vil stasjonsområdet i Hønefoss bli flyttet fra Hønefoss sentrum til Tollpinrud. Dette vil være uheldig for sentrums-aktivitetene, i tillegg til at det vil føre til uønsket utbyggingspress i områdene rundt Tollpinrud stasjon.

Alternativ 2A (som NSB har gått inn for) er det alternativet med størst trafikkgrunnlag. Dette skyldes at banen vil ha stasjoner både i Bærum og Hole. Vi mener likevel at godt trafikk-grunnlag ikke oppveier naturinngrepene som denne traséen innebærer.

Øvrig kollektivtilbud

Med Ringeriksbanen vil Drammen miste sin status som knutepunkt mellom Bergens-, Sørlands og Vestfoldbanen. Det er viktig at NSB sikrer et godt jernbanetilbud Drammen-Hønefoss-Hallingdal og at Kongsberg får styrket sitt tilbud. Videre må det arbeides med å sikre gode korrespondanse-muligheter mellom de ulike banene.

Busstilbudet Hønefoss-Oslo må opprettholdes. Dette er nødvendig for å gi et kollektivtilbud til dem som ikke får jernbane.

Når det gjelder kollektiv-tilbudet i Bårum, foreslår vi at Kolsåsbanen moderniseres og forlenges til Rykkinn.

Hastighet

En sentral problemstilling i dette prosjektet er jernbanens hastighet. Spørsmålet er når togets positive miljøfordeler blir mindre enn summen av ulemper. Slike vurderinger må tas i hvert enkelt utbyggingstilfelle. For Ringeriksbanen snakker vi om:

- noe av landets mest produktive natur
- noe av landets mest produktive jordbruksområder
- en av vår kulturs arnesteder
- et storslagent, helhetlig landskapsrom

På den ene siden er det ønskelig å redusere reisetiden til Bergen, for at tog kan konkurrere med fly. På den annen side er det hastigheten som gjør at linjeføringa blir så stiv at konsekvensene for landskap, natur og nærmiljø blir uforsvarlige.

NU og NOA etterlyser en vurdering av ulike hastigheter for banen. NSB har kun utredet utifra et høyhastighetskonsept på 200 km/t. Organisasjonene mener at NSB i framtida må utrede konsekvensene ved ulike hastigheter på ulike deler av banestrekningene (200 km/t, 160 km/t og dagens 130 km/t, med mulighet for å bruke krengetog).

Konklusjon

For at Ringeriksbanen skal bli en miljøvennlig bane, finnes det en mulighet: Å foreta utbyggingen etter alternativ 3A eller 6A, dvs. gjennom en fjelltunnel som sparer de store verneverdiene både på Bårums- og Ringerikssiden.

NSBs konsekvensutredning er meget klar i sine vurderinger av konsekvenser for de ulike alternativene. Alternativ 2A, som NSB har gått inn for, er blant dem som kommer dårligst ut. NSB viser forbausende liten vilje til å ta konsekvensutredningen på alvor ved valg av trasè.

Jernbanen er en miljøvennlig transportform. Dette fritar ikke NSB for å ta miljøhensyn ved bygging av ny jernbane. NSB er i ferd med å ødelegge sin miljøtroverdighet dersom de tar en endelig beslutning om å legge Ringeriksbanen gjennom Holebygda.

Vurdering av konsekvensutredning og hovedrapport:

1. Landskap

Kultur- og naturlandskapet på Ringerike er blant landets aller mest verneverdige landskap. Det er rikt naturmessig, pga av kalkrike og letteroderte bergarter, store løsmasser og godt klima. Landskapet oppebærer en historisk kontinuitet fra jernalderen og fram til idag. Sett på avstand, eller fra høyden, er det i dag få elementer som bryter det helhetlige inntrykket av en kultur i pakt med det naturgrunnlag som finnes på stedet.

Landskapet på Ringerike kan anses som ett stort landskapsrom, men kan også deles inn i flere mindre enheter, som både som naturlandskap og som kulturlandskap har like stor verdi som helheten. Blant de viktigste av disse små enhetene er landskapet ved Sundvollen, Steinssletta og Holebygdene, meanderlandskapet ved Storelva og landskapsrommet rundt Norderhov kirke, Tandberggårdene, Stavhella og Hesselberg. Disse må ansees som nasjonalt og internasjonalt verdifulle landskapsområder og må derfor skjermes mot ødeleggende inngrep.

Landskapet i Hole vil bli uakseptabelt sterkt berørt av alternativ 1, 2 og 5. Landskapet i Norderhov vil bli rasert ved valg av alternativ 3B, 4B og 6B.

Også på Bærumssiden berøres viktige kulturlandskap. Verst blir konsekvensene for Lommedalen, dersom alternativ 1 velges. Dette alternativet vil legge en totalt ødeleggende barriere midt gjennom dalen, til ubotelig skade for det gjenværende kulturlandskapet.

Dette alternativets krysning av landskapsrommet ved Øverlandselva er også helt uakseptabelt. Området og landskapet ansees lokalt som så verdifullt, at det er fremmet verneforslag etter naturvernloven av lokallaget i Naturvernforbundet.

Alternativ 2A via Rykkinn eller Frogner er også uakseptable, idet de fratar Vøyen hovedgård den siste lille rest av landskapsmessig tilknytning. Landskapet her er også i kulturvernplanen for Bærum kommune rangert høyt.

NSBs konsekvensutredning er meget klar i sin vurdering av landskaps-konfliktene som en bane over Bærum og Hole vil føre med seg. Natur og Ungdom mener det er oppsiktsvekkende at NSB ikke tar hensyn til sin egen konsekvensutredning ved valg av trasè.

2. Kulturverdier

Trasèene 1,2, 2A, 3B, 4B, 5A og B og 6B går gjennom områder med unike kulturhistoriske verneverdier. Mange av de aktuelle

objektene er sikret eller bør sikres etter Kulturvernloven. ikke bare som enkeltobjekter, men i sine helhetlige omgivelser. Forståelsen av kulturminnene blir vesentlig mindre dersom de blir liggende igjen som en reminisens, uten tilknytning til de omgivelser som skapte grunnlaget for deres tilblivelse og eksistens.

En rekke kulturminner har så stor verneverdi at denne gjør det helt uakseptabelt med utbygging av jernbane i nær tilknytning til objektet. Noen eksempler:

- * Ankerveien
- * Bisperveien i Bærum
- * Stein
- * Norderhov prestegård
- * Stavhella-feltet
- * Hesselberg

Konsekvensutredningen er utillatelig tynn med hensyn til kulturminner. Selv en kortfattet beskrivelse av de enestående kulturhistoriske anlegg som finnes, ville vise hvor uakseptable en rekke av utbyggingsalternativene egentlig er.

3. Naturverdier

Både Oslogryta og Ringerike er blant landets rikeste områder naturmessig. Gunstig berggrunns- og løsmasseforhold, kombinert med et godt klima danner grunnlag for en meget rik vegetasjon, med stort mangfold i naturtyper og tilhørende dyre- og plantesamfunn.

En rekke vernede og foreslått vernede områder blir direkte eller indirekte berørt av ulike trasèer. Dette er følgende:

* Områdene langs Storelva er spesielt interessant som et naturhistorisk dokument, samt som spesielt rike områder med et rikt plante- og dyreliv. Verneverdiene i Lamyra vil gå tapt ved utbygging av alternativ 1, et alternativ som også går tett inn til Juveren naturreservat. Også alternativ 2 vil ha drastiske virkninger på naturen ved Storelva, selv om det ikke berører vernede områder direkte.

* Stubberud skogpark og Ankervei-området i Bærum. Området ligger kun 2-300 meter fra alternativ 1, noe som ikke er registrert i konsekvensutredningen. Dette alternativet gjennomskjærer det foreslått vernede Ankervei-området.

* Kjaglidalen. Dette området har vært foreslått fredet av Miljøvernmyndighetene siden 1976. Området har en stor andel av edellauvskog, med en rekke innslag av sjeldne, sårbare og truede arter. Flekkvis ligger det også rester av kontinuitetsmiljøer innen barskog, som i det framtidige naturvernarbeidet må ha høyeste verneprioritet, pga. sin truethet. Alternativ 2A, variant Avtjerna vil berøre området sterkt.

* Ultveittjern med nære omgivelser er vernet pga. botaniske verdier. Området vest for tjernet er foreslått vernet pga.

barskog på kalkrik grunn. Disse verdiene vil kunne berøres av alternativ 3B.

* Viksåsen/Biliåsen er vernet pga. rik kalkfurskog, men blir ikke direkte berørt. Imidlertid kan dreneringseffekter skade vegetasjonen ved gjennomføring av alternativ 5 A og B.

* Krokkleiva er foreslått vernet i Oslomarkaplanen som et geologisk og floristisk viktig område. Området huser en rekke planter som plantegeografisk hører hjemme i mer alpine områder. Selve verneområde-forslaget berøres ikke direkte av noen av alternativene.

* Fossilforekomstene mellom Sundvollen og Vik er vernet som naturminne. Heller ikke dette området blir direkte berørt av noen av alternativene.

Natur og Ungdom mener det er uakseptabelt å frigi eksisterende og foreslåtte verneområder til utbyggingsformål.

I tillegg til den naturen som har fått et offisielt vernestempel, er det en rekke områder og lokaliteter som har såvidt stor lokal verneverdi at de ikke bør belemres med et jernbaneanlegg. Generelt kan en si at områdene langs Storelva bør holdes utenfor planleggingen. Det samme kan sies om områdene ved Ultveittjern og i Kjaglia.

Natur og Ungdom mener at konsekvensutredningen ikke er grundig nok på å dokumentere hvilke konsekvenser de ulike traséene vil ha for naturverdiene i området.

4. Jordbruk

Jordbruksområdene som kan bli berørt av de ulike alternativene omfatter i meget stor grad gamle, særdeles rike, godt arronderte og særdeles verdifulle dyrkingsområder. Med NSBs forslag til trasé vil omlag 660 mål dyrka mark gå tapt.

Til tross for at den jordbrukspolitiske arealvurderingen for Hole og Ringerike ennå ikke er ferdig, synes det hevet over enhver tvil at jorda i Holebygda og i Norderhov er blant de mest verdifulle i landet og vil havne i kategori A, områder med meget sterke jordbruksinteresser.

Norge er kun 50% selvforsynt med mat, og kornområdene på Østlandet er vår viktigste beredskapsområder for matproduksjon. Områdene på Ringerike har en meget gunstig kombinasjon av egnede løsmasser, kalkrik grunn og et godt klima, noe som muliggjør dyrking av en rekke krevende vekster.

Natur og Ungdom mener det er svært uheldig at de beste og mest produktive jordbruksområdene må gi plass for utbyggingsformål. Det må være en målsetning at matjorda holdes i hevd, både av hensyn til miljø, bosetting og nasjonal og global matvaresikkerhet.

Jordbrukets ulemper ved en jernbaneutbygging består dels i at arealer beslaglegges, dels i at de resterende arealer blir

vanskeligere å drive. Oppdeling av eiendommer som i utgangspunktet er små, får større virkninger enn oppdeling av store eiendommer, der en kan få brukbar teigstørrelse på begge sider av trasèen.

Trasèalternativene gjennom Hole og Norderhov ender alle opp i en ny stasjon på Tollpinrud som vil kreve betydelige arealer, både til infrastruktur, men særlig til nye boliger. Dette vil føre til et uakseptabelt arealpress på jordbruksområdene.

I Hole vil alternativene 1, 2 og 5A være sterkt ødeleggende, mens alternativ 5B går utenom jordbruksområdene i grove trekk.

I Norderhov er alle trasèalternativene (3B, 4B og 6B) sterkt ødeleggende og derved uakseptable.

I Bærum er særlig alternativ 1 ødeleggende for Lommedalen, idet de siste restene av jordbruksland forringes. Alternativ 2A, variant Frogner/Avtjerna vil virke sterkt ødeleggende for jordbruket i området Vøyen - Isi.

Områdene på Steinsletta, i Holebygda og rundt Hesselberg - Tandberg er totalt uakseptable som trasèalternativer.

NSBs konsekvensutredning dokumenterer klart at en Ringeriksbane over Bærum og Hole vil ødelegge noe av landets beste og mest produktive jordbruksområder. Denne dokumentasjonen bør få konsekvenser når NSB skal velge trasè.

5. Trafikkgrunnlag

Uansett trasèvalg vil Ringeriksbanen være en investering som vil øke NSBs trafikk-grunnlag. Når det gjelder ferntrafikken, vil trafikkgrunnlaget avhenge lite av trasèvalg.

Når det gjelder lokaltrafikken har NSB beregnet et trafikkgrunnlag på mellom 2-4 millioner personreiser. Alternativ 3A og 6A har lavets trafikkgrunnlag og vil betene færrest mennesker. Dette skyldes at banen i all hovedsak går i tunnel mellom Oslo og Hønefoss, og at det derfor ikke vil være noen lokale stasjoner. Utifra en totalvurdering mener vi at dette likevel er å foretrekke framfor å la banen gå over Bærum og Hole.

Bygging av Ringeriksbanen vil føre til en overgang av bil- og flytrafikk til jernbane. NSB har regnet ut en overgang av lokal biltrafikk på 1,2-2 millioner personreiser i år 2001. Når det gjelder fjerntrafikk kan en forvente en overgang på rundt 2500. For flytrafikk (Oslo-Bergen) kan overgangen bli på 120 000 personreiser.

NSB skriver i sin konsekvensutredning at en slik overgang vil gi en reduksjon i utslippene av CO₂ på 0,5 promille av Norges totale CO₂-utslipp. Når det gjelder NO_x (nitrogenoksider) vil reduksjonen bli på 0,1 promille.

NSBs anslag om størrelsen på overgangen fra bil og fly til bane er etter vår mening svært forsiktige. Beregningene tar

utgangspunkt i at vi ikke får en endring i samferdselsektoren. Med høyere avgifter og restriksjoner på bruken av bil og fly, vil man få en større overgang til jernbane. For at ikke den totale transportmengden skal øke, er man nødt til å redusere utbygging av annen infrastruktur. Dette betyr bl.a. at utbygging av Ringeriksbanen reduserer behovet for stamvegen mellom Oslo og Bergen.

En foreløpig upublisert OECD-rapport konkluderer med at dersom en satser på både vegtrafikk og kollektivtrafikk vil problemene vokse. Løsningen ligger i en kollektivsatsning som følges opp med restriksjoner og høyere avgifter på bil- og flytrafikken.

NSB legger i sin begrunnelse vekt på at deres trasèvalg vil gi god kollektiv-forbindelse til Bærum. Natur og Ungdom mener at dette kollektiv-behovet kan dekkes opp på en tilfredstillende måte ved at Oslo Sporveier forlenger og oppruster Kolsåsbanen til Rykkin. I tillegg kommer NSBs planer om utbygging av flere jernbanespor til Sandvika.

6. Befolkningsutvikling og utbyggingsmønster

Uansett Ringeriksbane regner man med at pendlingen fra Ringeriks-området vil øke. Kortere reisetid med jernbane vil føre til økt pendlingen fra Ringeriks-regionen til Oslo-området. Det må være et mål at banen legges slik at miljøkonsekvensene av økt boligbygging og nyetableringer blir minst mulig.

I Hole vil boliggetterspørselen øke betydelig dersom man velger alternativ 1 eller 2. Dette vil føre til sterkere press på å frigjøre de gode jordbruksarealene og natur- og kulturområdene til utbyggingsformål. Natur og Ungdom mener at dette vil være svært uheldig.

Etablering av Tollpinrud stasjon
De fleste av alternativene til trasé, deriblant NSBs forslag til trasé (alt 1, 2, 2A, 3B, 4B, 5A, 5B og 6B) vil føre til at Hønefoss-stasjon flyttes fra sentrum til Tollpinrud, utafor sentrum. Natur og Ungdom mener det vil være svært uheldig og unødvendig å flytte stasjonen fra Hønefoss sentrum til Tollpinrud.

En stasjon på Tollpinrud vil føre til et utbyggingspress i et område med svært rik dyrka mark. Dyrka mark vil gå tapt både på grunn av at stasjonen krever plass, og fordi stasjonen vil føre med seg press på boligutbygging og service-funksjoner i nærheten.

Natur og Ungdom mener at NSB i sin konsekvens-utredning har sett for lite på hva slags virkninger økt pendling vil få for Ringeriks-regionen. Konsekvensutredningen er også svært mangelfull når det gjelder konsekvensene av å flytte stasjonen fra Hønefoss sentrum til Tollpinrud.

7. Støy

NSBs forslag til trasè er blant de trasèene som vil gi størst støyproblemer. Alternativ 2A, via Rykkin vil føre til at 690 mennesker vil bli utsatt for støy over 55 dB(A) dersom det bygges støyskjerm langs banen. Til sammenlikning vil 400 mennesker bli utsatt for tilsvarende støymengde med tunnelalternativet 6A. Også alternativ 1, 2, 4 og 5 vil gi store støyproblemer.

Natur og Ungdom mener det må være en selvfølge at det bygges støyskjermer langs de delene av trasè 6a der det er nødvendig.

8. Overskuddsmasse

De to alternativene som Natur og Ungdom anser som de eneste akseptable, er de som skaper størst mengde overskuddsmasse. Likevel anser vi det som godt gjort at det er avsetningsmuligheter for disse massene, slik at problemene er redusert til å omfatte midlertidig deponering av massene.

Det er ikke nevnt noe i rapportene om hvor tverrslag skal anlegges, transport til midlertidig deponi eller om hvor disse skal ligge. Lokale konsekvenser kan være uakseptable, problemfeltet må derfor vies betydelig større oppmerksomhet i fase 2 av konsekvensutredningen.

9. Friluftsliv

Hovedproblemet med Ringeriksbanen, sett med friluftssøyne, er ødeleggelsen av mulighetene for bostedsnært friluftsliv. De store sammenhengende områdene i Osломarka blir i liten grad berørt (med forbehold om tverrslagenes virkninger).

Trasèene har ulike typer påvirkning av friluftslivet:

- * Barrierevirkninger
- * Visuell forstyrrelse
- * Reduksjon av opplevelseskvalitet
- * Støy

Reduksjon av kvaliteten av arealene for friluftsliv er ikke avgjørende argumenter mot noen av alternativene, men supplerer og støtter opp under de konklusjoner som trekkes om akseptable og uakseptable alternativ.

10. Trafikantens opplevelse

Trafikantens opplevelse vil være mindre i tunnelalternativene 3A og 6A. Det er imidlertid viktig å være bevist på ett viktig forhold. For dem jernbaneutbyggingen berører, gir den konsekvenser som merkes hver dag, flere ganger om dagen. De kan ikke velge å la være å bli påvirket, og påvirkningen blir et vedvarende problem. Det er derfor nødvendig å gi lokalbefolkningen i Bærum og Ringeriks- og Holedistriktet, samt hensynene til nasjonalt verneverdige jordbruks-, landskaps-, kulturhistoriske og naturverdier en avgjørende vekt, framfor ønsket om å gi de reisende en mest mulig

opplevelsesrik reise.

11. Samfunnsøkonomi

I følge NSBs beregninger er alle de utredete alternativene økonomisk lønnsomme, med en nytte/kostnadseffekt på mellom 1,20 og 1,35.

Jernbaneutvalgets hovedrapport angir at alternativ 1 og 2A har en bedre samfunnsøkonomi enn alternativ 3A og 6A ("tunnel-alternativene"). Dette stiller vi oss meget skeptisk til, og beregningene kan kun bero på at natur-, kultur-, landskaps- jordbruks- og nærmiljøeffektene ikke er tillagt vekt. Dersom disse verdiene tillegges vekt, hersker det liten tvil om at alternativ 1 og 2A faller vesentlig dårligere ut en 3A og 6A.

Anleggskostnadene er lavest for alt. 1 og 2 pga. liten andel tunnel og lange strekninger i dagen. Driftskostnadene derimot er vesentlig høyere for disse, sammenliknet med alt. 3 og 6. Foretaksøkonomisk (summen av anleggs- og driftskostnader) kan derfor alt. 3 og 6 være mer lønnsomme på noe lengre sikt.

Alternative trasèer

NSB har vurdert 10 alternativer (med varianter), hvorav 7 er utredet videre. Her følger en meget kort oversikt over de ulike trasèene. Grundigere om konsekvensene ved de ulike trasèene finnes andre steder i bakgrunnsinformasjonen. Kart følger vedlagt.

Alternativ 1 går fra Skøyen via Lommedalen i Bærum. Videre går trasèen gjennom Hole.

Alternativ 2 følger Drammensbanen til Sandvika i Bærum. Deretter går banen stort sett i tunnel fram til Kroksund og gjennom Hole.

Alternativ 2A følger Drammensbanen til Sandvika i Bærum. Banen går via Rykkin, og den vil passere Vøyen gård. Tunnel fram til Sundvollen/Kroksund hvor trasèen faller sammen med alt.2. Det finnes 2 varianter av alternativ 2A. Den ene går over Frognerjordene i Bærum, mens den andre går over Avtjerna.

Alternativ 3 går over Grefsen stasjon i Oslo. Fra Grefsen stasjon går trasèene i tunnel under Nordmarka og kommer opp ulike steder på Ringerikssiden. Alternativ 3A kommer ut i dagen ved Toenbakken og kobler seg direkte på Bergensbanen fra Roa. Videre følges eksisterende bane til Hønefoss stasjon. Alternativ 3B kommer ut i dagen nord for Åsa. Trasèen krysser Storelva og fortsetter til Hønefoss (Tollpinrud stasjon). Alternativ 3C kommer ut i dagen ved Vestern før den krysser et boligområde. Trasèen knyttes til Bergensbanen ved Hønefoss stasjon.

Alternativ 4 følger alternativ 1 eller 2 fram til Sundvollen. I stedet for å gå i bro over Kroksund, dreier banen av nordover langs Steinsfjorden. Ved Åsa deler alternativet seg i 4A og 4B. 4A går delvis i åpent landskap og delvis i tunnel fram til Toenbakken hvor den tilsluttes eksisterende Bergensbane (tilsvarende alt.3A). Alternativ 4B fortsetter mot Hønefoss/Tollinrud tilsvarende alt. 3B.

Alternativ 5 er en tunnel under Steinsfjorden, og er et alternativ til å krysse Kroksundet med bro. Kan kombineres med enten alternativ 1 eller 2. Tunnelen kommer opp enten ved nordenden av Steinsåsen (tilsluttes alt.1) eller den går under Gjesvalåsen og Vik søndre (tilsluttes alt.2)

Alternativ 6 går over Skøyen via Åsa (nordenden av Steinsfjorden). Denne vil ikke berøre Hole eller Sundvollen. Alternativ 6A fortsetter nordover i tunnel fra Åsa, og slutter seg videre til alternativ 3A. Alternativ 6B svinger vest ved Åsa og kommer ut i dagen vest for Tyrihjellen. Deretter samme som alternativ 3B.

D9

NORGES STATSBANER		Kass.kode
D 4 NOV. 1993		
Sak/Doknr. 50 5004 141		125 AR
Arbeidsnr. 7579		DEN NORSKE TURISTFORENING



NSB Strategi og miljø
Boks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Postboks 1963 Vika, 0125 Oslo
Besøksadresse: Stortingsgaten 28,
inng. Olav Vs gate
Tlf. 22 83 25 50.
Bankgiro: 6074.06.03550
Postgiro: 0813 5084256
Telefax: 22 83 24 78.

Vår ref.: 1445/93-JON

Deres ref.:

Dato: 03.11.93

Saksbehandlar: Jan Olav Nybo

UTTALE OM RINGERIKSBANEN - KONSEKVENSTUTGREIING FASE I

Vi viser til høring i samband med forkorting av Bergensbanen gjennom jernbane Oslo-Hønefoss. DNT seier seg lei for at vi ikkje automatisk har fått saksdokumenta tilsendt, men går ut frå at vi no er registrert som høringsinstans for liknande saker.

Innleiing

DNT er glad for forslaget om forkorting av Bergensbanen ved bygging av jernbanelinje direkte mellom Oslo og Hønefoss. Dette vil ha mange positive konsekvensar, bl.a. kortare reisetid Oslo-Bergen og vesentlig kortare reisetid Hønefoss-Oslo. Det vil gjere atkomsten til populære tur- og utfartsområde som Norefjell, Gol-Geilo og Hardangervidda/Finse raskare og enklare. Utan tvil vil dette føre til stor overgang av reisande til tog, særlig frå lokal biltrafikk Hønefoss-Oslo, men også frå regional biltrafikk Oslo-Hallingdal og flytrafikk Oslo-Bergen.

Overgang til bruk av tog (og reduksjon av bil- og flybruk) fører til mindre utslepp av CO₂ og NO_x, mindre støy- og støvplager, redusert behov for utbetring av vegnettet på delar av Austlandet og for stamveg til Vestlandet.

DNTs anbefaling av korridor

Mange alternativ til jernbane Oslo-Hønefoss har vore vurdert, men etter kvart har NSB konsentrert seg om dei fire hovudkorridorane 1-3 og 6 med 14 lokale variantar. Trass i at jernbane er eit miljøvennlig transportmiddel, har alle foreslåtte alternativ negative konsekvensar som må vurderast opp mot dei positive verknadene.

Ut frå ei totalvurdering ser vi alternativ 1, 2 og 4 som heilt uakseptable av omsyn til natur- og kulturmiljø, landskap, jord-, skog- og vassressursar og friluftsliv. Dei alternativa som er forsvarlige ut frå eit miljøperspektiv er 3A, 3C og 6A, dvs. dei som har tunnelar på det meste av strekningen Oslo-Hønefoss. Vi viser i denne samanheng til uttalen frå Naturvernforbundet i Oslo og Akershus/Natur og Ungdom med same konklusjon, som DNT har slutta seg til.

Vi erkjenner samtidig at desse alternativa gir relativt dårlig dekning av kollektivtrafikken lokalt pga. at ein ikkje fanger opp dei større boligområda i Bærum vest. Dette kan løysast ved å forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn samt modernisere den for å korte ned reisetida.

Fordi vi ønskjer eit enda betre kollektivtrafikktilbod lokalt i Bærum og Hole og ser negative konsekvensar ved tverrslag i Marka, har vi støtta eit forslag frå Oslo og Omland Friluftsråd om å greie ut eit alternativ som følgjer eksisterande toglinje til Sandvika, deretter går i tunnel via underjordisk stasjon på Rykkinn til stasjon i dagen ved Sundvollen, og deretter i tunnel aust for Steinsfjorden og til Hønefoss.

Stasjon ved Sundvollen kan føre til utbyggingspress på verdifulle natur- og friluftsareal i området, f.eks. opp mot Marka, og kan føre til at denne innfallsporten til Marka mister sin verdi. Per i dag har kommunen tilstrekkelig med areal regulert til boligbygging, men på sikt kan det bli press på bevaringsverdige areal. Ved ein stasjon på Sundvollen må det vere ein føresetnad at utbygging berre skjer på regulerte areal, og at den skogkledde skrenten og Markagrensa blir tatt vare på. Dersom kommunen ikkje tar dette ansvaret, er det naturleg å krevje statlig reguleringsplan for å sikre området.

På noverande tidspunkt har NSB gått inn for alternativ 2A via Rykkinn. DNT er svært overraska over denne konklusjonen. Ut frå den grundige og omfattande gjennomgangen av konflikter i forhold til miljø, naturressursar, friluftsliv og samfunn har alternativ 2A Rykkinn og 2A variant Avtjerna dei største negative konsekvensane, trass i at trafikantens oppleving av reisa her er tillagt stor vekt. Alternativ 3A og 6A kjem best ut i ei slik vurdering.

Ved eit så omfattande prosjekt som Ringeriksbanen, med store inngrep i sårbare og verneverdige område, bør konsekvensar for landskap, natur- og kulturmiljø, naturressursar og friluftsliv vektleggast sterkt. Dette vil i enda sterkare grad favorisere alternativ 3A og 6A og gjere alle 2A-variantane (Rykkinn, Frogner og Avtjerna) mindre gunstige.

Nærmare vurdering av undersøkte alternativ

Alternativ 1 - Skøyen via Lommedalen

Alternativet går i dagen gjennom Lommedalen, og vil dele opp dette verdifulle kulturlandskapet, legge beslag på dyrka mark, påverke viktige viltbiotopar og gjere atkomst til Marka vanskeligare. Noen av dei same konsekvensane får ein ved Øverland. Krysning av Kroksundet i bru er eit svært uheldig inngrep. På Ringerikssida blir viktige kulturminne og -landskap og særskild god dyrkingsjord ved Steinsletta sterkt påverka. Viktige og lett tilgjengelige nærturområde blir også delt opp.

Ringerike er eit mykje brukt ekskursjonsområde for Universitetet i Oslo (geologi, naturgeografi) fordi fluviale og glasifluviale prosessar frå istida her kjem særleg godt fram. Både hovudtrekka i landskapet med den bratte skrenten langs Steinsfjorden, dei skrånne åsane (bratt vestsida, slak austsida) og elveslettene og terrassane langs Storelva vitner om breens og breelvenes arbeid. Området er unikt fordi ein her kan vise fram

lærebokeksempel på fundamentale prosessar i forming av landet vårt. Både alternativ 1, 2, 2A (alle tre variantar) og 5A og B vil sterkt gripe inn i dette landskapet.

Vidare er det store naturfaglige verdiar knytta til Storelvsystemet, med avsnørte og delvis avsnørte meandrar og rik flora og fauna. Myrer og våtmarksområde er generelt biotopar med svært stor variasjon og artsmangfald, og i dette området er verdiane godt dokumentert gjennom fleire naturreservat og landskapsvernområde som heilt eller delvis blir skadelidande. Bl.a. blir Lamyra naturreservat delt i tre.

Alternativ 2

I Bærum krysser alternativet to bekkedaler i bru. Særlig langs Urselva er landskapet dramatisk og vilt, området er ein god rådyrbiotop med heilårsbeite for hjortedyr, og fuglelivet er særst rikt. Ved Bjørum sag kryssast eit landskapsdrag med dyrka mark, rike vegetasjonsutformingar og variert fugleliv, og sesongtrekk for elg blir sterkt påverka. Korridor i dagen ved Sandvika krysser areal med sterke landbruksinteresser. Tanum Kirkevei, kulturminne og turveg, kryssast også.

Bru over Kroksundet gir konsekvensar som for alternativ 1. Søndre del av kultur- og jordbrukslandskapet på Ringerike, Fekjær-Rytterager-Borgen, blir delt i to og sterkt påverka av høge fyllingar. Lenger nord på Ringerike blir konsekvensane noe mindre enn for alternativ 1, men korridoren tangerer dei same verneområda. For Storelvområdet blir konsekvensane stort sett som for alternativ 1. For landbruket blir det driftsmessige ulemper på svært produktiv mark ved Fekjærområdet og nær Steinsletta.

Korridoren vil verke som sperre for atkomst til viktige friluftsområde langs Steinsfjorden, kome innpå eit viktig friluftsområde ved Sælabonn-Helgelandsmoen og skape barriereverknad for nærtuområdet rundt Steinsletta.

Alternativ 2A Rykkinn

Ved Vøyen kryssast Sandvikselva/Isielva fem gongar. Dette er eit kjerneområde for lakse- og sjøørretstammene i vassdraget og ein av dei få strekningane med urørt natur. Dyrelivet er variert og spennande, særlig fuglefaunaen. Alternativet skjærer også gjennom verdifulle meanderlandskap, tunet på Vøyen gård, eit attraktivt nærtuområde med diverse turvegane og ope jordbrukslandskap. Stasjon på Rykkinn kan føre til boligbygging på Frogner-Tandbergjorda, som er eit viktig kulturlandskap.

På Ringerikssida blir konsekvensane dei same som omtalt under alternativ 2 ettersom korridoren er felles frå før Sundvollenområdet og til Hønefoss.

Alternativ 2A variant Frogner

Dei negative konsekvensane er stort sett som for Rykkinnalternativet, men korridoren vil også gå i dagen over Frogner-Tandberg, og gjer området aktuelt for boligbygging. Eit kjernområde for fasan blir øydelagt, og viktig dyrkingsjord blir delt opp.

Alternativ 2A variant Avtjerna

Dette alternativet vil ha dei same negative konsekvensane som Frognervarianten, men vil i tillegg krysse det foreslåtte naturreservatet Kjaglidalen. Landskapsmessig er dette

eit svært uheldig inngrep, og området har dessutan varmekjær lauvskog, kvartærgeologiske førekomstar, rikt dyreliv, merka skiløype og interessante kulturminne. Alternativet vil også føre til press for boligbygging ved Avtjerna, eit område av Marka som er viktig å halde utan inngrep.

Alternativ 3A

Alle variantar av alternativ 3 går i tunnel frå Grefsen til nord for Åsa, og sjølve korridoren har derfor ingen negative konsekvensar på strekningen. Dei negative verknadene er knytta til tverrslag i Marka for utføring av tunnelmasse. Ettersom vi vurderer dette som eit tidsavgrensa inngrep, er det kortvarige deponiplassar og opprusting/forlenging av vegsystemet som er problematisk. Alternativ 3A kjem heller ikkje i konflikt med naturressursar eller miljø på Ringerikssida.

Alternativ 3B

Tunnelopninga ligg tett ved Ultvedttjern naturreservat og vil forstyrre dette. Høge fyllingar og kraftige skjæringar vil påverke kulturlandskapet vidare mot Hønefoss. Elgtrekk ved Åsa vil bli påverka. Viktige jordbruksområde ved Norderhov blir splitta.

Alternativ 3C

Viadukt over Storelva (mye våtmarksfugl) og Hønefoss sentrum er uheldig. Elles er ikkje traséen konfliktfylt.

Alternativ 4

Korridoren følgjer alternativ 1 eller 2 til Sundvollen, og går deretter stort sett i dagen til Åsa. På strekningen langs Steinsfjorden har alternativet store landskapsmessige konsekvensar. Skjæringar/fyllingar i denne brattskrenten gir svært negative fjernverknader. Toglinja vil også gripe inn i rikt planteliv og skape barrierar for turvegar og nærfriluftsområde. Alternativ 4A følgjer 3A etter Åsa, mens 4B følgjer 3B.

Alternativ 5

Forslaget kan kombinerast med alternativ 1 eller 2, men banen leggst i tunnel under Kroksundet. Ein unngår altså det svært uheldige landskapsinngrepet som bru over sundet er, men elles er dei negative konsekvensane som for alternativ 1 eller 2.

Alternativ 6

Begge variantar av alternativ 6 går i lang tunnel frå Skøyen til Åsa. 6A følgjer deretter 3A mens 6B følgjer 3B. Som for alternativ 3 er konfliktane knytta til tverrslag i Marka for utføring av tunnelmasse med deponiplassar og opprusting/fornyng av vegsystemet.

Støy kontra oppleving

NSB legg utan tvil stor vekt på dei reisandes oppleving av togturen. DNT ser noe annleis på det. For det første er strekningen Hønefoss-Oslo berre ein liten del av togreisa Bergen-Oslo. Det er turen over fjellet som virkelig har noe å seie for opplevingsverdien. Dessutan vil mange av dei reisande vere dagpendlarar som er lite opptatt av utsikten. Det bør derimot leggst vekt på dei som får støyplager som følgje av den nye jernbanen, og ut frå NSBs eigne tal (med støydempingstiltak) er det alternativ 3A, 3B, 3C og 6A som kjem best ut.

At enkelte togpassasjerar får eit betre inntrykk av Bærums- og Ringerikslandskapet må vere klart underordna i forhold til at andre blir utsett for svært plagsomme og varige miljøbelastningar.

Planmateriale

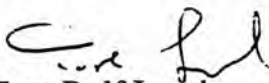
Dokumentasjonen i konsekvensutgreiingas fase 1 er stort sett grundig og gjennomarbeida, men vi vil gjerne peike på enkelte manglar. For det første sakner vi informasjon om berggrunns- og kvartærgeologi, men også grundigare skildring av naturgeografiske forhold. Vidare bør det under naturmiljø vere eigne delkapittel om vegetasjon/planteliv og om dyreliv utover vilt og fugl (f.eks. krypdyr/amfibiar, insekt osv.)


Vi vil også kritisere at plassering av eventuelle deponi for tverrslag i Marka (alternativ 3 og 6) ikkje er greidd ut. Slikt materiale er avgjerande for vurdering av dei framlagte alternativ fordi tiltaket kan ha store konsekvensar for naturmiljø og friluftsliv. Ei slik utgreiing bør vere gjort før fase II i utgreiingsprogrammet kjem. Vi føreset at ein då også vurderer utkjøring av tunnelmasse med tog som alternativ til lastebil. Dette kan enkelt skje ved å anlegge eit kort sidespor der tverrslaget kjem.

Forslag til program fase II

Ut frå forslaget går det fram at korridorvalet allereie er gjort før konsekvensutgreiingas fase II starter. Som vi har peika på tidligare er materialet for mangelfullt til at dette er forsvarlig. Både viktige naturfaglige data, lokalisering og konsekvensar av tverrslag og grunngiing for NSBs noverande korridorval mangler. Eventuelle tiltak som kan redusere dei negative konsekvensane må også inn i vurderinga. Først når slike data ligg på bordet kan korridorval gjerast. Utover desse merknadene ser konsekvensutgreiingsprogrammets fase II bra ut.

Vennlig helsing


Tore Rolf Lund
organisasjonssjef


Jan Olav Nybo
naturvernkonsulent

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernadv.
Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernadv.
Oslo og Omegn Turistforening
Ringerikes Turistforening
Oslo og Omland Friluftsråd
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus



OSLO OG OMEGN TURISTFORENING

Postboks 1963, Vika, 0125 Oslo — Telefon (02) 83 25 50
Bankgiro: 1600.23.07697 — Postgiro 0809 5100466

D10

NORGES STATSBANER	Kass.kode
22 OKT. 1993	
Sak/Doknr.	
AKRIVHET	

Oslo den 15.10.93

NSB

Konsernstab, Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

Uttalelse til jernbaneutredningens hovedrapport om Ringeriksbanen

Oslo og Omegn Turistforening (OOT) er lokalforening av Den Norske Turistforening for Oslo og andre kommuner som sokner til Marka. Vi tilrettelegger for friluftsliv og turgåing i Oslomarka gjennom å arrangere fellesturer, drive overnattingshytter og sist men ikke minst, blåmerke og vedlikeholde et stinett på ca. 1500 km. OOT har ca. 43000 medlemmer.

Selv om foreningens blåmerkede stier bare blir berørt av alternativ 2A, variant Avtjerna, er OOT også veldig opptatt av utviklingen i randsonene til Markagrensen. Hvis disse sonene bygges ned vil det forringe mulighetene for friluftaktiviteter i bynære strøk, og øke presset på selve Marka.

Ut fra slike vurderinger er det visse av de fremlagte trasealternativer som peker seg ut som bedre enn andre.

De alternativene friluftslivet er best tjent med, er utvilsomt alternativ 3A eller 3C og alternativ 6A. Variantene 3B og 6B er mindre gunstige da de vil gå i dagen gjennom et fruktbart og variert landskap før Hønefoss. Riktignok er det for en stor del kulturlandskap, men likevel er det verdifullt nærturområde for befolkningen på Ringerike. Videre kan disse variantene lett føre til krav om stoppested nær tunnelåpningen på Ringerikesiden, selv om slike stoppested ikke er med i planene nå. Dette igjen vil føre til nevnte utbyggingspress i en randsoner til Marka.

Alternativene 3A og 3C blir antagelig for dyre selv om reisetiden er gunstig. Alternativ 6A gir den absolutt laveste reisetiden av samtlige alternativ. Da vi dessuten regner med at utbyggingskostnaden også er akseptabel, er dette det alternativ foreningen finner mest realistisk å gå inn for primært.

I det hele tatt går OOT imot alle trasealternativer som forutsetter eller muliggjør stoppesteder i Lommedalen, ved Avtjerna, ved Kroksund/ Sundvollen eller nær Åsa.

Størst skade vil alternativ 2A, variant Avtjerna påføre friluftslivet, både fordi det forutsetter bru over den verneverdige og sjarmerende Kjaglidalen, og fordi det vil åpne for formidabel boligbygging i området Avtjerna - Sollihøgda.

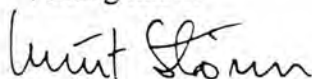
Men alternativ 1 er nesten like skadelig for friluftslivet, da det vil åpne for økt utbygging av Lommedalen og dessuten dele Lamyra naturreservat nær Hønefoss i to.

Trasealternativ 2A, variant Rykkinn, som NSB karakteriserer som den mest aktuelle trasekorridor, kan være akseptabel for OOT under forutsetning av at den kombineres med alternativ 5A eller 5B på Ringerike. Riktignok vil dette føre til økt utbyggingspress i området Isi - Rykkinn - Bærums Verk, men her er det allerede ganske tett bebyggelse.

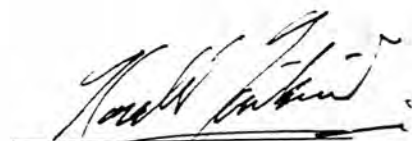
Trekker man inn i vurderingen antatte kostnader og kjøretid for strekningen Oslo - Hønefoss, gir sistnevnte kombinasjon en rimelig utbyggingskostnad, men noe lang reisetid.

Når det er sagt, må OOT også understreke at vi er veldig opptatt av hvordan anlegget blir gjennomført. Så lange tunneler som det her er snakk om, regner vi (dessverre) med vil kreve sideslag og deponering av større mengder sprengstein i Marka. Sideslagene må lokaliseres slik at de blir minst mulig synlige i terrenget. Steindeponiene må formes mest mulig etter terrenglinjene omkring og tilslutt må tippene dekket med matjord og tilsås. Naturlivis må ikke sideslag forekomme i vernede områder (ved Vik og Ultveitvannet). Videre må det i anleggstiden ved sprengning og maskinbruk tas behørig hensyn til friluftslivet.

Vennlig hilsen



Knut Støren
Formann



Harald Julsrud
Leder OOTs Verneutvalg

Kopi: Oslo og Omland Friluftsråd
Den Norske Turistforening
Ringerike Turistforening
Naturvernforbundet for Oslo og Akershus



SKIFORENINGEN

U 11

Kongevn. 5, 0390 Oslo
Telefon: 22 92 32 00
Telefax: 22 92 32 50
Telefax Turistanl.: 22 92 32 80
Bankgiro: 8200.01.70174 · Postgiro: 0809.50.82409

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
28 OKT. 1993	
Sak/Doknr.:	
Arkivbet:	

Deres ref.:

Vår ref.:

Oslo,

92/5004/14.7.93 438/93
555.9

26.10.93

RINGERIKSBANEN, HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I.

Innledning

Skiforeningen har i denne uttalelse konsentrert seg om forholdet til Marka og turveier/løypetraseer mellom byggesonen og Marka. I noen grad har vi også berørt de forskjellige trasèalternativenes potensiale mht åpning av nye utbyggingsretninger/-områder. Andre forhold av miljø- og rekreasjonsmessig art enn de Markarelaterte har vi ikke behandlet, selv om de kan være viktige nok. Heller ikke har vi gått inn på de store og viktige samfunnsprospørsmål i regionen og som påvirkes av jernbaneutbyggingen.

Skiforeningen har deltatt i et samarbeid i Oslo og Omland Friluftsråd om en fellesuttalelse. Vi gir vår prinsipielle tilslutning til denne hva angår trasèvalg ut fra hensynet til friluftsliv og vern i Marka.

Markas betydning

Marka rundt Oslo er friluftsområde for nærmere en firdel av Norges befolkning. Så mye som 100 000 mennesker kan benytte Marka en fin vintersøndag. Markas verdi ligger bl a i de store sammenhengende områder, mangfoldet og variasjonene som følge av vekslende geologi, landskapsformer, klima, vegetasjon og dyreliv. Av stor betydning for folks bruk av Marka er adkomsten i form av offentlige kommunikasjoner, parkeringsplasser og turveier. Videre spiller tradisjon, stemninger, fravær av støy, tilretteleggingen og naturoplevelsen en vesentlig rolle.

Alt dette søker vi å ta vare på i vårt forhold til offentlig planlegging og arealdisponering.

Vi er klar over at mange samfunnsfaktorer sett i sammenheng vil være utslagsgivende i valg av trasèkorridor, endelig trasèvalg, stasjonsplasing mv. Det vi må be om er at miljøfaktorene tilknyttet Marka skal bli tillagt størst mulig vekt i den videre planleggingen.

Alternativene

Utredningen tar for seg 6 alternative traseer, delvis med underalternativer.



1. Lysaker/Skøyen - Lommedalen - Sundvollen - Hønefoss.
2. Sandvika - Sundvollen - Hønefoss med varianter over Skui, Rykkin og Frogner.
3. Grefsen - Åsa - Hønefoss (tre varianter mot Hønefoss).
4. Sandvika/Lysaker/Skøyen - Sundvollen - Åsa - Hønefoss (to varianter mot Hønefoss).
5. Som alt 4 til Sundvollen, derfra i tunnel under Kroksund og to varianter mot Hønefoss.
6. Skøyen - Åsa direkte, videre to varianter mot Hønefoss.

Vurdering

Alternativ 1 vil kunne åpne Lommedalen for storstilet boligbygging, noe som ikke er forenlig med friluftinteressene. Banen vil danne en markant barriere i dalen og vil med støybelastningen ytterligere redusere naturverdiene. Dette alternativ er svært lite ønskelig.

I alternativene 2 og 2A variant Avtjerna har NSB regnet med en trafikkvekst som er avhengig av utbygging i Avtjernaområdet. Dette er ikke med i Bærum kommuneplan. Området ligger i Marka. Skiforeningen vil i denne situasjon ikke anbefale utbygging her, og dermed heller ikke disse to alternativene (Under behandlingen av Bærums kommuneplan 86 kunne foreningen som en nødløsning akseptere utbygningsretning Avtjerna som et mindre onde enn Bærumsmarkas nedre del).

For Alternativ 2A variant Avtjerna må dessuten anføres at banen vil krysse Kjaglidalen på bro. Dette vil være et brutalt inngrep i et område som på grunn av sine helt spesielle naturkvaliteter er foreslått som reservat (landskap, geologi og vegetasjon). Denne trasè er også av denne grunn ikke akseptabel.

Alternativene 1 og 2 har som variant fremføring på østsiden av Steinsfjorden (alternativ 4). En rekke turveier/stier fører opp i Marka fra veien langs fjorden. Dette gjelder adkomsten til Nordkleiva, Retthella, Skardtjern og Mørkgonga. Videre vil vi nevne Krokkleiva og bilveien her samt område Åsa med bilvei til Damtjern, skiløype og lysløype. Det er av vesentlig betydning at disse adkomstene ikke blir avskåret eller vanskeliggjort av den barriere en trasè i dagen vil skape. Traseen vil også kunne få en uheldig estetisk virkning i landskapet. Bare tunnel langs Steinsfjorden vil unngå disse problemene, men vil også skape nye, f.eks. disponering av utsprengte masser. Disse forhold kan først avklares ved detaljplanleggingen av traseen.

Alle alternativene passerer Marka i tunnel. For alternativene 3 og 6 vil tunnelene bli så lange at tverrslag vil være nødvendig. Utredningen omtaler deponi i Langlidalen og eventuell mellomlagring og knusing i området Åmot - Brenna. For alternativ 6 er antydning Tømmermyra nord for Hvitsteinåsen, med mellomlagring ved tunnelpåhugget. I disse områdene har vi viktige skiløyper som fører videre inn i løpesystemet i Marka. Disse alternativene som fører med seg anleggsdrift, massedeponering, knuseverksdrift og transport av tusenvis av tonn stein vil være meget uheldige sett ut fra almenhetens interesser i Marka. Driften må ventelig gå over flere år og inngrepene, spesielt transportveiene vil være varige

sår i naturen. Sørkedalen er et av de mest snøsikre områdene vi har. I snøfattige vintre vil tunneldrift mv her være spesielt uønsket. Ut fra friluftts- og naturvern hensyn må alternativ 3 og 6 avvises.

Skiforeningen vil ikke ta stilling til alternativene mellom Kroksund og Hønefoss og mellom Åsa og Hønefoss. Området ligger utenfor vårt primære interesseområde. Vi har heller ikke den nødvendige oversikt over problemene her.

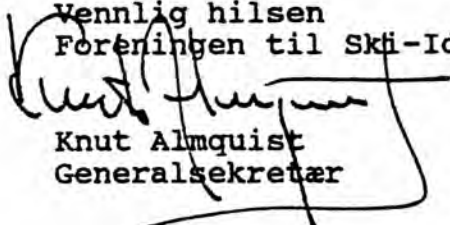
Ut fra hensynet til verne- og frilufttsinteressene i Marka vurderer Skiforeningen Alternativ 2A variant Rykkin eller Frogner som det minst skadelige. Disse vil representere gode kollektivtilbud for eksisterende og mulig fremtidige byggeområder. I valget mellom disse to variantene vil vi foretrekke Rykkin ut fra landskapsmessige og trafikkmessige hensyn.


Avslutning

Planleggingen videre viser at NSB har det travelt. Den omfattende prosessen frem mot anleggstart i 1997 innebærer stor grad av overlapping mellom de forskjellige fasene. Det er viktig at høringspartnerne får anledning til medvirkning i avgjørelsene underveis. For Skiforeningen er det korridorvalget og detaljplanen for trasè, stasjonsplassering og Markatilpassinger som vil være av spesiell interesse. Vi har forøvrig ikke bemerkninger til programmet for konsekvensutredning fase II.

Skiforeningen finner alternativ 2A variant Rykkin med videreføring på østsiden av Steinsfjorden (modifisert alternativ 4) som det minst skadelige ut fra våre interesser.

Vennlig hilsen
Foreningen til Ski-Idrettens Fremme


Knut Almquist
Generalsekretær


Finn Ramsøy
Markakonsulent

Kopi: OOF, OOT, BMV, LU Asker og Bærum, LU Hole, Ringerike og Jevnaker

Dato: 27.10.93

Uttalelse om Ringeniksbanen.

BMV sender inn egen uttalelse om
ovremerke, vedlagt.

BMV slutter seg i tillegg til en fellesuttalelse
for Oslo og omland Friluftovåd,
med tunnel fra Sandvika til Sundvollen
Se pressemottale og egen forsendelse.

Vennlig hilsen
Bjørn Vår Salvesen
Leder BMV

Bærumsmarkas Venner

Postboks 188, 1341 BEKKESTUA
Postgiro: 080125 89000. Bankkto.: 6228 63 23281

NORGES STATSBANER		Kass.kode
2 8 OKT. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004 105	
Arkivbl.	555.9	

Dato:

Uttalelse om Ringeriksbanen
Dato: 13.10.93, 29.10.93
Bærumsmarkas Venner.

Generelt:

Bærumsmarkas Venner vil uttale at vi er positive til en ny Ringeriksbane. Vi er meget redd en ny bane vil bli påkrevd om det ikke bygges to spor. Kapasitet vil etter alt å dømme bli sprengt innen 10-30 år. Det vil bli dyrere for samfunnet og dårligere for miljøet om dette skulle skje.

Vi vil uttale dette:

Alternativ 1 (Skøyen - Øverland - Lommedalen) vil berøre Bærumsmarka i meget stor grad, og ha negativ virkning på utbyggingspress i området, danne en barriere-virkning i terrenget i Lommedalen, dvs vi anser alternativet som svært ugunstig. Nevnes bør også at den må krysse en verneverdig vei (Ankerveien) som er et prioritert kulturminne i Bærum kommune.

Alternativ 2 (Sandvika) er best totalt sett, men vi tar forbehold om linjetrase ved Kjaglidalen (naturverdier) og i dagstrekninger i Hole kommune (kulturhistorisk kontekst, naturkvaliteter, barrierevirkning). Alternativet har god persontrafikkøkonomi. Så vidt vi kan bedømme vil tunnell i østlig kant av Hols- og Steinsfjorden være riktigst utfra kulturhistorisk interessant område.

Alternativ 3 (fullstendig markatunnell fra Grefsen) vil vi se som mindre gunstig enn 2 men mer gunstig enn 1. Problemer her er tversslag, masseseponi/knusemaskiner/trafikk i marka, og irreversible inngrep. Negativt teller også persontrafikkøkonomi.

For argumentasjon knyttet til alternativ 3 vises til Skiforeningens høringsuttalelse, for øvrig til argumentasjon framsatt av Naturvernforbundet mhp. natur/kulturinngrep ved Hole.

Bjørn Kåre Salen, leder

015

NORGES STATSBANK		Kassa, Kasse
10. DES. 1993		
Saks/Do.knr.	93/1000000	
Arkivbet.		

Skui, 10. desember 1993

N S B Konsernstab strategi og miljø
v/ Per Pedersen

OSLO

Jeg refererer til hyggelig telefonsamtale 7. d.m. angående trasevalg av en evt. Ringeriksbane gjennom Bærum kommune.

Skui vel sine offesielle brev angående Ringeriksbanen av 18. og 26. oktober følger ved. Om disse brev/utalelser ikke er lagt ved sakskomplekset fra Bærum kommune, ber jeg om at disse vennligst legges ved straks.

P.S. På et rent personlig grunnlag legger jeg ved interessante traseelinjer som konsernstaben ved NSB bør studere / undersøke nærmere. Disse vil opplagt være miljømessig gunstigere for Skuidalens befolkning selv om disse stedvis vil ligge som dagstrekninger. (løsmasse/miljøtunneller kan avhjelpe disse problemer.) OBS. For både Kolsås, Rykkinn og Bærum Verk m Lommedalen `s befolkningsgrupper på ca. 15-20000 vil ha lett tilgang til en stasjon evt. plassert under KI. senteret eller syd for Bryn kirke.

Vennlig hilsen
Per Håkon Nervold

Per H. Nervold
Skui Vel
tlf 6713 6513

3. vedlegg

SKUI VEL
Postboks 40
1313 Vøyenenga

Skui, 26. oktober 1993

A
Ordfører Odd Reinsfelt
Rådhuset
Sandviksvn. 168
1300 SANDVIKA

NY RINGERIKSBANE OG NYE UTREDNINGER AV ALTERNATIV 2.

Skui Vel støtter befolkningen i at en jernbanebro på tvers av dalen ikke under noen omstendighet er ønskelig. Skui vel aksepterer ikke en åpen kryssing av Skuidalen.

Viser til formannskapetets innstilling av 20.10.93, og til folkemøtet på Skui Grendehus. På sistnevnte møte gjorde ordføreren det kjent at andre alternativer ville bli utredet. Mye tyder på at folket i Skuidalen trekker kommunal seriøsitet i tvil ved at en åpen løsning fortsatt foreslås.

Skui Vels begrunnelse bygger i hovedsak på støyproblemer som vil vedrøre flere tusen mennesker, og vil spesielt peke på godstrafikken som normalt pågår hele døgnet. En åpen linje over dalen vil føre til forringelse av boligområder og til nedsatt verdi på eiendommer.

Skui Vel ber om at nye utredninger bli konsentrert om alternativene 2 og 7 uten dagstrekninger.

Dersom det mot formodning skulle bli fattet vedtak om utredning av åpen kryssing av dalen, ber Skui Vel om umiddelbart å bli varslet, slik at vi aktivt kan være med i den videre prosessen.

Skui Vel ber om at ordføreren legger frem Skui Vels syn i saken for kommunestyret.

Med hilsen
Skui Vel

Svein Ihle-Hansen
formann

Svein Slupphaug
sekretær

SKUI VEL

Postboks 40
1993
1313 Vøyenenga

Bærum 18 oktober

Åpent brev til:

Bærum kommunestyre, Kommunegården, Sandviksvn. 176, 1300 S.
NRK, Østlandssendingen, Staffeldtsgt. 2, 0166 OSLO

Kopi:

Ordfører Odd Reinsfelt, Rådhuset, 1300 Sandvika
Arbeiderpartiet, gruppeleder, "
Høyre, gruppeleder "
Fremskrittspartiet, gruppeleder "
Sosialistisk Venstreparti, gruppeleder "

NY RINGERIKSBANE GJENNOM BÆRUM MÅ LEGGES UNDER BAKKEN

NSB konsekvensutreder i disse dager hovedtrase for ny Ringeriksbane. For flere av alternativene som går gjennom Bærum har NSB lagt opp til at lengre strekninger skal gå i dagen. Verst er dette i de såkalte 2a alternativene (2a Frogner, 2a Avtjerna og 2a Rykkin).

Vi finner det oppsiktsvekkende at NSB overhode utreder dagtraseer gjennom eksisterende tettbebyggelse for ny høyhastighets-jernbane. Dette er en planlegging som ikke er 1990-årene verdig:

Slike traseer vil rasere større, etablerte boligområder. Støyplagene for flere tusen Bærumsboere blir uholdbare. Topografien i de aktuelle områder forsterker støyen, og gjør i seg selv en åpen høyhastighetsbane uaktuell. Barrierevirkningene vil også bokstavelig bli uoverstigelige. Etablerte boområder vil i praksis kappes i to. Traseene vil dessuten båndlegge arealer i all framtid. Vi vet alle at jernbanetraseer sjelden endres når sporet først er lagt. Dagtraseer ødelegger vernede og verneverdige kulturlandskap og naturelementer.

Det er bare en anstendig måte å anlegge ny jernbane på i eksisterende tettbebyggelse. Det er under jorda, under lokk og i "tuber". Dette vil kunne medføre kostnadsøkninger, men vi snakker da også om investeringer som i praksis har varig verdi.

Ordfører Odd Reinsfelt uttalte på folkemøtet på Skui Grendehus 4 oktober at reisende på nye togtraseer gjennom bebygde områder må finne seg i å se Norge fra innsiden og at de foreslåtte dagtraseer fra NSB var helt uaktuelle.

Vi forventer at Bærums politikere klart sier fra at for Bærum kan kun anstendige løsninger for lokalbefolkningen aksepteres. Det betyr at dagtraseer ikke er aktuell politikk.

Med hilsen
Styret i Skui Vel

Svein Slupphaug
Svein Slupphaug
sekretær

Svein Ihle-Hansen
formann

Bekkestua Vel

— Stiftet 1922 —

Tilsluttet Bærum Velforbund

D14

1340 Bekkestua

dato 5. oktober 1993

ark nr. 6.4

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass. kode
07 OKT. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004 92	
Arkivbet.	555.9	

RINGERIKSBANEN - BERGENSBANENS FORKORTELTSE KONSEKVENSTREDNING FASE 1 HØRING

Bekkestua Vel innser nødvendigheten av et nytt spor for Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Vi ser fordeler med at ny Ringeriksbane legges gjennom Bærum hvis dette forbedrer det kollektive reisetilbudet for innbyggerne. Det vil også kunne stimulere til nye arbeidsplasser i kommunen.

- En eventuell Ringeriksbane gjennom Bærum bør legges slik at den er til minst mulig sjenanse for lokalmiljøet. Det vil si at den i størst mulig grad bør legges i tunnel.

- Byggingen av ny Ringeriksbane bør sees i sammenheng med nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Med hilsen
for Bekkestua Vel



Arnfjinn Nossum
Formann

Kopi sendes:

- Bærum kommune v/rådmannen, Postboks 23, 1301 Sandvika.
- Bærum Velforbund v/Sven Akre-Aas, Fjellvn 6 C, 1342 Lysaker.

Vel-t115.AN

Tanum Vel
 Tanumvn. 109 C
 1300 Sandvika

1300 Sandvika 27.10.93

NSB Strategi og miljø
 Postboks 1162, Sentrum
 0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
01 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	72/1208	
Arkivbet.	633	

NY RINGERIKSBANE - KONSEKVENsutREDNING FASE 1

I følge trasebeskrivelse i foreliggende konsekvensutredning fase 1 vil alt 2 og 2A i dagstrekning fra Sandvika skjære gjennom eksisterende boligområde på Jong og deretter jordbruksområde på Vestre Jong Gård før banen går inn i tunnel.

Under denne forutsetning har Tanum Vel følgende uttalelse:

1. Beboere på Jong - Tanum sier et klart og entydig nei til en Ny Ringeriksbane i dagen i Jongområdet.
2. Det er en klar forutsetning fra beboerne i området at en eventuell ny bane skal gå i tunnel gjennom området.
3. Dersom tunnel ikke kan gjennomføres, gjøres det herved klart at beboerne i Jong - Tanum området vil avvise Sandvika som tilknytningspunkt og kreve at alternativ 6, Skøyen - Åsa velges.

Begrunnelsen er som følger:

1 Rasering av boliger.

Alt 2 og 2A som traseer i dagen, fører til at i området Slependsveien/ Jongsbroveien må flere familier forlate sine hjem og hus rives. De øvrige opplever en dramatisk reduksjon av sine bokvaliteter med jernbane kloss utenfor veggen.

2 Støy.

Støynivået fra en fremtidig jernbane kan ikke vurderes separat, men må ses i sammenheng med allerede eksisterende støy. Med 9000 kjøretøyer i døgnet på Slependsveien og et støynivå på 64 - 79 dB (målt i mai 1993) ligger støynivået i området allerede på akseptgrensen og endog over, og trafikken er økende. Selv om støy fra de forskjellige kilder ikke behøver å opptre simultant, vil det i perioder på dagen være sammenhengende biltrafikk på Slependsveien og sammenfallende støy kan ikke unngås. I tillegg kommer også et ukjent antall dB fra eksisterende Drammensbane.

Med andre ord, uansett skjerming er det ikke marginer for ytterligere støy fra en Ringeriksbane.

Når det gjelder spredning av støy til omgivelsene, er forholdene uoversiktlige. Terrenget er amfipreget i syd-vestlig retning med mange reflektorer i form av store bygningsflater og Tanumåsens loddrette fjellvegg.

3. Jordbruk.

De foreslåtte traseer, alt. 2 og 2A, går over jordbruksareal på Vestre Jong Gård. Jong/ Bjørnegård er et av de inneklemt jordbruksarealer som er vedtatt bevart i kommuneplan 90. Enhver reduksjon av jordbruksarealet vil redusere muligheten for og det attraktive ved å opprettholde bevaringen. Det må være et generelt krav at gjenværende jordbruksarealer i Bærum opprettholdes.

4. Barrierevirkning.

Med landbruksarealet på Jong/ Bjørnegård, slik bebyggelsen foreligger forøvrig, og veier er ført idag, utgjør området en "grønn korridor" fra tettstedet Sandvika og omliggende områder og opp til Tanumplatået og videre til Vestmarka. Banen, slik traseene er foreslått, vil bli sterkt barriere-skapende for den sammenhengende "grønne korridor".

Forslag til alternative traseer.

En ny Ringeriksbane med tilknytningspunkt i Sandvika og med togstopp i Sandvika vil medvirke til at Bærums kommunesenter får en meget god tilvekst til kollektivtransporttilbudet. Dette gjelder i særlig grad om Sandvika også blir stoppested for Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Dette kan oppnås uten at Jongområdet ødelegges med trase i dagen ved at den nye Ringeriksbanen knyttes til det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker istedet for den eksisterende Drammensbane. Avgreningen vil kunne lokaliseres på tunnelstrekningen mellom Sandvika og Slependen og banen kan fortsette videre i tunnel frem til Skui eller annet ønsket sted.

Avhengig av om kravet til minsteradius på 2400 m. opprettholdes eller om dette kan modifiseres slik det allerede er gjort for alt.2A, har Tanum Vel på vedlagte kart antydnet 3 alternative traseer som alle løper sammen med alt.2 syd for Skui. Alle alternativer forutsetter tunnel fra Sandvika til Skui.

Avstanden mellom Sandvika og Skui vil for den vestligste og lengste traseen bli ca. 1.5 km. lengre enn alt.2 gjennom Jong. Dette tilsvarer et tillegg i kjøretid på ca. 40 sek.

Beliggenheten av det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Slepanden er ikke fastlagt. Litt forskyvning av denne traseen, påvirker ikke de 3 alternativene nevneverdig.

En avgrensning fra det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker er ikke problemfritt. NSB har uttalt at de av sikkerhetsmessige grunner ikke ønsker penses i tunnel for høyhastighetstog. Ikke desto mindre er det planlagt krysningsstrekninger med dobbeltspor i alle de lange tunnelstrekningene til Kroksund/ Åsa. Skulle penses i tunnel ikke bli akseptert, kan Ringeriksbanen legges i separat spor parallelt med det nye dobbeltsporet i tunnel fra Sandvika.

De alternative traseene Tanum Vel har foreslått her, eliminerer alle problemer og negative konsekvenser som alt.2 og 2A skaper for lokalbefolkningen i Jongområdet.

Tanum Vel ber om at NSB tar vellelets synpunkter til etterretning.



Med vennlig hilsen
Tanum Vel

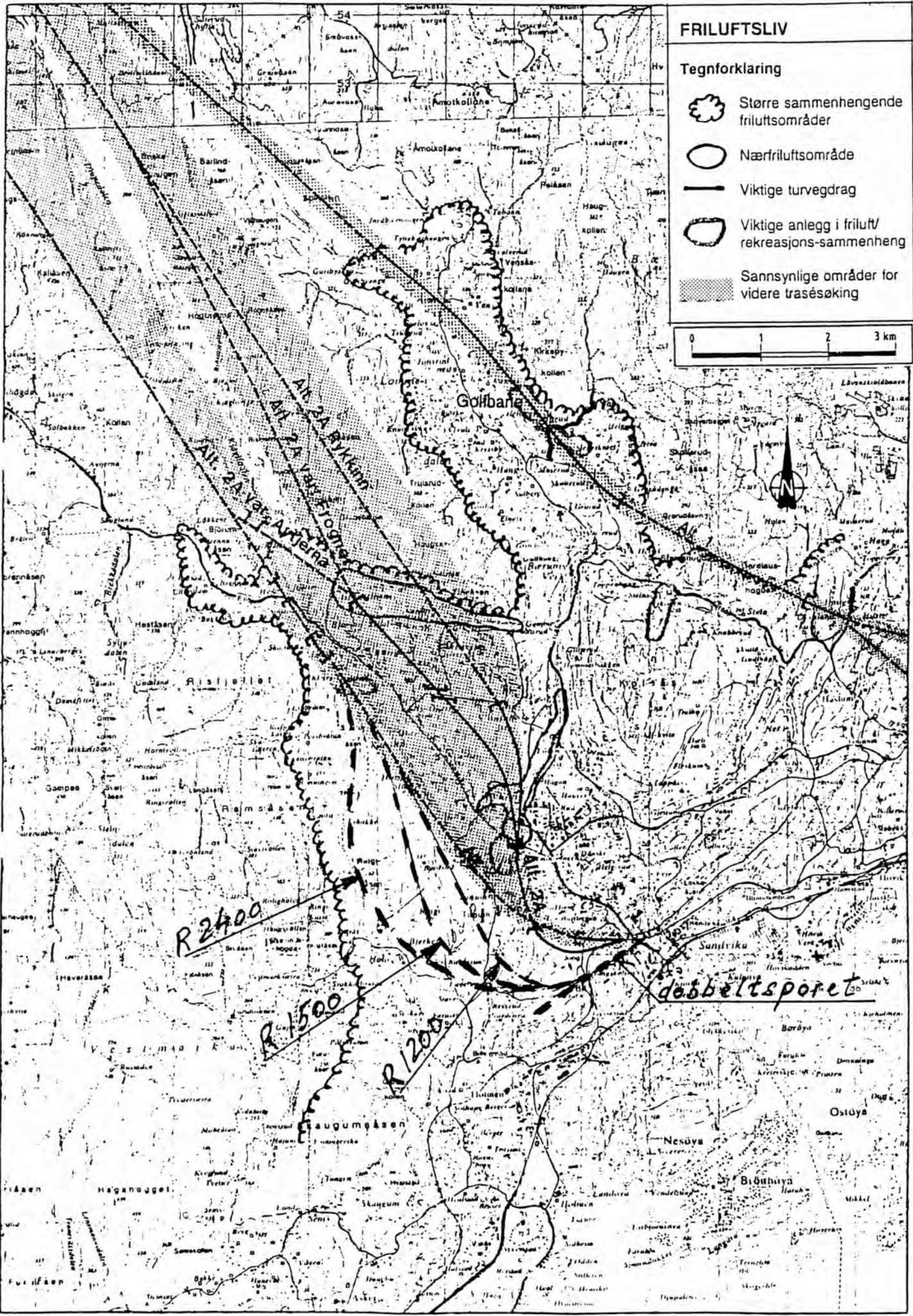
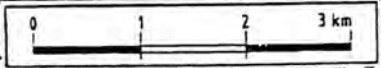


Per Christensen
formann

FRILUFTSLIV

Tegnforklaring

-  Større sammenhengende friluftsområder
-  Nærfriluftsområde
-  Viktige turvegdrag
-  Viktige anlegg i friluft/rekreasjons-sammenheng
-  Sannsynlige områder for videre trasésøking



R 2400

R 1500

R 200

dobbeltsporet

Golibarne

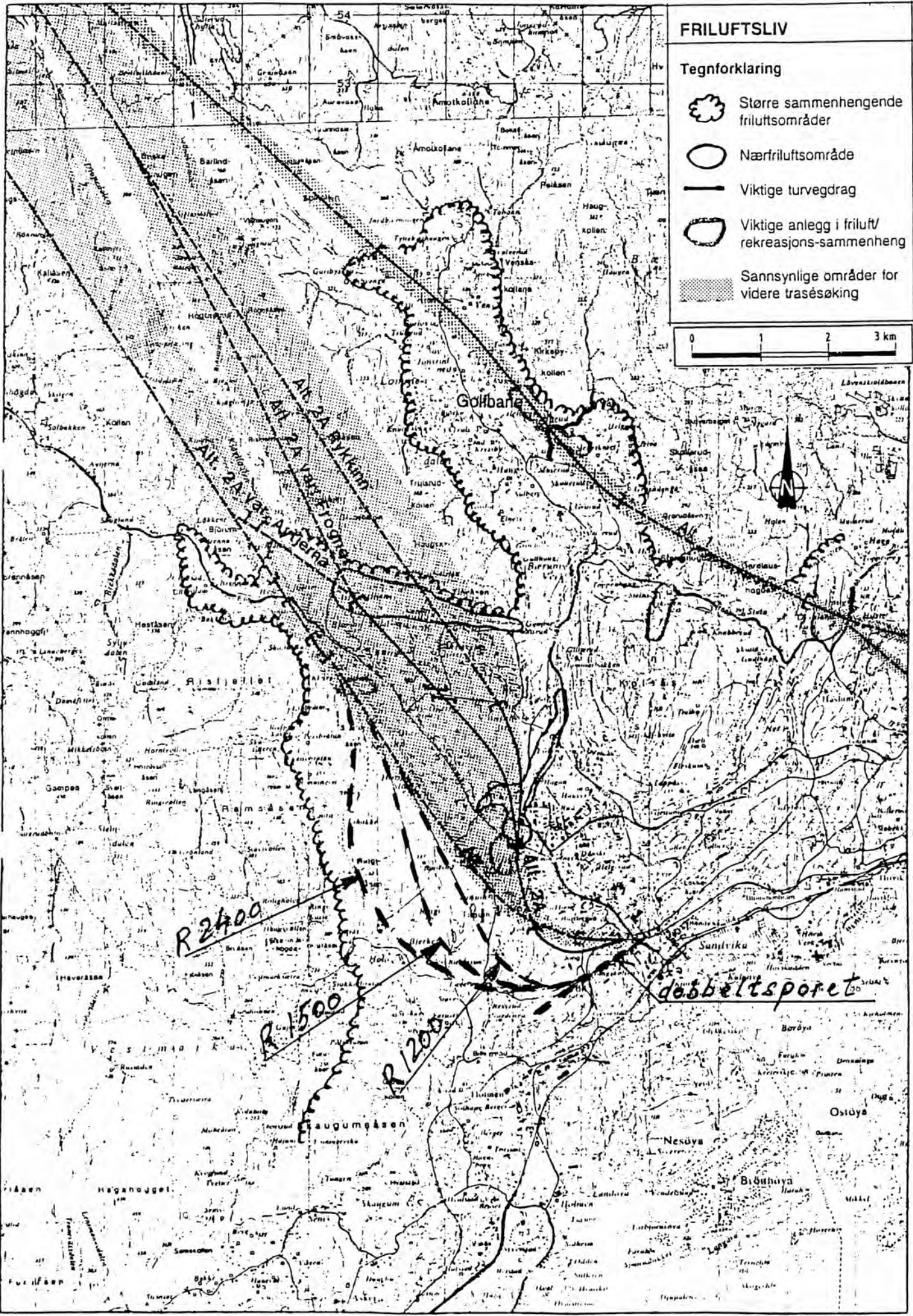
Saugumossen

Sandvika

Nesøya

Bisbøya

Ostøya



D16

NORGS STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 132-1	
Arkivbet.	

11x

Vestre Jong Huseierforening
v/Knut Gule
Asta Hansens vei 70
1300 Sandvika

28. oktober 1993

NSB, Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I - RINGERIKSBANEN

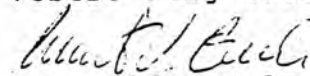
Vi er en huseierforening med 90 husstander, som bor like inn til den foreslåtte trace av "Sandvika alternativet". Vi bor like inn til Jong Gård og like ved der banen er foreslått lagt.

Vi ber om at det taes hensyn til:

- 1) Dyrket mark.
- 2) Støy og miljøplager.
- 3) Verdiforringelse av våre boliger.

Ut fra dette ber vi om, hvis Sandvika alternativet velges, at banen legges i tunnel ut fra Drammensbanen og i tunnel til Vøyenenga.

Med Hilsen
Vestre Jong Huseierforening


Knut Vidar Gule
leder



Postadresse: Postboks 9843 Ila, 0132 Oslo
Kontor: Maridalsveien 60

Telefon: 22 71 92 93
Faks: 22 71 76 16

Postgiro: 0814 2568889
Bank: 8200 0171219

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

D 17

01-11-93

NORGES STATSBANER	Kass.kode
0 4 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 02/5004 14	
Arkivbet. 155.9	

Ringeriksbanen - høring av konsekvensutredning fase 1

Syklistenes Landsforening er hverdags- og fritidssyklistenes interesse-organisasjon. Vi har ca. 7000 medlemmer over hele landet, og arbeider for at sykkelen skal bli betraktet som et betydelig transportmiddel. I den sammenheng er samvirket med kollektiv transport viktig.

Syklistenes Landsforening slutter seg til felles uttalelse fra Oslo og omland friluftsråd. Vårt primære standpunkt er altså at det beste korridorvalget er Sandvika - Sundvollen - Hønefoss, med tunnel fra Sundvollen under marka øst for Steinsfjorden. Stasjoner plasseres i Sandvika, Rykkinn, Sundvollen og Hønefoss. Denne korridoren vil både gi god kollektivbetjening av vestre Bærum og Ringerike/Hole, samtidig som ulempene for omgivelsene blir minimalisert.

Dersom dette alternativet ikke lar seg gjennomføre vil Syklistenes Landsforening foretrekke alternativ 2A, da dette alternativet best legger til rette for miljøvennlig transport, både lokalt, regionalt og mellom landsdelene. Det forutsettes da at det finnes fram til løsninger i området Vøyen som er akseptable i forhold til natur- og kulturlandskap og nærmiljø.

Begrunnelse for vår anbefaling:

Alle alternativer vil krysse Marka, hovedsaklig i lange tunneler under Marka. Kapitlet som omtaler støykonsekvensene har bare nevnt friområder med støynivå over 55 dB(A). For friluftslivet i Marka er fraværet av støy en av de viktigste og umistelige kvalitetene. Dette er ikke tilstrekkelig. Vi vurderer alternativ 1 og 4 som verst på grunn av støy nær viktige innfallsporter til Marka.

Om sykkel og friluftsliv:

For alternativene 3 og 6 er det sansynlig med tverrslag inne i Marka. Anleggstrafikk i en periode på 3 - 6 år vil være lite forenlig med bruken av Marka. Dessuten vil en eventuell uttransportering av masseoverskuddet medføre en utålelig tungtransport på et lite egnet vegnett i Sørkedalen og videre gjennom byggesonen fra Bogstad. Dette kan skje samtidig med anleggsarbeidet. Avhengig av masseavsetning kan det være aktuelt med midlertidig deponering i Marka. Dette vil forsterke ulempene med disse alternativene. Anleggsulempene blir derfor så store og usikre at disse korridoralternativene må avvises.

Så vidt vi kan se nevner ikke konsekvensutredningen noen av de positive konsekvensene eller mulighetene som Ringeriksbanen fører til for friluftsliv. Syklistenes Landsforening tok i sin tid initiativet til et sykkeltoget til Stryken. Dette har etterhvert blitt en formidabel suksess og åpnet ukjente deler av Marka for mange mennesker. Et sykkeltoget til Sundvollen vil åpne nye områder på samme måte. Generelt vil Ringeriksbanen kunne gi nye muligheter ved at man kan ta sykkel med toget til/fra Sundvollen og Hønefoss.

Om sykkel og kollektivtrafikk:

I følge NSBs utredning er det varianter av alternativ 2 som gir størst trafikk. Disse alternativene betjener både Sandvika, tunge boligområder i vestre Bærum og Sundvollen/Vik med lokaltrafikk. Det synes åpenbart at det er disse alternativene som gjør toget mest konkurransedyktig i forhold til bil på de korte reisene. Ut fra en helhetlig areal- og transportpolitikk er det viktig å legge opp til rask og komfortabel skinnegående transport fra knutepunkter for bolig og arbeid. Inn til stasjonen vil sykkel være et viktig element for å øke stasjonens influensområde. Ved å legge en stasjon lengst mulig mot nord ved Rykkinn vil også de nye boligfeltene ved Bærums verk komme innenfor vanlig sykkelavstand (5 km). Variantene Frogner og Avtjerna vil ikke kunne betjene Bærums verk like godt.

Ved Sundvollen/Vik er bosetningen betraktelig mindre enn på Bærumssiden. Det er imidlertid svært viktig at det også her blir en togstasjon som kan fange opp flest mulig reisende fra Hole mot Sandvika og Oslo. Sett i forhold til sykkel vil en stasjon nede ved Kroksund være å foretrekke framfor en løsning høyere oppe ved Sundvollen. En stasjon ved Vik eller Steinsåsen (alternativ 1, 2, 5) vil være usentral i forhold til bolig-feltene vest for Kroksundet. Dette kan eventuelt kompenseres ved gode sykkelveier. En stasjon nord for Vik vil medføre en lengre reise i gal retning fra Sundvollen, og flere vil velge vegtransport.

For Hønefoss er vi svært betenkte til en stasjon ved Tollpinrud. Vår primære anbefaling er derfor en innføring østfra. Dagens stasjon ligger ugunstig i forhold til Hønefoss sentrum, men tross alt nærmere tettstedets tyngdepunkt enn Tollpinrud. Dersom fjerntog skal stoppe ved Tollpinrud forutsetter vi at stasjonen vil få tidsmessig sykkelveiforbindelse både fra Heradsbygd, Hvervenmoen og Sentrum. Det må uansett være en forutsetning at lokaltogene betjener en sentral stasjon som knyttes til sykkelvegnettet i sentrum.

Om miljøvennlig transport:

Skal en Ringeriksbane kunne konkurrere med bil- og ekspressbuss på de korte strekningene og med fly på de lange strekningene er det viktig at toget inngår i en helhetlig løsning. For kunden er høy frekvens, punktlighet og reisetid nøkkelfaktorer. Der det er forenlig med hensynet til omgivelsene bør man dessuten tilstrebe en korridor der den reisende også kan nyte utsikten.

Konsekvensutredningen viser bare konsekvensene ved å bygge ut Ringeriksbanen. Vi vil imidlertid hevde at konsekvensene ved å ikke bygge ut Ringeriksbanen vil være langt mer dramatiske enn selv de minst miljøvennlige alternativene som er beskrevet. Ringeriksbanen er en nødvendig forutsetning for at Bergensbanen skal være konkurransedyktig med stamveien Oslo - Bergen. Uten et konkurransedyktig jernbanetilbud vil vi kveles av biltrafikk og tvinges til å bygge ut enda mer vei. Dette vil skje ved trinnvise utbygginger som begrunnes ut fra lokale miljøhensyn. Resultatet er imidlertid enda mer biltrafikk og dårligere miljø totalt sett. SLF mener derfor at konsekvensutredningen for Ringeriksbanen ikke gir et godt nok grunnlag for en helhetlig beslutning. Ved sammenstillingen av konsekvensene burde referansealternativet vært en utkonkurrert og nedlagt Bergensbane, der all trafikk er overført til fly og bil, med tilhørende utbygging av infrastruktur.

viktig
Bergens-
utredningen

⇒ Vurder bedre vef. alt / Basis alt.

Vennlig hilsen
Syklistenes Landsforening

Trond Berget
Generalsekretær

D18

Hole Jaktforening, 3531 KROKKLEIVA

NORGES STATSDOKKER	Kass.kode
17 SEPT. 1993	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

NSB Strategi og miljø
P.b. 1162 Sentrum
0107 OSLO

Merknader til konsekvensutredning fase 1 for Ringeriksbanen

Hole Jaktforening har på årsmøte 23. august 1993 fattet følgende uttalelser:

- 1) Kryssing av Tyrifjorden eller Steinsfjorden med bro er uakseptabelt. Hole Jaktforening har ikke tillit til avsnittet 3.3 Vannressurser der det heter "Brua kan bygges slik at den ikke vil ha noen innflytelse på vannutskiftingen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Vannkvaliteten er vurdert til å bli lite påvirket."
- 2) En åpen jernbanetracè som deler Hole kommune er uakseptabelt.

Hole Jaktforening, den 23.08.93 ~~1993~~

Kjetil Sundøen

D19



v/
FREDRIK C. HILDISCH

Tildelt priser:



Prosjekt God Byggeskikk - Statens Byggeskikkutvalg. Diplom 1981



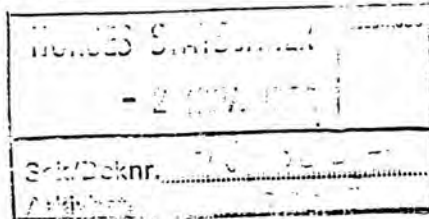
Bevaringsprisen i Buskerud 1983



Flerbrukpris - Landbruksdepartementet 1990

MILJØ I FOKUS

NSB Strategi,
Postboks 1162, Sentrum,
0107 Oslo



"Gammelklokkergården" Hundstad
Klokkersvingen
N-3530 Røyse

Består av 2 sider samt tidl. høringsuttalelse av 14.sept 1992. (Sistnevnte er ikke vedlagt).

Telefon/Fax: 32 15 74 79

N-3530 Røyse, 31.oktober 1993.
(Norway)

Ringeriksbanen - Bergens-banens forkortelse - Konsekvensutredning fase og forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II. OFFENTLIG HØRING.

Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole har gjennom lang tid og medlemmer har vært tilstede på enkelte folkemøter i Hole og Bærum og gitt sitt syn tydelig tilkjenne overfor NSB prosjektledelse for Ringeriksbanen.

Vår gruppe har også tidligere gitt vårt syn tilkjenne i høring - konsekvensutredning, NSB melding av 1.juli 92, i sitt svar av 14.sept. 1992. hvor vi uttrykker et klart NEI til Ringeriksbanen gjennom Hole-bygda. Entet er over eller under landskapet.

Det rammer Hole's landskaper så sterkt enten det er trasealternativene, Alt. 2, 1, 7 eller 4 som blir brukt at etter vår mening er ingen av disse aktuelle.

Vår gruppe opprettholder derfor vårt standpunkt fra første høring av 14. september 1992 i samtlige av våre punkter, punktene 2 - 8, hvor vi legger mest vekt på våre punkter 5, 6, 7 og 8.

Selvom NSB utredning har et volum på over 202 sider med søyler i farg, karter og grafiske fremstillinger så finner vi den svært mangelfull på flere punkter som etter vår mening er vesentlig. Dette gjelder også trasene som også berører Bærum- og Ringerike kommunene.

Kalkylene for broene over Tyrifjorden samt over Storelva er også altfor lavt kalkulert med minst 100 millioner i underdekning. Likeledes er det ikke inntatt noen av utgiftene til dobbelt spor over Sandvika til Skøyen. Vi er ikke enig i NSB regnemåte her. Utgiftene må fordeles på nye traseer som Ringeriksbanen bruker hvis den skulle komme over "Betongbyen" Sandvika fra Hønefoss.

En trasé Hønefoss - Skøyen eller over Grefsen vil derfor økonomisk bli langt mer økonomisk når de sammenlignes med f.ekspl. 2 eller komb. trase som Bærum Kommune nå har bedt NSB utrede, kalt 2,6 - Sandvika - Åsa - Hønefoss som altså ikke berører Hole's grunn. MEN SOM BERØRER STERKT Hole-bygda's busstilbud hvis trase over Sandvika velges selvom også en trase fra Hønefoss via Åsa til Skøyen også vil berøre busstilbudet noe for Hole-bygda.

Side 2 - fortsettelse.

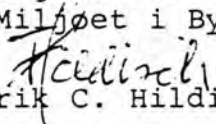


Miljøgruppen i Hole's forslag over Harestua (må ikke bokstavelig sees på som stedet Harestua) har ikke NSB funnet verdt å utrede. De kaller forslaget ALT 8. Som NSB har tegnet inn på kartet hvor den siste strekning skjærer rett gjennom et svært byggefelt etter først å ha krysset et dalføre der ei diger bru er påkrevet før den går i tunnell mot Jevnaker. Det finnes lagt bedre trase-løp hvis NSB hadde tatt seg umaken å se litt nærmere på vårt forslag eller kanskje ha kontaktet oss enten pr. brev eller telefon med noen spørsmål. Etter vår mening har uviljen vært stor fra NSB's side når det gjelder samarbeid med lokale personer utenom Hole kommunes faste organer. Hva er hensikten med en høring utover kommunenes byråkratier, når andre ikke kommer i informasjonsdialoger med NSB prosjektledelse? Kan hensikten være å "narre" departementene, statsråden og Stortinget når Ringeriksbanen kanskje en eller annen gang kommer til realitetsbehandling der?

Vi må også få uttale oss såpass skarpt, at ved at NSB planavdelingen bruker ordet MILJØ i sin etat "NSB Strategi og Miljø" så er det en klar fornærmelse, etter vår mening, hvis MILJØ skal forstås i positiv betydning "ta være på miljøet" når etaten og konsernstaben går, riktig nok foreløpig inn for å anbefale valg av alternativ 2 Sandvika over Hole til Hønefoss, når Sandvikalinjen over Hole vil få "meget stor negativ konsekvens" for miljø og kulturlandskapet.

Vi mener fremdeles at alternativet "over Harestua" burde ha fått en reell saksbehandling, altså Alt. 8 som NSB ikke har funnet verdt å utrede eller tatt kontakt med Miljøgruppen som kanskje gjennom sine to faglige rådgivere på jernbanebygging selv kunne ha tatt stilling til å fått utredet. (Tiden fra Juli 93 til okt.93 har vært for knapp for oss evtl. å få alt. 8 utredet på privat basis).

1. Konklusjon til MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole er at Harestua alternativet er det beste alternativet for en Ringeriksbane.
2. Mens alternativ 6A velges som subsidær korridor - Skøyen - Hønefoss som ikke krysser Hole kommune og det andre subsidære korridor er Grefsen - Hønefoss, 3A eller 3C. Altså korridorer med lange tunneller velges. Men at tunnellene ikke blir så lange at de ikke får den nødvendige sikkerhet hvis uhell skulle oppstå. Et viktig element er at en Ringeriksbane som er forkortelsen av BERGENSBANEN får en kort avstand og ikke en lang "omvei" over "Betongbyen" Sandvika hvor den også vil være miljøfiendtlig i byens nærhet hvor den vil gå i dagen og ikke i tunnell pga av at Sandvikas sentrums mange bygninger hviler på peler og vil fordyre prosjektet eller nærmest være lite mulig å gjennomføre uten store inngrep. Den vil som sagt gå i og gjennom boligområder ved Jong/Tanum. En utredning av alt. 2,6 anseer vi for å være Vennlig hilsen sløsning av ressursene. (Sandvika - Åsa - Hfs).
for Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole


Fredrik C. Hildisch

Norderhov Sogneselskap
v/leder Ottar Riis Strøm, Vaker,
3500 HØNEFOSS.

Hønefoss, 26. oktober 1993.

Til NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO.

UTTALELSE TIL JERNBANEUTREDNING HOVEDRAPPORT DATERT JULI 1993
OM BERGENSBANENS FORKORTELSE.

Norderhov Sogneselskap vil avgi følgende uttalelse:

ALTERNATIV 6A MÅ VELGES.

Norderhov Sogneselskap vil sterkt anbefale trasealternativ 6A (Skøyen via Åsa), med tilknytning til eksisterende stasjon. Dette standpunktet begrunnes med følgende:

1. De andre alternativene gjennom Hole/Ringerike anser vi som uakseptable. Summen av hensyn til jordvern, vern av kulturminner, kulturlandskap, friluft- og naturvernområder tilsier valg av 6A.
2. Alt. 6A er mest i tråd med prosjektets hovedmål: kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen.
3. NSB's profil som miljøpådriver vil bli varig svekket dersom de anbefaler alternativene gjennom et verneverdig kulturlandskap.
4. Kostnadene med 6A-alternativet er kun 17 % høyere enn det billigste alternativ, alt. 2. Alt. 2 er kostnadsreknet til 2,17 milliarder 1992-kroner, og alt 6A til 2,54 milliarder. Disse merkostnadene er ikke større enn at de på sikt vil bli utjevnet ved kortere kjøretid. I tillegg ligger differansen mellom alternativene innenfor usikkerhetsmarginen på +/-30%.
5. Jordvernet vil bli best ivaretatt ved 6A-alternativet, ved at det i svært liten grad berører dyrka og dyrkbar jord. Matvareberedskapen vil ikke bli svekket ved dette alternativet.

STASJON PÅ TOLPINRUD MÅ BESTEMT AVVISES.

En stasjon på Tolpinrud vil virke som trekkplaster på utbyggingsinteresser, og de langsiktige ringvirkningene vil resultere i en stasjonsby med nærings- og boligbebyggelse og tilknyttede serviceanlegg. På sikt vil de indirekte konsekvenser bli at all dyrka jord i området blir varig omdisponert.

ALTERNATIV 6A HAR MANGE FORDELER.

I tillegg vil vi peke på følgende momenter som taler for 6A-alternativet:

- a. Norge kan framstå som et foregangsland når det gjelder å utvikle teknikk for bygging og drift av lange jernbanetunneller. Det må være en utfordring for våre ingeniører å flytte grenser på dette området. Det kan framstå som et pilotprosjekt som kan få internasjonale ringvirkninger.
- b. En vil unngå støy og vibrasjoner.
- c. En vil unngå forsøpling av landskapet, både fysisk og visuelt.
- d. En vil unngå at vilt og bufe blir skadd og drept.
- e. Staten sparer utgifter til grunnerverv og ulemperstatninger/avbøtende tiltak.
- f. Staten sparer kostbare investeringer i under-/overganger.
- g. En vil spare utgifter til snøbrøyting og rydding av ras og rotvelter på banelegemet, samt unngå kostbart driftsstopp i forbindelse med slik rydding. En vil også unngå kratt- og ugrasbekjempelse.
- h. Tunnel kan kombineres med bygging av tilfluktsrom.
- i. En unngår kostbare grunnarbeider p.g.a. vanskelig terreng og grunnforhold.
- j. En unngår skogbranner som skyldes gnister fra hjul og bremses.

BØNDENE KAN TA IMOT STEINMASSENE.

De enorme steinmassene som tas ut kan bl.a. disponeres i samråd med bønder til utfylling/planering på eiendommen, bygging av skogsveier ets.

Med hilsen
For styret i Norderhov Sogneselskap

Ottar Riis Strøm
Ottar Riis Strøm.



D 21

NORGES STATSBANER		Kass.kode
2 1 DKT, 1002		
Sak/Doknr.	92/5004 74	
Arkivbet.	5-5-7	

Buskerud Bondelag

Storgt. 11 - Telefon 067-22 900
Bankgiro 2280 21 69349 — Postgiro 5 48 69 31

3500 Hønefoss, 20. oktober 1993.

Til NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO.

UTTALELSE TIL JERNBANEUTREDNING HOVEDRAPPORT DATERT JULI 1993
OM BERGENSBANENS FORKORTEELSE.

Buskerud Bondelag vil avgi følgende uttalelse:

ALTERNATIV 6A MÅ VELGES.

Buskerud Bondelag vil sterkt anbefale trasealternativ 6A (Skøyen via Åsa), med tilknytning til eksisterende stasjon. Dette standpunktet begrunnes med følgende:

1. De andre alternativene gjennom Hole/Ringerike anser vi som uakseptable. Summen av hensyn til jordvern, vern av kulturminner, kulturlandskap, friluftss- og naturvernområder tilsier valg av 6A.
2. Alt. 6A er mest i tråd med prosjektets hovedmål: kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen. Vi viser her til NSB's overordnede mål for prosjektet, sitat:

"NSB har satt følgende overordnede mål for prosjektet:
Å utvikle en effektiv og konkurransedyktig jernbane med korte reisetider, tilfredsstillende frekvens, høy grad av punktlighet, sikkerhet og miljøvennlighet. De løsninger som velges skal være effektive:
-for kundene på tid, sikkerhet og pris
-for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
-for NSB i form av god driftsøkonomi"

Sitat slutt.

3. NSB's profil som miljøpådriver vil bli varig svekket dersom de anbefaler alternativene gjennom et verneverdig kulturlandskap.
4. Kostnadene med 6A-alternativet er kun 17 % høyere enn det billigste alternativ, alt. 2. Alt. 2 er kostnadsreket til 2,17 milliarder 1992-kroner, og alt 6A til 2,54 milliarder. Disse merkostnadene er ikke større enn at de på sikt vil bli utjevnet ved kortere kjøretid. I tillegg ligger differansen mellom alternativene innenfor usikkerhetsmarginen på +/-30%.
5. Jordvernet vil bli best ivaretatt ved 6A-alternativet, ved at det i svært liten grad berører dyrka og dyrkbar jord. Matvareberedskapen vil ikke bli svekket ved dette

alternativet.

STASJON PÅ TOLPINRUD MÅ BESTEMT AVVISES.

En stasjon på Tolpinrud vil virke som trekkplaster på utbyggingsinteresser, og de langsiktige ringvirkningene vil resultere i en stasjonsby med nærings- og boligbebyggelse og tilknyttede serviceanlegg. På sikt vil de indirekte konsekvenser bli at all dyrka jord i området blir varig omdisponert. (NSB opplyser at "pendlerlandsbyer" må ligge innenfor en radius av 5 km fra stasjonen.) Dette er uforsvarlig og kortsiktig ressursforvaltning i en verden som mer og mer trues av sult og hungerskatastrofer. Den nasjonale matvareberedskap vil også bli varig svekket da det er snakk om ressurser som ikke er fornybare og til stede i begrenset omfang.

ALTERNATIV 6A HAR MANGE FORDELER.

I tillegg vil vi peke på følgende momenter som taler for 6A-alternativet:

- a. Norge kan framstå som et foregangsland når det gjelder å utvikle teknikk for bygging og drift av lange jernbanetunneller. Det må være en utfordring for våre ingeniører å flytte grenser på dette området. Det kan framstå som et pilotprosjekt som kan få internasjonale ringvirkninger.
- b. En vil unngå støy og vibrasjoner.
- c. En vil unngå forsøpling av landskapet, både fysisk og visuelt.
- d. En vil unngå at vilt og bufe blir skadd og drept.
- e. Staten sparer utgifter til grunnerverv og ulemperstatninger/avbøtende tiltak.
- f. Staten sparer kostbare investeringer i under-/overganger.
- g. En vil spare utgifter til snøbrøyting og rydding av ras og rotvelter på banelegemet, samt unngå kostbart driftsstopp i forbindelse med slik rydding. En vil også unngå kratt- og ugrasbekjempelse.
- h. Tunnel kan kombineres med bygging av tilfluktsrom.
- i. En unngår kostbare grunnarbeider p.g.a. vanskelig terreng og grunnforhold.
- j. En unngår skogbranner som skyldes gnister fra hjul og bremser.

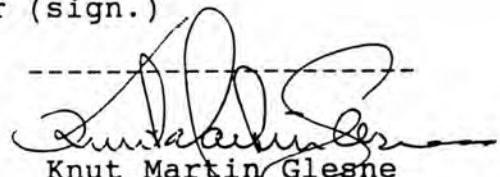
NETTO SYSSELSETTINGSVIRKNINGENE MÅ UTREDES.

I fig.6.1, s. 38 i Hovedrapporten, vises et stolpediagram over nasjonale sysselsettingseffekter for de ulike alternativene.

Disse er sterkt misvisende, ved at det opereres med bruttosysselsetting. Det riktige vil være å trekke fra de arbeidsplasser som går tapt i de transportvirksomheter NSB tar sikte på å konkurrere ut. Det er netto sysselsettingseffekt som er reelt. (Begrunnelsen for at Stortinget vedtok Bergensbanens forkortelse, var jo å kanalisere mest mulig gods- og persontransport fra bil og fly til tog av miljømessige grunner.)

NSB må derfor få fram netto sysselsettingsevirkningen i den videre planleggingen.

Med vennlig hilsen
Knut Lindstad, leder (sign.)


Knut Martin Glesne
Organisasjonssjef.

Saksbehandler: Org.kons. Olav Bjoetveit.

D 22

NORGES STATSBANER	Kass.kode
03 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 137	
Arkivbet.	

Asker og Bærum Bondelag
v/ Kari Margrethe Friis
Gamle Lommdalsvei 86
1349 RYKKINN

30.10.93

Til NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

UTTALELSE OM FORSLAG TIL NY RINGERIKSBANE

Arsmøtet i Asker og Bærum Bondelag avholdt 21.10.93., har vedtatt å sende følgende uttalelse angående planer om Bergensbanens forkortelse:

Asker og Bærum Bondelag konstanterer at alle de omtalte alternativer i mer eller mindre grad berører meget viktige områder for friluftsliv, kulturlandskap, kulturminner og jordverninteresser. Disse områder som har stor betydning for kommende generasjoner, er allerede sterkt belagt med samferdelsårer.

For å unngå ytterligere inngrep i nevnte sårbare områder, vil Asker og Bærum Bondelag slutte seg til uttalelser fra Buskerud Bondelag og Naturvernforbundet i Oslo og Akershus som foretrekker alternativ 6A. Dette alternativet er dessuten mest i tråd med prosjektets hovedmål, nemlig kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen.

Vi ber om at alternativene som medfører store inngrep i natur- og kulturlandskap ikke vurderes som aktuelle i den videre planlegging.

Kari Margrethe Friis
for Asker og Bærum Bondelag

D 23

NORGES STATSBANER		Kass.kode
28 OKT. 1993		
Sak/Doknr.	108	
Arkivbet.		

Hole Landbrukslag
v/leder Otto Solli
Libakke
3530 RØYSE.

Røyse, 27. oktober 1993.

Til NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO.

**UTTALELSE TIL JERNBANEUTREDNING HOVEDRAPPORT DATERT JULI 1993
OM BERGENSBANENS FORKORTELSE.**

Hole Landbrukslag vil avgi følgende uttalelse:

ALTERNATIV 6A MÅ VELGES.

Hole Landbrukslag vil sterkt anbefale trasealternativ 6A (Skøyen via Åsa), med tilknytning til eksisterende stasjon. Dette standpunktet begrunnes med følgende:

1. De andre alternativene gjennom Hole/Ringerike anser vi som uakseptable. Summen av hensyn til jordvern, vern av kulturminner, kulturlandskap, friluftsliv og naturvernområder tilsier valg av 6A.
2. Alt. 6A er mest i tråd med prosjektets hovedmål: kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen.
3. NSB's profil som miljøpådriver vil bli varig svekket dersom de anbefaler alternativene gjennom et verneverdig kulturlandskap.
4. Kostnadene med 6A-alternativet er kun 17 % høyere enn det billigste alternativ, alt. 2. Alt. 2 er kostnadsreknet til 2,17 milliarder 1992-kroner, og alt 6A til 2,54 milliarder. Disse merkostnadene er ikke større enn at de på sikt vil bli utjevnet ved kortere kjøretid. I tillegg ligger differansen mellom alternativene innenfor usikkerhetsmarginen på +/-30%.
5. Jordvernet vil bli best ivaretatt ved 6A-alternativet, ved at det i svært liten grad berører dyrka og dyrkbar jord. Matvareberedskapen vil ikke bli svekket ved dette alternativet.

Hole Landbrukslag viser forøvrig til NSB's egne konsekvensanalyser, som konkluderer med meget store negative virkninger for miljø og kulturlandskap ved de trasealternativer som foreslås gjennom Hole.

Med hilsen
For styret i Hole Landbrukslag



Otto Solli.

Gjp.: Hole Kommune v/Ordføreren.

D24

NORDES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 22222-1	
Arkivbet. 22222	

Hole kommune
v/ordfører Mai Britt Nordli

Steinsfjerdings, 8/9-93

N.S.B Strategi, og miljø,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 Oslo.

AD. RINGERIKSBANEN

Styret i Hole Skogeierlag støtter ordføreren i Hole vedrørende denne sak, ut fra uttalelser i presse og samarbeid med nabokommunen.

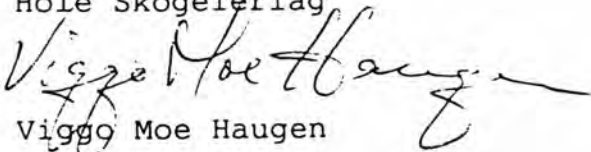
Skogeierlaget går imot valg av traséalternativ som deler bygda i to.

Skogeierne er fra før av pålagt å spare et lebelte av skog mot Tyrifjorden for bevaring av eksisterende klima. Videre har Skogoppsynet pålagt skogeiere fra Helgelandsmoen - Rytterager å ta hensyn til skogskjøtselen i dette område for bevaring av viltkorridoren.

Styret er videre redd for presset på utbyggingstakten i Hole ved plassering av stasjon. Eventuell plassering må bli Sundvollenområdet. Hvis det kommer noen jernbane gjennom Hole må den gå i alternativ Åsa.

På landsbasis er Hole en perle på Østlandet og bør spares for inngrep som dette.

Hilsen
Hole Skogeierlag



Viggo Moe Haugen

Ringerike Krf ved leder
Liv Mortensen
Lovelien 42
3500 HØNEFOSS

15.10.93

NSB Strategi og Miljø
Pb. 1162, Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
1 9 OKT. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004/96	
ADRIKKE	555.9	

RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTALELSE

Ringerike Kristelig Folkeparti har drøftet NSBs hovedrapport med konsekvensutredning som er lagt ut til offentlig høring.

Vi ser positivt på mulighetene til å få et bedre kollektivtilbud for vår region og tror at dette vil styrke både bosetting og næringsliv på Ringerike, samt redusere forurensningen av biltransport i vårt distrikt.

Ringerikeområdet vil med banen få et kollektivtilbud som kan konkurrere med bil og buss på strekningen Oslo - Hønefoss og vil dessuten få kortere reisetid Hønefoss - Bergen. I tillegg legges det opp til økt lokaltrafikk, noe som vil stimulere boligbygging og næringsliv på Ringerike.

Banen vil videre skape større nærhet til rekreasjonsområdene i Hallingdalsregionen og sannsynlig også redusere den transporten og privatbilismen som i dag trafikerer vegstrekningene Oslo - Hallingdal.

I vår vurdering av de ulike trasé-alternativene har vi lagt vekt på å få kort reisetid, samt miljøkonsekvensene for våre nærmiljø og rekreasjonsområder. Vi kan ikke gå inn for traséer som i vesentlig grad beslaglegger jord- og skogbruksarealer eller kan svekke vannkvaliteten i Tyrifjorden. Estetisk er vi opptatt av å verne naturperlene våre og vi er negative til hurtigbane gjennom større boligkonsentrasjoner.

Som en følge av dette kan vi ikke støtte alternativene 1, 2, 4 og 5. Spesielt alternativene 1, 2 og 5 gjør store innhogg i dyrkbare områder, krysser fjorden på en uheldig måte og virker skjemmende. I tillegg går traséene gjennom utkanten av et fuglereservat. Disse traséene gir store negative miljøkonsekvenser og øker dessuten reisetiden Hønefoss - Oslo med nesten 10 minutter. Tatt i betraktning at dette skal være en forkortning av Bergensbanen er tidsbruken heller ikke akseptabel.

Vi står da igjen med alternativ 3 og 6 som begge i stor utstrekning er lagt i tunell gjennom det meste av skogområdene og som dessuten gir kortest reisetid Oslo - Hønefoss. Vi har kommet fram til at disse utifra konsekvensutredningen også gir minst miljøproblemer, og ser det ikke som noe stort problem at det er mye kjøring i tunell. Grensalternativet gir lavest nytteverdi av de to og vi har derfor bestemt oss for å velge alternativ 6 slik utredningen står i dag. For øvrig er vi i tvil om hva som er best av alternativ 6A og 6B og ønsker derfor en nærmere utredning av begge.

Alternativ 6A vil komme ut av tunell ved Hval stasjon og følge banen fra Jevnaker inn til sentrum og stasjonsløsningen vil da naturlig bli å bygge ut Hønefoss Jernbanestasjon. Vi er betenkt til denne løsningen da banen vil gå gjennom større boligkonsentrasjoner i Hønefoss-Nord. Høles beboere vil måtte inn til Hønefoss sentrum som i dag for å bruke banen og omlasting fra større lastebiler må skje i sentrum.

Alternativ 6B går sør for Hønefoss. Den vil gå mer i dagen fra Asa-distriktet og vil her skjære gjennom viltområder, noe skog og noe dyrka mark. Denne har derfor mindre gunstige konsekvenser for jord- og skogbruk enn 6A. På den annen side vil vi her kunne legge opp til gods- og fjerntrafikkstasjon utenfor bykjernen og større boligkonsentrasjoner vil ikke i samme grad bli berørt. Vi kan her tenke oss å få utredet et stasjonsalternativ på Hvervenmoen og kan også gå for en stasjon på Tolpinrud. En stasjon sør for bykjernen, med gode parkeringsløsninger og god bussforbindelse via omkjøringsveien mener vi også kan tjene Høles interesser. Vi vil dessuten unngå tungtransport inn i byen.

Innstilling:

Ringerike KrF ber om en grundigere utredning av alternativene 6A og 6B der man mer detaljert også går inn på stasjonsalternativer på Hvervenmoen og på Tolpinrud. Vi ber om at løsningene i størst mulig grad tar hensyn til større boligkonsentrasjoner, viltområder og skog/jordbruk. Vi er positive til bruk av tunell der dette er mulig, og ønsker en løsning som helhetlig fremmer et bedre miljø.

For Ringerike KrF
Liv Mortensen
Liv Mortensen
leder

D 26

Hole Venstre
Liv Hanna Jørgensen
3530 RØYSE

NORGES STATSBANER	Kass.kode
28 OKT. 1993	
Sak/Doknr. 93/5004 III	
Arkivbet: 555-9	

Røyse 18. oktober 1993

NSB Strategi og miljø
P.b. 1162 Sentrum
0107 OSLO

Ringeriksbanen - Uttalelse til konsekvensutredning fase 1.

Hole Venstre har enstemmig fattet følgende vedtak:

Åpen trasé gjennom Hole kan ikke aksepteres.

De omfattende naturødeleggelsene står ikke i noe rimelig forhold til den nytte som kan forventes ved prosjektet, spesielt ikke når det foreligger andre løsninger som er mer i tråd med overordnede mål for Bergensbanens forkortelse.

Hole Venstre slutter seg til anbefalingen fra Buskerud fylkes hovedutvalg for samferdsel om videre utredning av alt. 6A.

Hole Venstre savner forøvrig en helhetlig plan for Bergensbanens forkortelse.

Med hilsen
Hole Venstre

Liv Hanna Jørgensen

Liv Hanna Jørgensen
leder

BUSKERUD SV

D27

NORGES STATSBANER

Kass.kode

1 8 OKT. 1993

Sak/Doknr.

Arkivbet.

Høringsuttalelse om
RINGERIKSBANEN

SV spiller en viktig pådriverrolle for økt satsing på jernbane. Vi vil ha mer transport av personer og gods fra vei til bane. Det er SV's mål å skape alternativer til de miljøfiendlige samferdselsformer som fly og bil representerer. Buskerud SV ser på Ringeriksbanen eller Bergensbanens forkortelse som en god investering ut fra SV's politikk.

NSB har foreløpig tilråd alternativ 2a, Sandvika - Sundvollen - Tolpinrud, som utbyggingskorridor, men gjør oppmerksom på at de vil komme tilbake med et endelig standpunkt på trasevalg når høringsrunden er avsluttet.

Buskerud SV vurderer forkortelse av Bergensbanen som overordna. Bedre samferdsel mellom Osloområdet og Bergensområdet, vil redusere flybruken og forøvrigt være til fordel for regionene i Øvre Buskerud.

Ønsket om å få maksimalt utbytte av Ringeriksbanen som lokalbane må veies opp mot ulempene for miljø, natur, landskap og lokalsamfunn. Alternativene 1 og 2 har de største negative virkningene for miljø og natur, sjøl om de vil være til nytte for flest mennesker som lokalbane. For oss i SV er det viktig at hensynet til miljøet og de lokale ønsker i Hole og på Ringerike blir tillagt avgjørende vekt.

Buskerud SV kan ikke gå inn for trasevalg Sundvollen - Tolpinsrud. Her kommer vi i sterk konflikt med landskapsbilde og kulturmiljøet mellom Kroksund, området rundt Storelva og gode landbruksarealer. Videre vil det komme i konflikt med beiteområder og trekkveier for storvilt, samt trekk- og hekkeplasser for fugler. Ut fra miljøhensyn er alternativ 6a det beste.

Mulige negative virkninger på kollektivtrafikken ellers i Buskerud må kompenseres med nødvendige tiltak på jernbane- og bussektoren, slik at ingen distrikter kommer dårligere ut enn i dag. Vi kan nevne IC-tog Kongsberg - Drammen - Oslo, med dobbeltspor til Kongsberg. Togtrafikken på Randsfjordbanen må opprettholdes, regionstog Geilo - Hønefoss - Drammen og trafikken fra Bergen til Sørlands- og Vestfoldbannen må gå over Hokksund. Ut fra et slikt opplegg er det fortsatt gode muligheter for å spre trafikken og opprettholde, og helst videreutbygge jernbanen i vårt fylke.

Ringeriksbanen med nye stasjonsanlegg, linjenett og togmaterieell blir en stor offentlig utbyggingsoppgave. EØS-avtalen vil ventelig tre ikraft før anbudsrunder tar til, og det vil være vanskelig hindre at oppdrag går til utenlandske selskaper. Mulighetene for oppdeling av oppdragene vil bli vanskeliggjort med en EØS-avtale. Buskerud SV vil sterkt understreke betydningen av at både NSB og deres underleverandører her hjemme opprettholde og utvikler kompetanse og kapasitet i forhold til den store satsingen vi utvilsomt vil få på jernbanen her-hjemme.

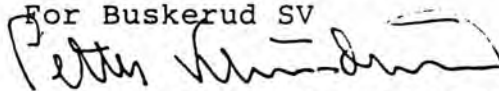
Buskerud fylke har i samarbeid med Ringerike og Hole kommuner, hatt en styringsgruppe som enstemmig har gått inn for alternativ 6a, Skøyen - Hønefoss. Det er vår vurdering at en slik lokal og fylkeskommunal enighet må tillegges avgjørende vekt. Dette alternativet er også det raskeste og gir størst gevinst når det gjelder reisetid.

2.

Buskerud SV vil anbefale NSB å bygge Ringeriksbanen mellom Oslo og Hønefoss, snarest mulig. Vi understreker at dette er også et økonomisk lønnsomt prosjekt, selv om vi i SV tillegger jernbaneutbyggingen også andre samfunnspolitiske verdier enn de rent økonomiske. Buskerud SV vil anbefale alternativ 6a, som på flere måter er det beste alternativ. Buskerud SV vil beholde nåværende Hønefoss stasjon, som etter oppussing og uteanlegg har blitt en meget bra stasjon.

Drammen 15/10 - 93.

For Buskerud SV



Petter Klunderud, fylkessekr.

Sendes:

Buskerud Fylkeskommune V/Plan- og Næringskontoret.

Lokale media.

NSB Hovedkontoret/Konsernstab strategi og miljø.

Stortinget/Samferdselskomiteen.



RINGERIKE
HANDELSSTANDSFORENING
Postboks 311 - 3501 Hønefoss

D 28

NORGES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 92/5004	114
Arkivbet. 55.3	

NSB
Konsernstab Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

Att.: Konserndirektør Yngve Pedersen

Deres ref: Vår ref: AT/pdr p889 Dato: 29. oktober 1993

VEDR. HØRINGSUTTALELSE RINGERIKSBANEN.

Styret i Ringerike Handelsstandsforening har med interesse fulgt den pågående planprosess i forhold til innkorting av Bergensbanen mellom Hønefoss og Oslo.

Vår vurdering og uttalelse går på det som for våre medlemmer vil ha meget stor betydning, nemlig valg av stoppested/terminal for persontrafikken.

Ringerike Handelsstandsforening har derfor enstemmig fattet følgende vedtak:

Valg av persontrafikkterminal er av så stor betydning for oss at vi ønsker denne så nær opp til Hønefoss Torv (Søndre Torv) som overhodet mulig.

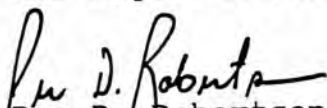
Ut fra de foreliggende alternativer er alternativ 6A det eneste som etter vår vurdering ivaretar vårt syn.

Terminalområdet for godstrafikk kan, ut fra foreningens syn, gjerne legges utenfor sentrum av byen.

Vi forutsetter at vår uttalelse vil bli betydelig vektlagt, da vi er en forening som har en stor medlemsmasse bak vårt standpunkt, samtidig som næringen er av vital betydning for liv og røre i lokalsamfunnet.

Samtidig vil vi ønske Dem lykke til i den videre planlegging og prosjektering av Ringerikesbanen.

Med vennlig hilsen
for RINGERIKE HANDELSSTANDSFORENING
for Aage Thoresen/leder


Per D. Robertsen
Sekretær

Kopi: Ringerike Kommune
3500 HØNEFOSS

Til Norges Statsbaner, Konsernstab for Strategi og miljø
Fra Landsutvalget for Jernbane
Dato: 20. oktober 1993.

Vedr.: Høringsuttalelse for Ringeriksbanen.

Landsutvalget for Jernbane (LfJ) takker for anledningen til å uttale seg om Ringeriksbanen, og vi registrerer med glede at et betydelig og grundig arbeid er gjort av utrederne i NSB så langt.

Vi har ikke funnet å kunne gi en endelig rangering av de fremlagte alternativer for traseføring. Vi vil istedet påpeke noen faktorer som bør vektlegges når alternativene skal rangeres. Disse faktorerene er ikke prinsipielt forskjellige fra de faktorer NSB har drøftet, men vi vil allikevel presentere argumentene i en noe omarbeidet form.

Jernbanebygging.

Ringeriksbanen er nest etter Gardermobanen den mest interessante nyanlegging av bane vi kan tenke oss. Det er da heller ikke tilfeldig at Ringeriksbanen har vært prioritert på toppen eller som nr to i mer enn en menneskealder når ulike interesserte har vurdert jernbanebygging. Kommunikasjoner i Norge er i stor grad orgnisert med Oslo som knutepunkt. Det har blitt en stadig større ulempe for kollektivtrafikken at linjen mot vest har vært krokete og lang.

Geografisk marked.

Hvem skal være banens brukere ?

Det er fire hovedmarkeder:

(1) Bergen-Oslo.

Viktigste konkurrent er flyet. Kjøretiden med tog må sannsynligvis ned mot tre timer før toget vil få en dominant posisjon. Det betyr at Bergensbanen i sin helhet måtte opprustes vesentlig. For turistene er kjøretid neppe så vesentlig.

(2) Hallingdal - Hønefoss/Oslo.

Viktigste konkurrent er bilen. Ringeriksbanen vil uansett alternativ kunne gjøre toget konkurransedyktig med bilen, med minst en halv time kortere kjøretid Gol-Oslo. Noen vil hevde at Ringeriksbanen vil svekke forbindelsen region/fylkeshovedstad. Vi tror ikke dette kan være et vesentlig poeng: Trafikken vil uansett fortsatt forskyve seg i retning mot Oslo-regionen.

(3) Hønefoss / Ringerike - Bærum / Oslo.

Viktigste konkurrent vil være bilen. Kjøretid med tog bør minst være 10 minutter kortere enn med bil på strekningene Hønefoss-Sandvika og Hønefoss-Oslo. Flere av de mulige alternativer vil neppe kunne gi denne tidsfordelen. I prosessen med mange interessenter kan vi risikere at dette tidskravet skyves vekk. Hvis vi ser på antall mennesker som får fordel av banen, er marked (3) viktigere enn marked (2).

(4) Bærum - Oslo.

Det klart største markedet ligger i Bærum. Hver for seg og ikke minst samlet utgjør Rykkinn / Lommedalen i nasjonal

sammenheng et betydelig marked. Etter vår mening bør dette veie tungt ved valg av trase. Ingen av de andre markedene vil føre til så stor overgang til kollektivreiser.

Kundegrupper.

I den grad NSB ønsker å tiltrekke seg de mest betalingsvillige kundene, vil markedene (2) og (3) være mest interessante, selv om marked (4) også kan bli betydelig for denne kundegruppen på grunn av Gardermobanen.

I samfunnsperspektiv er det antall personer (og ikke gruppetilhørighet) som bør avgjøre.

Naturforhold.

NSB har et stort fortrinn ved at togtransport er i harmoni med sentrale mål om et bedre miljø. Det er derfor uheldig når jernbaneutbygning kommer i konflikt med andre positive miljøfaktorer. Linjeføring gjennom viktige kulturlandskaper som Sundvollen-Tolpinrud virker derfor umiddelbart uheldige. Allikevel kan absolutte grenser for kjøretid og markedsdekning rettferdiggjøre inngrep i verdifullt kulturlandskap i kraft av at alternativet veiutbygging vil gi enda større ulemper.

Vi forstår at NSB er villig til å se på andre alternativer enn de fremlagte, og vi er glade for dette. Vi forutsetter imidlertid at mål om øvre grense for kjøretid og nedre grense for marked ikke fravikes.

Vi vil også spørre om ikke en reduksjon i hastighetsnormal fra 200 km/t til 160 km/t bør vurderes for å se om dette kunne dempe konfliktene med landskapsvernet.

Konkurransen bil/fly mot tog.

Miljøgevinstene kan bli større enn NSB har regnet med, dersom forventede restriksjoner på bl.a. flytrafikk blir iverksatt.

Tunneler.

Mange ønsker mesteparten av ny bane i Norge lagt i tunnell. Det har klare fordeler å legge banen i tunnel: landskapsvern, støy, mm.

Allikevel er det også ulemper: Risiko hvis uhell skulle inntreffe. Vanskeligere å skifte fra enkeltsporet anlegg til dobbeltsporet anlegg. Dårligere reiseopplevelse. Dyrere anlegg.

Kapasitet.

Vi mener frekvens (togtetthet) er det viktigste når det gjelder kapasitet. Ønsket frekvens avgjøres langt på vei av markedets størrelse, som altså avhenger av linjevalg. Den tekniske kapasiteten er vi usikre på: En relativt liten andel av dobbeltspor setter kanskje for snevre grenser for den praktisk oppnåelige togtettheten. Sammen med planene slik de nå foreligger ville det muligens være nyttig allerede nå å har gjort seg noen tanker om hvor en ekspansjon av dobbeltsporandelen burde komme. Det ville være trist om man kort tid etter idriftssetting får store konflikter mellom trafikkgrunnlag og punktlighet.

Randsfjordbanen.

For reisende mellom byene (byområdene) Hønefoss - Drammen vil Randsfjordbanen ikke kunne konkurrere i frekvens og neppe

heller i reisetid med linjen Drammen-Sandvika-Hønefoss. For stasjoner mellom Hønefoss og Drammen blir jernbanetilbudet dårligere enn i dag. Her må vi allikevel legge til at kollektivreisene idag er begrenset, og selv ved en høyere kollektivandel enn idag vil dette markedet være svært lite i forhold til Ringerike/Bærum.

For strekningen Hokksund-Drammen mener vi Ringeriksbanen har begrenset betydning. Denne strekningen vil få en god utvikling når trafikken til/fra Kongsberg når et riktigere nivå. Det er håp om at dette kan skje bare ved ruteendringer der.

Forholdet til annen kollektivtrafikk.

Vi mener bussenes oppgave må bli endret etter at Ringeriksbanen er etablert. Buss og tog må virke sammen slik at de forsterker kollektivandelen og positive miljøvirkninger. Dette betyr at bussene i hovedsak får en mateoppgave for togene.

Stasjonslokalisering.

Plassering av en eller to stasjoner på Hønefoss må være slik at avstanden til tyngdepunkt i fotgjengertrafikk og bosetting blir kortest mulig. Dette er særlig viktig for reiser retning Oslo.

Den skisserte sløyfen Tolpinrud - Hønefoss sentrum - eksisterende Hønefoss stasjon gir mange muligheter for å betjene både nye og eksisterende boligområder i/rundt Hønefoss. Man vil her ha muligheter for jernbanetilknytning i fire retninger.

Ved Rykkinn ble det i sin tid regulert ut fra at man skulle ha en sentralt plassert stasjon. Det ville ikke være ønskelig om en ny Rykkinn stasjon blir plassert slik at man vil være avhengig av matebuss fra Rykkinn boligområder til stasjonen.

Bedriftsøkonomi.

Med dagens statsfinanser kan vi se at samfunnsøkonomiske forhold tillegges vekt minst på linje med bedriftsøkonomiske forhold for NSB. Men innen en tidshorisont som er naturlig for et jernbaneanlegg, kan mye endre seg for statens finanser. Da kan rene bedriftsøkonomiske vurderinger bli avgjørende for kollektivtilbudet. I en slik situasjon ville en traseføring gjennom Bærum sannsynligvis være den eneste levedyktige.

Konklusjon.

Vi frykter at de fremtidige trafikantenes interesser kan komme til å vike for alle som berøres negativt av baneanlegget. Det oppstår lett en forskjell i intensitet i argumentasjon mellom disse to interessegruppene. Vi ber om at NSB påtar seg den lite populære jobben å forsvare de fremtidige interessentene (trafikkantene).

Flere alternativer er sikkert mulig, men vi ber om at man bare velger blandt alternativer som:

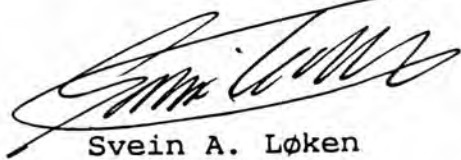
(1) Gir klart kortere kjøretid for tog enn for bil

(2) 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.

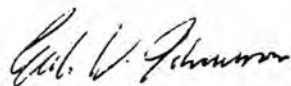
(3) Har en teknisk standard som settes slik at kjøretiden blir konkurransedyktig.

Lykke til med det videre arbeidet.

For Landsutvalget for Jernbane

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Svein A. Løken', written in a cursive style.

Svein A. Løken

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erik W. Johansson', written in a cursive style.

Erik W. Johansson

D 30

NSB
konsernstab Strategi og Utvalg
Pb. 1162 sentrum
0107 0010

NORGES STATSBANER		Kass.kode
16 NOV. 1992		
Sak/Doknr.	92/5004	X
Arkivbet.	2557	

Sandviken 31.10.75

Ringeriksbanen - Merknader.

Alternativ 2 vil få store miljømessige konsekvenser i form av støy, vibrasjoner og barriere-effekter for beboere i Sandviken / Fong området m. fl. Konsekvensene anses så betydningsfulle at alternativet er uønsket / ikke akseptabelt.

Nevnte forhold er ikke tilstrekkelig vurdert i rapporten. Evt. konflikter mellom beboeres / trafikantenes opplevelser må falle til beboer's fordel som får belastningen kanskje 40 ganger / dag!

Videre er jeg meget skeptisk til at Ringeriksbanen vil medføre positive nærings-effekter for Sandviken / Barnevt.

Tilknytning til Gardermoen er ikke vurdert i rapporten !?

Med hilsen

Håvard Hamelst

Hamang Terr. 93

1300 Sandviken

D31

NORGES STATSBANER	Kass.kode
03 NOV. 1993	
Sak. Doknr.	
Arkivbet.	

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162
Sentrum
0107 OSLO

Hønefoss, 31.10.93
Ringv. 4

RINGERIKSBANEN - BERGENSBANENS FORKORTEELSE

Etter å ha sett planene om bygging av ny jernbane Oslo-Hønefoss, ønsker jeg å støtte NSB i konklusjonen vedr. trasékorridor.

Alt. 2 er den løsningen som har skapt mye debatt om Ringeriksbanen, - eller bare "Bergensbanens forkortelse".

Alt. 2 vil imidlertid gi det beste miljø for trafikantene. Dette må veie tungt ved innstilling om trasé. Økonomi og fremtidig utnyttelse peker i samme retning.

Når alle drøftinger rundt jernbaneutredningen slutføres, er jeg sikker på at NSB tar nødvendige hensyn til natur og miljø, - slik at alle blir fornøyd med gjennomføringen av prosjektet.

Lykke til med det videre arbeid i saken.

Hilsen

Svein Jørgensen

Svein Jørgensen

D32

Terje Nagell
Bakerovnsberget 22

Postboks 71
1353 BÆRUMS VERK

NORGES STATSBANER		Kass.kode
02 NOV. 1992		
Sak/Doknr.	92/5004	
Arkivbet.	435	

28. oktober 1993

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø

Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

RINGERIKSBANEN
- merknad til jernbaneutredningen

Alternativ 1 - Lommedalslinjen

Jeg viser til mitt brev av 05.09.92, hvorfra jeg siterer hva jeg skrev om Utbyggingspress i Marka:

"NSB erkjenner at linjevalget vil påvirke utbyggingsmønsteret i omgivelsene. En fortetning av bosetningen i Lommedalen vil innebære at jordbruksarealer blir utbygget eller det åpnes for utbygging i Marka. Miljøverndepartementet har stoppet Bærum kommunes planer om videre utbygging innenfor Marka-grensen i dette området.

Hvis Lommedalslinjen blir valgt, vil presset på Marka-grensen øke - med de ytterligere konflikter dette innebærer i forhold til natur og miljø."

I jernbaneutredningen for Ringeriksbanen har NSB i Konsekvensutredning fase I (s.99), behandlet denne problemstillingen på følgende enkle måte:

"Ringeriksbanen vil ikke føre til økt arealbehov til boligbygging på Øverland og i Lommedalen, da kommunen ikke ønsker å bygge ut områdene ytterligere i de nærmeste årene. Dyrelivet vil derfor ikke bli berørt av dette."

Påstanden er gyldig idag, men den er ikke holdbar hvis Lommedalslinjen blir valgt!

De politiske realiteter er helt anderledes enn de NSB legger til grunn. For å forstå konsekvensene av et eventuelt valg av Lommedalslinjen, er det det nødvendig å ta betraktning de

forhold som danner grunnlag for kommunens avventende standpunkt til videre utbygging av denne del av Bærum. Standpunktet er i hovedtrekk begrunnet i følgende hendelser:

- * I kommuneplanen for 1986-2000 ble "Burudmarka" og "Sætern" (et område rett nord for Øverland) utpekt til fremtidige boligområder. Foruten at det fra mange hold ble reagert sterkt på at Bærum hadde planer om å bygge innenfor Marka-grensen, bredte det seg en frykt for at Bærumsmarka ville bli ytterligere rasert ved tilførselsvei tvers igjennom Marka og ytterligere utbygging, samt verdiforringelse av den fredede Ankerveien. Boligområdene ble deretter tatt ut av kommuneplanen.
- * I kommuneplanen for 1990-2010 ble et nytt område innenfor Marka-grensen planlagt utbygget, nemlig området ved Østernvann (også dette nord for Øverland). Utbyggingsplanen skapte betydelig motstand og politisk "røre". Fylkesmannen gikk inn for utbygging av dette området til fordel for "Avtjerna"-området på Sollihøgda, og begrunnet dette med at det ville skape mindre forurenning fra biltrafikken (kortere reise til Oslo) og at det ikke var sikkert at man fikk en togforbindelse til "Avtjerna". Miljøvernministeren avgjorde tilslutt at Østernvann-området ikke skulle utbygges, og godkjente samtidig "Avtjerna" som fremtidig boligområde.
- * Etter at Fornebu ble frigjort for utbygging, har det ikke vært konkrete planer for utbygging av "Avtjerna", men området er fortsatt tenkt tatt i bruk ved behov. Utbyggingen av området vil formodentlig bli aktualisert av en jernbaneutbygging med Sandvika som mellomstasjon (alternativ 2, 2A og 7). Det er verdt å merke seg at "Avtjerna" som utbyggingsområde ikke er kontroversielt og derfor ikke vil skape motstand hos befolkningen i Bærum. Tvertimot synes det å være et ønske hos folk flest at toget skal gå gjennom Vestre Bærum hvor befolkningskonsentrasjonen og avstanden til Oslo Sentrum er størst.

På denne bakgrunn kan NSB ikke støtte seg til politiske vedtak som er gjort tidligere. Eventuell uttalelse fra kommunen om at den "ikke ønsker å bygge ut områdene (Burudmarka, Sætern, Østernvann etc.) ytterligere i de nærmeste årene", er forankret i den foreliggende kommuneplan - som ikke hensyntar ny jernbanetrasé gjennom kommunen.

Eventuelt valg av Lommedalslinjen vil nødvendigvis få følgende konsekvenser:

- = "Avtjerna" vil ikke lenger være et aktuelt boligområde.
- = Fremtidige boligområder i Bærum vil bli konsentrert omkring jernbanelinjen/stasjonsområder, og det vil si i Lommedalen, områdene østover fra Burudvann til Østerås og nord for Øverland.

Valg av Lommedalslinjen vil utvilsomt innebære utstrakt boligbygging innenfor Marka-grensen. Et meget viktig og kjært

rekreasjonsområde for Bærums befolkning - "Bærumsmarka" - vil gå tapt. Det vil uten tvil ikke skje uten betydelig motstand og vanskelige politiske avgjørelser, men den utviklingen NSB eventuelt legger opp til ved valg av Lommedalslinjen kan vanskelig stoppes på lengre sikt.

Denne konsekvensen kan NSB ikke lettvint se bort fra ved å henvise til intensjoner kommunen måtte ha hatt mht. fremtidig boligbygging. Forholdet krever en helt anderledes og grundig konsekvensutredning fra NSB's side.

Med vennlig hilsen


Terje Nagell

Kopi: Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
Naturvernforbundet i Bærum
Bærumsmarkas Venner
Oslo og Omegn Turistforening
Skiforeningen
Oslo og Omegn Friluftsråd
Bærum Velforbund

D33

Erik Moe Haugen
Blommeseter, Norderhov
3500 HØNEFOSS

NORDBANKEN	Kass.kode
02 NOV. 1992	
Sak/Doknr.	127
Arkivbet.	11/10-1993

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

BERGENSBANENS FORKORTELTSE - KONSEKVENsutredning FASE 1

Vi mener at trasé 6 A må være den beste for alle involverte.

Denne oppfyller best målsetningen om forkortelse av strekning og kjøretid Oslo-Bergen.

Denne traséen berører dyrket mark minst.

Den gir minst miljøplager for lokalmiljøet, minst støy, minst inngripen i naturen, og er den mest behagelige for de reisende.

Ringerike og Hole er en naturperle på Østlandet. En dobbeltsporet jernbane og en motorvei gjennom dette området vil totalt ruinere området som jordbruks-, bolig- og rekreasjonsområde.

Hva skal Sandvika med enda en jernbanetilknnytning?

Hovedtyngden av befolkningen i Ringerike og Hole vil hurtigere til Oslo og ikke til Sandvika.

Den eksisterende jernbanestasjonen i Hønefoss må benyttes. Hønefoss er senteret i Ringerike, ikke Tolpinrud. Utbyggingen av Tolpinrud vil koste minst 60 mill. kr. Det vil bli bygget parkeringsplasser og muligens boliger, og hele området vil bli lagt under asfalt. Dette kan ikke være miljøvennlig.

En trasé gjennom Ringerike og Hole vil gi store støyproblemer. 200 km/t og 2 spor vil danne en ubotelig gate på 500 meters bredde gjennom dette området. Hastigheten vil bevirke at traséen blir stiv med store naturinngrep.

6A-tunnelen under Nord-Marka skader ingen, og de små tverrslagene vil ikke gi store skader i Marka. Traséene 1, 2, 5A, 3B, 4B og 5 B vil gi store skjæringer og fyllinger i jordbruks- og boligområdene i Hole og Ringerike.

Vi håper at NSB følger opp vernet om naturen og vårt boligmiljø, noe som er uttalte retningslinjer i dag.

%

Franklin D. Roosevelt
Eleanor Roosevelt
Nancy Roosevelt
John F. Kennedy
Lyndon B. Johnson
Hubert H. Humphrey
Richard Nixon
Spiro T. Agnew
Jimmy Carter
Ronald Reagan
George H. W. Bush
Bill Clinton
George W. Bush

Richard Nixon
Spiro T. Agnew
Jimmy Carter
Ronald Reagan
George H. W. Bush
Bill Clinton
George W. Bush
Barack Obama
Michelle Obama
Joe Biden
Kamala Harris
Donald Trump
Maga
Eliot A. Spitzer

Jørgen G. Thingelstad
Torgeir Thingelstad
Björg Jónsson
Peter B. R. Jónsson
Kali Thingelstad

NSB

Konsensstab strategi og miljø

Oslo

D34

30710 - 1993

NORGES STATSBANER	Kass.kode
02 NOV. 1993	
Sek./Doknr. 93/5000	
Arkivbet. 12	

Jeg har tillatt meg å skrive et innlegg i debatten om Bergensbanens forkortelse og håper at stykket vil bli godt mottatt av leserne og til hjelp når trasèvalget til slutt skal bestemmes.

Ved siden av mitt yrke som fotograf, har jeg i alle år interesert meg mye i planlegging av vei og jernbane samt landskapsarkitektur.

Jeg leser alt som blir sagt eller skrevet om dette emne, og ønsker derfor å dele mitt syn med de andre.

Cornelius Jacobsen
Bølgnehøgda 4
3500 Hønefoss.

Tlf. 32132314

N.S.B.

Hønefoss 30/10-1993.

Konsernstab strategi og miljø,
Postboks 1162 Sentrum
Oslo.

NORGES STATSBANER	Post.kode
02 NOV 1993	
Bok nr. 1162	
Kont.no.	

Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen.

Jeg viser til mitt innlegg i 1.høringsrunde.

Først vil jeg berømme NSB's prosjektgruppe for det store utredningsarbeide som er gjort med Ringeriksbanen.

Jeg har nøyen lest igjennom hovedrapporten og konsekvensutredningen og har dannet meg et bilde av hele situasjonen. Dessuten har jeg nøyen studert terrenget og kartet over området - både de som er gjengitt i Deres konsekvensutredning og ellers. Spesielt gir det nye rektangelkart over Nordmarka Vest i målestokk 1:50000 et godt bilde av terrenget.

Jeg kan ikke forstå at trasè 2 Sandvika - Kroksund er blitt prioritert som det beste alternativ av NSB's prosjektgruppe. Det er linjen med den lengste reisetid på 38 min. og er det dårligste alternativ når det gjelder miljøforstyrrelser, - ifølge det som står i rapporten.

Er det Bærum Kommune med sine nye boligområder som er årsaken? Eller er det den ubetydelige lavere anleggssum? Når det gjelder anleggskostningene gjennom Ringerike, så må en regne med store overraskelser i våtmarksområdet Lamoen - Storelva, samt sand- og leire forekomstene mot Tolpinrud. Derfor tror jeg at det ville bli et billigere alternativ 4 A, men ikke om Sundvollen - isteden direkte tunell Lommedalen - Åsa.

Når NSB skal bygge denne nye bane, så kan det ikke være for at befolkningen i Bærum og Hole skal få hurtigere forbindelse med Oslo I år 2000 vil bussen klare det på samme tid, og en har mulighet til flere holdeplasser.

Banen må ikke bygges som en Ringeriksbane, men som en forkortelse av Bergensbanen! Det er Vestlandet og Hallingdal som vil få mest nytte av denne nye banestrekning! Derfor er det viktigste en kort reisetid og da er alt. 6 A om Skøyen - Åsa det absolut beste valg med 28 min. fra Oslo til Hønefoss.

Det eneste som taler imot, er den lange tunell som vil virke avskrekkende på mange. For turister vil det bli en dårlig reiseopplevelse og med ~~NY~~ tillegg av alle tunneller og overbygg på Bergensbanen over fjellet, blir det lite å se av det vakre norske landskapet.

Men i tillegg til alternativ 6 A som de fleste nå foretrekker , ønsker jeg at det utarbeides et nytt alternativ 4 A , men med litt forandring av trasè'en. Den skal ikke gå om Sundvollen, men direkte fra Lommedalen til Åsa , - og mest mulig oppe i dagen ! I Åsa må banen gå høyere enn den faste bebyggelse, fra ca.150 m.o. ved Fleskerud til ca. 200 m.o.h. vest for Gyrihaugen hvor tunnelen går inn og direkte til Lommedalen.

I Lommedalen har jeg to alternativer . Det ene er tunellutløp ved Guriby som på alt. 1 A , det andre er i øvre Lommedalen ved Mattisplassen. Høyeste punkt på banen vil da bli 275 m.o.h. . Allikevel vil det holde til 15 o/oo stigning på hele strekningen.

Hvis det må være dobbelspor inn til Hønefoss st., må det bygges en ekstra bro over Begna. Den nye bro bør gå minst 15 m nord for steinbroa, slik at reisende vestover kan få se dette unike floe te byggverk fra nesten 100 år tilbake.

Hønefoss st. har også gode utvidelsesmuligheter. Den store tilstøtende eiendom Ringerike Meieri skal sansynligvis selges, da driften blir nedlagt.

Et parkeringshus med endestasjon for lokaltrafikken til Oslo kan bygges her.

Jeg har skrevet en artikkel i Ringerikes Blad om alt dette , og det ga en meget god respons .

De fleste etater i Hole og Ringerike samt Buskerud fylke , går inn for alternativ 6 A . Dette går jeg også inn for , men allikevel synes jeg det er alternativ som har manglet i 1. høringsrunde. Det er et alt. 4 A , men ikke om Sundvollen , - i stedet direkte tunell fra Guribyenga eller Mattisplassen til vestsiden av Gyrihaugen i Åsa.

Kan dere i projektgruppen utarbeide dette alternativ ? Kanskje blir det den billigste linje, - den mest reisevennlige trasè og en kort reisetid på ca.33-34 minutter Oslo - Hønefoss.

Miljømessig sett vil den bli bedre enn Sandvikslinjen alt. 2 . Hvis det skal være stasjoner i Lommedalen og Åsa , så må dette vurderes nærmere.

Hva med boligbygging i Åsa ?Det ville vel bli et langt bedre og mere attraktivt boligområde enn de foreslåtte utbyggingsområder i Bærum og en reisetid til Oslo på 25 minutter. Er Ringerike Kommune interesert i dette ?

Cornelius Jacobsen

Bølgenhøgda 4

3500 Hønefoss.

Vedlegg: Tegning av trasèer.

Tallene angir meter over havet.

Hønefoss 90 m.o.h. *st.* Toenbakken 75 m.o.h.

Fleskerud 150 m.o.h.

Åsa

Gunnerenga 200 m.o.h.

Hole

Mattisplassen 270 m.o.h.

C

B

A

Alt. 6 A

Guribyenga 200 m.o.h.

Lommedalen

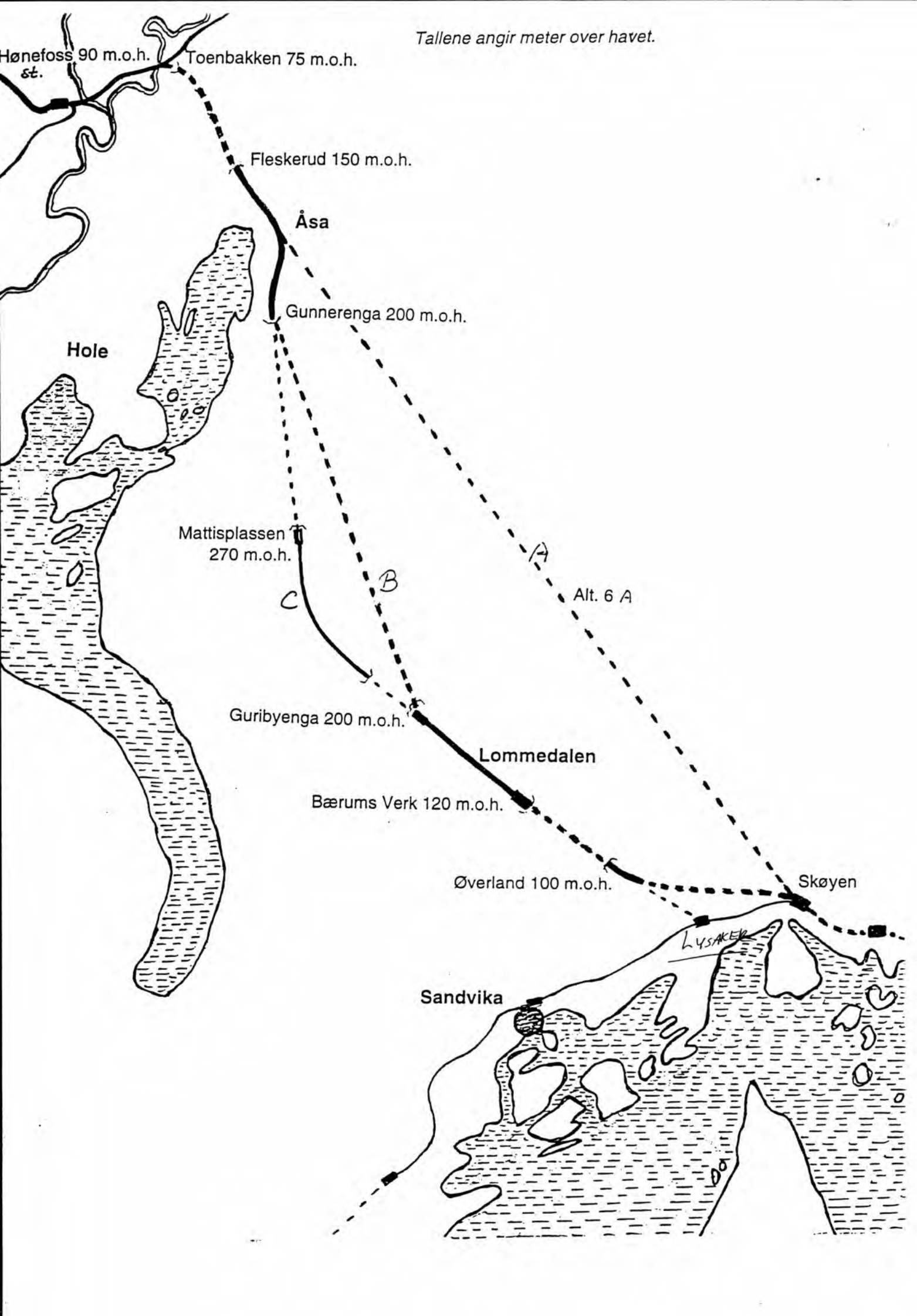
Bærums Verk 120 m.o.h.

Øverland 100 m.o.h.

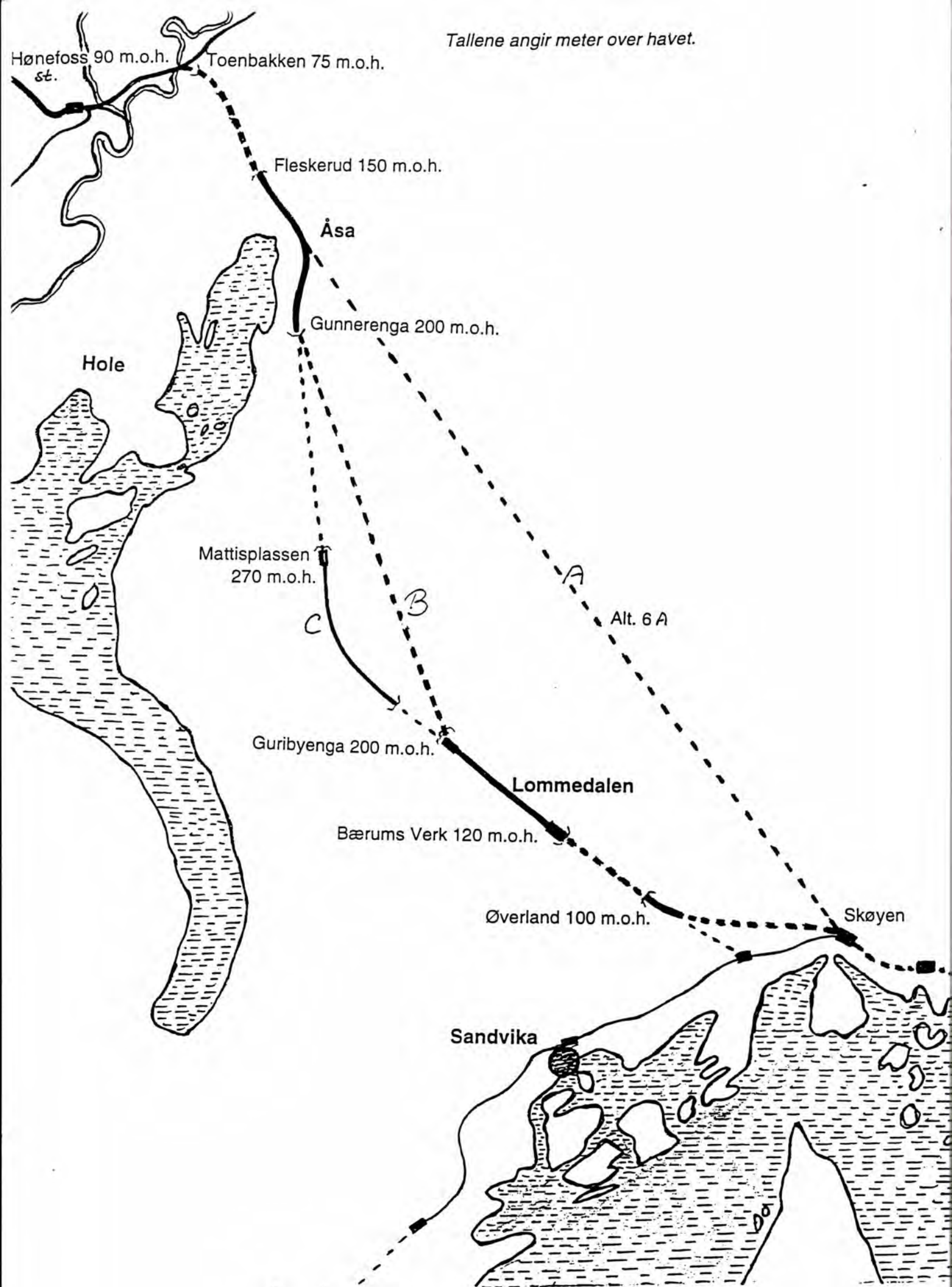
Skøyen

LYSAKER

Sandvika



Tallene angir meter over havet.



Sivilingeniør Arnulf Brekken,
Lyngv 20,
1929 Auli. (nytt postkontor)
Telefon 63 90 61 10

Side 1 av 2

D35

Dato: 31. oktober 1993.

NSB Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum 0107 OSLO

Merknader Ringeriksbanen ut fra alternativ 9.

Meningsforskjellen kan vel for en større del knyttes til om Norge skal ha 6000 meters kurver eller om 2500 meters kurver er tilstrekkelig. 6000 meters kurver vil gi ca 350 km, t, mens 2500 meters kurver vil gi ca 250 km, t (Heje s 407 har følgende formel: $h = 5,9 \frac{v^2 + 2025}{R}$).

At Norge har en topografi som vanskeliggjør jernbanebygging, er det ingen tvil om. Men den senere utvikling av sprengningsteknikk, ved siden av behovet for stor trafikksikkerhet, taler likevel for jernbaner.

Sikkerheten i den sivile luftfart er svært svak. Likeså gir bilene stor usikkerhet. Dessuten er ikke bilene for hele befolkningen, i det en stor del av oss må utgå p. g. a. alder, invaliditet o. s. v.

Forurensningen fra bilene er betydelig.

At vegvesenet nylig ble lovet ca. 40 mrd kroner, viser at bilenes rolle blir oppfattet som nær sagt ubegrensede.

Med 6000 meters kurver er det umulig å opprettholde fjerntrafikk på dagens korridor Oslo - Littedal - Stryken. Men med mer begrensede kurveretninger kan korridoren betjene en stor lokaltrafikk.

Å ha Ringeriksbanen gjennom Bærum, kan vel sies å være unødvendig, i det en ny Drammensbane vil kunne føres ~~XXXXX~~ under befolkningssentra med heisforbindelse til stasjonshaller i fjell. Linjen føres i viadukt over Sandvika og nord for Engervannet og under Bekkestua.

En stasjon ved Steinsvatnet vil ved alt. 9 ikke komme, men bussforbindelse må opprettholdes, og lyntog Hønefoss - Oslo vil gi Hønefoss st. et større nedslagsfelt.

At Ringeriksbanen er så enerådende at et lite sideblikk til Gjøvikbanen er forbudt, synes lite fleksibelt. At 400 mill kroner til en direkte forbindelse Oslo - Stryken, er mye, er vel

4. D

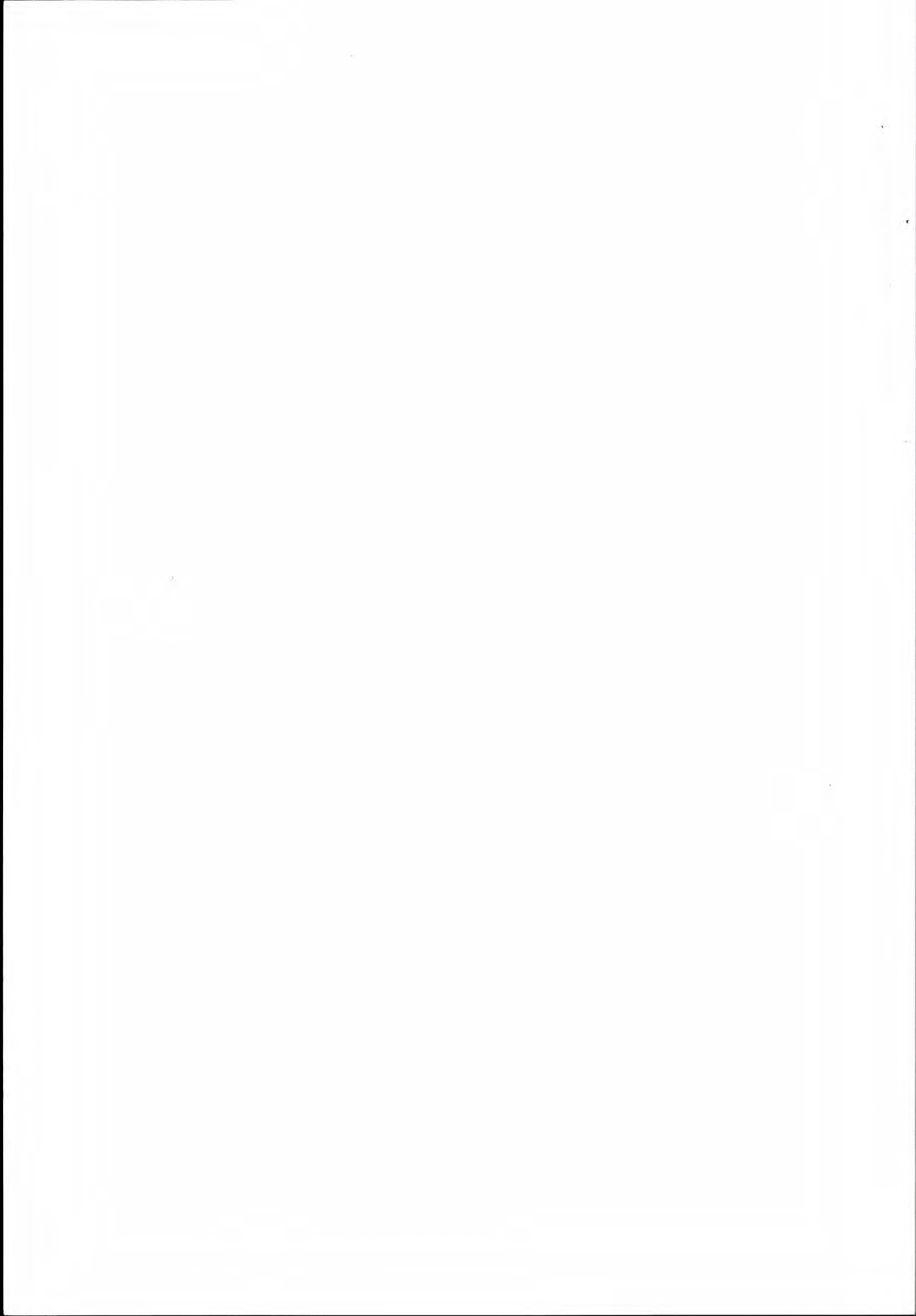
en overdrivelse, særlig ut fra de 40 mrd som vegvesenet er lovet.

Nei, sats på 6000 (7000 ?) meters kurver i et idealistisk første trinn i et lyntog nett i Norge. 350 km/t er betydelig hurtigere enn 250 km/t. Da vil det bli enklere å minske biltrafikken, flytrafikken og båttrafikken.

At Ringeriksbanetrafiikk ikke er dimensjonerende for Drammensbanen, kan vel neppe være alvorlig ment. Det er renter å spare på en utsettelse av byggestart for Drammensbane, noe en Ringeriksbane mot øst vil muliggjøre. Og Ringeriksbanen vil med noen tog ha stopp i et lavere plan på Grefsen st.

Som et apropos skal nevnes forslaget om en direkte tunnel Hol nye - Voss på Bergensbanen. Den korte Finsetunnelen var da en feilinvestering.

A. Brekken



Sjur Løchen Fogth

D36

NORGES STATSBANER		Kass.kode
28 OKT. 1993		
Sak/Doknr.		
Arkivbet.	10-	

163 Lindeberg, 26.10.93


Sjur Løchen Fogth

NSB
Konsernstab strategi og miljø
pb. 1162 Sentrum
0107 Oslo

Deres ref. 92/5004-555.9
RINGERIKS- og BERGENSBANEN.

Siste høringsuttalelse om Bergensbanens forkortelse har svarfrist 31. oktober 1993. Etter å ha gjennomgått ca. 350 sider med NSB-informasjoner og en rekke artikler i lokalpressen, må det bli riktigst å satse på traséalternativ 6A, dvs. Oslo-Skøyen-Åsa-Hønefoss. Begrunnelsene er:

1. KORTEST strekning er via Skøyen og Åsa. Den tar ca. 25% mindre tid enn over Sandvika og er ca. 10 km kortere.
2. BILLIGST blir Åsalinjen fordi det er feil å si at ~~den~~ får en ny banetrasé mellom Skøyen og Sandvika gratis. Den skal jo betjene en allerede sterkt belastet trafikkstrekning i andre retninger. Dessuten er nåværende buss-service meget god for lokalbefolkningen videre langs E 16 og helt frem til Hønefoss.
Kommunikasjonen
3. ENKLEST blir Åsalinjen med tunnel fra Skøyen stasjon og frem til jernbanebroen over Randselven, hvor så tilknytning til den eksisterende Randsfjordbanen fører frem til Hønefoss stasjon. Den har i alle år betjent Bergensbanen og bør klare større trafikk ved mer effektiv utnyttelse av stasjonsområdet. Eventuelle grunnnavståelser synes da å bli minimale.
4. MILJØVENNLIGST er det naturligvis med hovedsaklig tunnel på Åsalinjen.
5. NATUROPPLEVELSE for de reisende, bør likevel vurderes ved å la noen kilometer av Ringeriksbanen gå i dagen ovenfor bebyggelsen i Åsa. Der er det en sydvestvendt stor skogskråning med den fineste utsikt over fjord, bygd, åser og snøfjell. Mulighetene for et nytt og meget attraktivt boligområde rundt en lokalstasjon i Åsa, kan derfor gi mange positive bivirkninger.


Sjur Løchen Fogth

D37

Olaf Bryn Rokholt
Bryn gård
Gamle Lommedalsvei
1349 RYKKINN

NORGES STATSBANER	Kass.kode
28 OKT 1993	
Sak/Doknr. _____	- 100
Arkivbet. _____	

Bryn, 26.10.93

ANGÅENDE PLAN OM NY RINGERIKSBANE

Som grunneier til g.nr. 92 b.nr.1 Bryn gård i Bærum, vil jeg i forbindelse med NSB's planer om ny Ringeriksbane komme med følgende kommentarer. Dersom alternativ 2A over Rykkinn blir valgt, vil jeg ifølge planen bli sterkt berørt.

Bryn og Woyen regnes idag som noen av de beste, høyproduktive jordbruksområder i Bærum med svært god dyrkningsjord. Det utgjør en av de fem sammenhengende landbruksområder i kommunen, som Bærum kommune vil søke å bevare for og opprettholde et grønt preg.

Sitat fra NSB's konsekvensanalyse:

"Alternativ 2A med varianter vil på Bærumssiden få betydelige konsekvenser for landbruksområdet Bryn/Woyen. Inngrepet ansees å være av en karakter som vil være odeleggende for muligheten fortsatt å drive jordbruk i området."

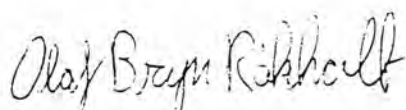
Jeg kan vanskelig tolke denne analysen annerledes enn at jeg mister mitt levebrød. Jeg er 32 år og har tatt en utdanning innen landbruksfag, fordi jeg ønsker å drive som heltidsbonde.

Det er ikke bare mitt levebrød som vil gå tapt. Det åpne, grønne kulturlandskapet, som blir verdsatt av folk som bor nær jordbruksarealet, vil miste sin verdi. Idag brukes jordene som rekreasjonsområde vinterstid, her lever bl.a. rådyr og fasaner. Folk kan følge med på årstidsvariasjonene på en gård både fra eget hjem og flere gangveier i området. Dyr på beite utgjør en positiv faktor i nærmiljøet. En gjennomføring av trasé 2A, vil ikke være forenlig med disse viktige verdier som Bryn Woyen området utgjør.

Wøyen gård har sin spesielle kulturhistoriske verdi med gamle særpregete bygninger og en allé. NSB's alternativ skjærer rett gjennom dette området.

Jeg mener derfor at en realisering av NSB's planer om å føre togtrafikken om Rykkinn, vil medføre ubotelig skade for min gård og dens nærmiljø. Jeg ber derfor om at NSB velger et alternativ som er mer skånsomt.

Med hilsen



Olaf Bryn Rokholt

D38

NORGES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 72/122	116
Arkivhet.	

Jan-Fredrik Larsen
Slependveien 1
1300 SANDVIKA

28. oktober 1993

Norges Statsbaner -
Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

FORESLÅTT BANEKORRIDOR/TRASSE FOR RINGERIKSBANEN VIA SANDVIKA

Vi skriver til Dem fordi den/de foreslåtte trasseer ut fra Sandvika og mot Jong/Tannum vil krysse våre eiendommer, industri- og boligområder med gnr. 50 bnr. 71, 93, 94, 343 og 344.

Målt på kartet (horisontalt uten tillegg av topografiske forhold) vil den foreslåtte banekorridor dele ovennevnte eiendommer med et strekk tvers over på omkring 210 m. (Jeg tar forbehold om målefeil som måtte skyldes mangelfullt kartgrunnlag.)

Den viste banekorridor vil gå rett gjennom et industri/kontorprosjekt som undertegnede har prosjektert/arbeidet med for industriparsellene på i alt ca. 6.200 m² bruksareale.

For de i bakenforliggende området er det vist 20 - 23 eneboliger (i reguleringsplanen, 21 enheter) og annet disponert areale.

Hvis det gjennomføres en banetrasse slik som Deres korridor antyder, så vil det med de naturlige fysiske inngrep og de naturlige støysoner som vil oppstå, føre til at hele området kan bli ødelagt i forhold til de planer som vi til nå har arbeidet med.

Vi finner ikke grunn til å gå inn på de skadelige konsekvenser som dette selvsagt vil få for hele Jong/Bjørnegårdområdet med grønne lunger, vernet kulturminne m. m. Vi har sett at det er forhold som alt er godt behandlet.

Ut fra de foreliggende uttalelser er det en baneløsning i fjell alt fra Sandvika som skjærer fri av det etablerte miljøet og dets verdier som alle andre uttalelser fra berørte parter har gått inn for.

Dette slutter selvsagt også undertegnede seg til. Det har vært hevdet at løse masser i Sandvikaområdet gjør det umulig å arbeide frem en dyperegående banetrasse, en skjult trasse i motsetning til dagens åpne baneføring.

Jeg er ukjent med at det foreligger en skikkelig dokumentasjon for at løsmasseproblematikken setter bom for en skjult baneføring gjennom Sandvika.

I den grad man likevel skulle bli stående med et trassevalg som vil gjøre så store miljø-, sosiale - og økonomiske skader som det antas at en dagbane fra Sandvika og frem til V. Jong, "Tåje", vil medføre, så regner jeg med at De vil ta nærmere kontakt slik at konsekvensene av inngrepet og mulige skadebotalternativer kan bli behandlet.

Men som sagt, så vil undertegnede på det sterkeste anmode om at det velges en fjelløsning alt fra Sandvika.

Med vennlig hilsen

Jan Fredrik Larsen
Jan-Fredrik Larsen

Kopi:
Bærum kommunestyre ved Ordføreren

D39

Sindre Nørgaard
Grefsenkollvn. 12c
0490 Oslo

Oslo 29/10-93.

NSB

Konsernstab strategi og miljø
Pb.1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
01 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 500-10000	
Arkivbet. 750-10	

Merknad ad Ringeriksbanen

Formålet med Ringeriksbanen er alment kjent, nemlig å gjøre reiseavstanden mellom Oslo-Bergen kortere og dermed raskere. Noe alle er tjent med og ønsker.

NSB har selv gitt ut en meget godt utarbeidet konsekvensutredning for ulike trasè-alternativer.

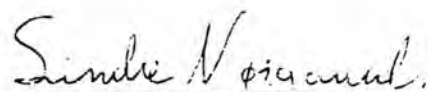
Alternativ 6a, tunell under Nordmarka, er den korteste og raskeste trasèn samt det alternativet som har de minste miljø-konsekvenser, og dermed vil sikre intensjonene på best måte.

Andre alternativ som f.eks.2 er lengre og medfører derav lengre reise-tid, men ikke minst svært uheldig for miljø og kulturlandskap (jamfør NSB's konsekvensutredning).

I året 1993 bør vi ha kommet så langt, at valg av tekniske fremskritt blir foretatt på en slik måte, som tar mest mulig hensyn til noe av Norges flotteste natur og kulturlandskap, derav er valg av trasè 6a det beste.

Dette både i lokal, regional som nasjonal interesse.

vennlig hilsen



Sindre Nørgaard

D40

Hans Kristian Frøner
Frønerlundvegen 18
1314 Skui

NORGES STATSBANER		Kass.kode
01 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/520	113
Arkivbet.	551	

Vestre Frønergård^d 26/10 - 93

NISB, Kongsrudstadi
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo F

Ad. Ny Ringerikebane

Undertegnede driver Vestre Frøner gård
og tillater mig hermed å komme med
kommentarer til framlagte plan.
Det er spesielt Usikkert 2a Frøner jeg
lerpres er

Jeg synes planene fra NISB med dagløsning
gjennom Vestre Barum via Sandvika
ikke høres hjemme i 1993.

Dette er et tett befolket område også
med for oss vesentlig landbruksinteresser
ikke bare for næringen, men også for
almenheten, som ser oss som et nødvendig
gjørte innslag.

Hvis Barum kommune og NISB ønsker
ny Ringerikebane via Sandvika må

den legges i tunnel lik oprunnelig variant

2.

Selv med tunnel løsning for å komme via Rykkinn, vil landbruksområder bli berørt til doble spor, stasjonsområde, tilkørselsveier, P-plasser o.l.

Jeg kan for min del ikke godta variant Frogner, med foreslått stasjonsområde på den vestre jorda jeg driver.

Hvis NSB og Bærum Kommune mener noe med miljøløsninger, ikke ødelegg Skuidalen for evig og alltid med jernbane i dagen.

Håper dette forslag forsvinner ut i nærheten i dobbel jernland, fram til neste runde.

Med vennlig hilsen

Hans Ole Frogner

Litegyldende brev er sendt Bærum Kommune

D41

NORDES STATSBANER		Kass.kode
01 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/5004	112
Arkivbet.	555.9	

Mo gård, 28.10.93

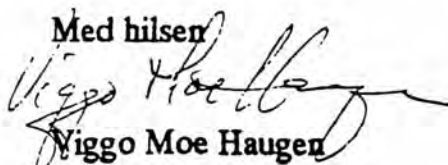
NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Som berørt grunneier og eier av Mo gård i Hole, synes jeg det er svært trist at det er så sterk interesse for trase 2A. Mo gård er fødestedet til eventyrsamleren og dikteren Jørgen Moe. Vi har mye turister og skoler her om sommeren, og jernbanen vil ødelegge miljøet og roen rundt dette.

Vi blir sterkt berørt avståelse av grunn som blir borte, og gården blir delt i to. Vilt og miljø blir sterkt berørt. Dette området av bygda blir mye brukt til turgåing, hestetrening og er et godt jaktområdet for småvilt og elg.

Etter min mening er trase 6A som gir minst skadevirkning for alle parter, jeg henstiller til at trase 6A blir utredet og valgt.

Med hilsen



Viggo Moe Haugen

Adr: Mo Gård
Steinsfjerdingsgen
2500 Hønefoss

Sigmund Rinden
Grinibråten 59
1313 VØYENENGA

D 42

NORGES STATSBANER	Kass.kode
12 OKT. 1993	
Sak/Doknr. _____	04
ALBIBET	

Vøyenenga, 12. oktober 1993.

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

RINGERIKSBANEN
KONSEKVENsutredning fase I og II
KOMMENTARER TIL ALTERNATIV NR 2 OG 2A.

I Jernbaneutredning's hovedrapport Juni 1993 er det utarbeidet alternativer løsninger til forkortelse av Bergensbanen. Rapporten angis de alternative løsninger skjematisk, og det lar seg derfor ikke gjøre å fastslå i detalj hvilke konsekvens de alternative løsninger får for beboere i område. Vi forstår at vår bolig i Grinibråten 59 kan bli berørt av angitte traseer nr. 2 og 2A. Vi vil derfor gjøre oppmerksom på følgende:

1 Trase, alternativ nr.2

Ved dette trasévalg, synes det som vår bolig vil bli liggende relativt nært den planlagt tunnel mellom Jong og Skui.

Grunnmuren til huset ble påført betydelige skader av tidligere eier i forbindelse med sprengninger for å innrede kjeller i 1975. Skadene i grunnmuren ble utbedret i 1977. Imidlertid har grunnmuren fått en betydelig svekkelse, men har siden utbedringen ikke vist tegn til svikt. Det fryktes imidlertid at rystelser ved sprengning i den planlagte tunnel eller ved bruk av annet tungt materiell under eller i nærheten av vårt eiendom, kan få konsekvenser for vårt hus.

Vi vil derfor informere om dette, slik at NSB blir oppmerksom på forholdet og vil bli holt ansvarlig for de skader omleggingen av Ringeriksbanen kan påføre på vårt hus.

2 Trase, alternativ nr.2A

Rapporten angir at støyforholdene er kun beregnet på et overordnet nivå.

Imidlertid angis at mer enn 1000 boliger vil bli utsatt for støynivå høyere enn 55 dB(A). Videre angis at flere hunder boliger får et støynivå høyere enn 60 dB(A) for dette alternative.

Det vil ikke være akseptabelt at NSB prosjekter nye jernbane traseer med støynivå over 60 dB(A) etter dagens krav til miljøvern i eksisterende bebyggelse der folk skal bo og sove.

En detaljert analyse må utføres og alternativ løsning for reduksjon av støynivået må utarbeides, før dette trasévalg legges fram for en eventuell endelig godkjenning.

Med hilsen



Sigmund Rinden

Sivilarkitekt Carl Wilhelm Tyrén
Angerstveien 38 B
1349 Rykkinn

D43

Tlf kontor 22 46 70 10
Fax kontor 22 46 39 40
Tlf privat 67 13 61 86

15.10.93

NSB Strategi og miljø

Pb 1162
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
19 OKT. 1993	
Sak/Doknr:	22
Arkivbet:	

Ringeriksbanen – Høringsuttalelse

Som beboer på Rykkinn må jeg erkjenne at jeg er fascinert av utsikten til å få jernbane med stasjon på Rykkinn. Rykkinn er jo et av Bærums større boligområder og sammen med Kolsås og Bærums Verk bor her 20.000 mennesker. De fleste arbeider på strekningen Sandvika til Oslo. Et hurtig kollektivsystem vil øke attraktiviteten å bo her. Jeg synes det derfor er prisverdig at Bærum kommune og NSB har utredet flere alternativer som kan gi oss ett toppmoderne kollektivt transportsystem. Ett transportsystem som vil gi 20.000 beboere på Rykkinn, Kolsås og Bærums verk lett adkomst til alle deler av regionen.

Jeg har med interesse lest NSBs utredning for ny Ringeriksbane. I utredningen drøftes tre alternativer for linjeføring mellom Sandvika og Skui/Rykkinn. Disse er Skuialternativet med stasjon på Skui, Frogneralternativet med stasjon på Frogner, vest for Rykkinn og Rykkinnalternativet med stasjon på jordet sørøst for krysset Økriveien og Lommedalsveien.

NSB har fremhevet Rykkinnalternativet som det beste blant disse alternativer. Vurderingen er begrunnet i en sammenveining av samtlige positive og negative faktorer.

Følgende positive faktorer er fremhevet:

- * Best lønnsomhet – dvs flest mulig mennesker vil bruke toget fordi stasjonsplasseringen ligger innenfor akseptabel avstand fra boligene.
- * Lavest forurensning – dvs mange fler fra Rykkinn, Kolsås og Bærums Verk vil ta tog istedet for buss og bil som man gjør idag.
- * Lavest veislitasje og veistøy – fordi mange fler vil velge tog istedet for buss og bil som man gjør idag.
- * Lavest forurensning – fordi mindre veitrafikk betyr mindre støv og asfaltpartikler langs veiene, noe som gir bedre luftkvalitet i vår del av Bærum og som vil glede alle astmatikere og andre med luftveisproblemer.
- * Lavest antall ulykker – fordi flest tar toget og togtrafikk er sikrere enn buss- og biltrafikk.
- * Lavest energiforbruk – fordi flest tar toget og tog bruker mindre energi enn buss og bil.

- * Høyest nytte/kostnadsforhold – hver krone investert av våre skattepenger gir en krone og 35 øre tilbake.
- * Trafikantenes opplevelser – Rykkinnalternativet gir de togreisende mer attraktiv utsyn til landskapet enn Skuialternativet.

Av negative faktorer kan nevnes:

- * Forbruk av bebygget areal og dyrket areal. Rykkinnalternativet tar dog bare 37 da mer bebygget areal enn Skuialternativet og bare 47 da mer jordbruksmark enn Skuialternativet. Frogneralternativet tar 71 da mer bebygget areal enn Skuialternativet og 493 da mer jordbruksmark enn Skuialternativet.
- * Støyforhold – støyutsatte boliger høyere enn 60 dBA, forutsatt 2 m høy skjerm langs banen, er for Skuialternativet 120, for Rykkinnalternativet 160 og for Frogneralternativet 190.
- * Landskap og kulturmiljø – Alle tre alternativene er vurdert likt når det gjelder inngrep i landskap og kulturmiljø.

For egen del vil jeg fremheve ytterligere noen positive faktorer som taler for bane i Vestre Bærum og Rykkinnalternativet :

- * Banen gir beboerne i Vestre Bærum en reisetid til Gardermoen på ca 30 min – dvs å bo her vil være like attraktivt som tidligere når flyplassen lå på Fornebu.
- * Banen vil gi pendlere til Oslo en reisetid på ca 15 min mot nå 40–60 min med ekspressbuss.
- * Banen vil gi Sandvika knutepunktfunksjon – dvs fjerntog til Bergen og høyfjellet og til Sørlandet og Stavanger vil stoppe her. Idag må vi reise til Oslo eller Asker for å komme med disse tog.
- * Rykkinnalternativet gir anledning til å knytte Kolsåsbanen til jernbanenettet. Kolsåsbanen kan lett forlenges frem til Rykkinnstasjonen og gi overgang til/fra Østre Bærum. På den måten kan man endelig få løst den gamle hodepinen med Kolsåsbanens integrasjon i kollektivnettet og banen vil bli betydelig mer attraktiv selv uten en opprustning.
- * Dagstrekningen fra Kirkerud og til Rykkinnstasjonen vil gå stort sett gjennom ubebygget og dyrket mark og gir fantastiske muligheter til "landscaping" med voller, terrengbearbeidelse og og beplantning med lav og høy vegetasjon. Med tilstrekkelige arealer vil slik "landscaping" kunne redusere støyutsatte boliger sterkt. I utredningen har man jo bare operert med en skjerm på 2 m. Her gjelder det at kommunen og NSB ikke er gjerrig når de regulerer arealer til dette formål. En generøs beplantning vil dessuten kunne gi rådyrbestanden ved Vøyen minst like gode vilkår som den har idag samtidig som vi får mer friarealer. Heller stillhet og rådyr enn støy og poteter for å sette det på spissen.
- * Verdiøkning i boligmassen i Vestre Bærum som følge av et tidsmessig kollektivtransportsystem samtidig som området fremdeles oppfattes som landlig.
- * Banen bygges som høyhastighetsbane. Banelegeme, skinnegang, viadukter etc får dermed helt annen kvalitet enn hva vi hittil har vært vant til fra NSBs gamle baner

Sivilarkitekt Carl Wilhelm Tyrén
Angerstveien 38 B
1349 Rykkinn

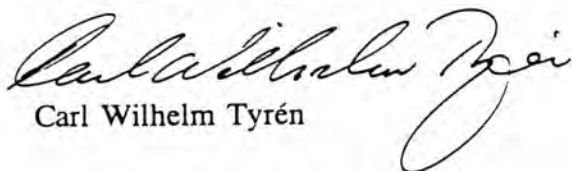
Tlf kontor 22 46 70 10
Fax kontor 22 46 39 40
Tlf privat 67 13 61 86

fra 1800-tallet. Det betyr helsveisede skinner, tunge slipers etc som virker støydempende jevnført med normal skinnegang.

Hvis banen **ikke** blir lagt til Rykkinn og Vestre Bærum, men til andre deler av Oslo-regionen, bør vi betenke hva vi sitter igjen med? Et kollektivtrafikknett av førkrigsstandard. Med fortsatt skumping med "ekspressbuss" på overfylt motorvei. Med bytrikker på Kolsåsbanen med et skinnegang fra 1930. Til Gardermoen må vi i beste fall regne med å bruke 1 1/2 time. Er det en attraktiv situasjon?

Jeg og sikkert tusenvis av andre trafikanter fra Vestre Bærum håper derfor at bane i Vestre Bærum og Rykkinnalternativet fortsatt blir med i planprosessen og utredet videre. Kanskje det ville være en idé å gjennomføre en **meningsmåling** blant oss trafikanter før Bærum kommune avgir sin uttalelse? Kommunikasjonssystemet i Vestre Bærum har nå sjansen å ta spranget fra førkrigsstandard til europeisk toppstandard. Jeg håper at den sjansen ikke forspilles. La ikke toget gå fra oss!

Med vennlig hilsen


Carl Wilhelm Tyrén

NORGES STATSBANER	Kass.kode
29 SEPT. 1993	
Sak/Doknr. X	
Arkivbet.	

D44

Norges Statsbaner
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Sofie Evjen Kallar
Nedre Ringvoll 11
1313 Vøyenenga

Bærum, 29. september 1993

RINGERIKSBANEN

NSB er igang med å utrede muligheten til for å spare inn en time på Bergensbanen ved å legge et jernbanespor fra Bærum (Sandvika eller Lysaker) til Hønefoss. Det kan nesten virke som om enkelte utredere i NSB og politikere har sett på et kart over Sør-Norge og funnet ut at den korteste vei mellom to punkter er en rett strek.

Det er flere sider ved en utbygging av Ringeriksbanen som er betenkelig. Har Norge virkelig råd til å bruke milliarder på lange tunnelltraséer gjennom Bærum og en komplisert og bratt nedstigning fra Solihøgda til Steinsfjorden for å spare opp til en times reisetid mellom Oslo og Bergen - selv om anleggsarbeidene vil ha en positiv effekt på sysselsettingen? Nå som tognettet til Lillehammer bygges ut i forbindelse med OL og Gardemobanen opprustes, kunne man ikke forbedre den nåværende traséen - slik at tids-besparelsen knyttet til en eventuell Ringeriksbane ikke blir fullt så stor?

Det har også vært nevnt at Rykkinn kan få sin egen lokalstasjon i forbindelse med Ringeriksbanen. Bergens-/Oslo-ekspressen vil neppe stoppe på Rykkinn stasjon. I en tid hvor NSB legger ned mange lokalbaner, vil man virkelig sette opp et lokaltog mellom Hønefoss og Sandvika/Lysaker bare for å betjene Hønefoss og Rykkinn i rushtiden? Mitt råd er å satse på Kolsås-banen, som kan forlenges til Rykkinn. På sikt kan Kolsås-banen fungere som en sirkel-linje i Bærum ved at den legges fra Rykkinn, via Skui, til Sandvika (gjerne inn på stasjonsområdet). Ved en gjennomgang av Kolsås-banen bør man også se på stasjonsnettet. Enkelte av stasjonene, som Egne Hjem og Ringstadbekk ligger vel tett, og noen av disse bør legges ned for å redusere reisetiden.

Vennlig hilsen

Sofie Evjen Kallar

Sofie Evjen Kallar



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

(3)

Saksbehandler, innvalgstelefon
Cecilie Moe, 22 34 83 14

Vår dato
06.10.1993

Deres dato

Vår referanse
92/1140 451.1

Deres referanse

NSB Hovedkontoret
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANK	
- 8 OKT. 1993	
Sak/Doknr.	X
Arkivbet.	

Ringeriksbanen

Vi oversender med dette en kopi av brev fra Sofie Evjen Kallar til orientering.

Med hilsen

Magnus Bøen
Magnus Bøen e.f.

Cecilie Moe
Cecilie Moe

Vedlegg

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	Telefax	Teleks	
Postboks 8010 Dep. 0030 OSLO	Møllergt. 1-3	Sentralbord: 22 34 90 90 Se saksbehandler innvalgsnr.	22 34 56 11 AØ-avd 22 34 27 80 Bk 22 34 95 71 Info 22 34 95 72 LB-avd	22 34 56 08 MV-avd 22 34 95 74 Pol.led. 22 34 95 70 Resepsj. 22 34 95 73 STS, M-6	21 439 SDEP N

SAMFERDSLSDEP.

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

92/1140-13
451.1

Sofie Evjen Kallar
Nedre Ringvoll 11
1313 Vøyenenga

Bærum, 29. september 1993

RINGERIKSBANEN

NSB er igang med å utrede muligheten til for å spare inn en time på Bergensbanen ved å legge et jernbanespor fra Bærum (Sandvika eller Lysaker) til Hønefoss. Det kan nesten virke som om enkelte utredere i NSB og politikere har sett på et kart over Sør-Norge og funnet ut at den korteste vei mellom to punkter er en rett strek.

Det er flere sider ved en utbygging av Ringeriksbanen som er betenkelig. Har Norge virkelig råd til å bruke milliarder på lange tunnelltraséer gjennom Bærum og en komplisert og bratt nedstigning fra Solihøgda til Steinsfjorden for å spare opp til en times reisetid mellom Oslo og Bergen - selv om anleggsarbeidene vil ha en positiv effekt på sysselsettingen? Nå som tognettet til Lillehammer bygges ut i forbindelse med OL og Gardemobanen opprustes, kunne man ikke forbedre den nåværende traséen - slik at tids-besparelsen knyttet til en eventuell Ringeriksbane ikke blir fullt så stor?

Det har også vært nevnt at Rykkinn kan få sin egen lokalstasjon i forbindelse med Ringeriksbanen. Bergens-/Oslo-ekspressen vil neppe stoppe på Rykkinn stasjon. I en tid hvor NSB legger ned mange lokalbaner, vil man virkelig sette opp et lokaltog mellom Hønefoss og Sandvika/Lysaker bare for å betjene Hønefoss og Rykkinn i rushtiden? Mitt råd er å satse på Kolsås-banen, som kan forenges til Rykkinn. På sikt kan Kolsås-banen fungere som en sirkel-linje i Bærum ved at den legges fra Rykkinn, via Skui, til Sandvika (gjerne inn på stasjonsområdet). Ved en gjennomgang av Kolsås-banen bør man også se på stasjonsnettet. Enkelte av stasjonene, som Egne Hjem og Ringstadbekk ligger vel tett, og noen av disse bør legges ned for å redusere reisetiden.

Vennlig hilsen

Sofie Evjen Kallar

Sofie Evjen Kallar



GJENPART

Sofie Eyjen Kallar
Nedre Ringvoll 11
1313 VØYENENGA

RINGERIKSBANEN

Vi viser til Deres brev, datert 29. september 1993, med synspunkter på planene om utbygging av Ringeriksbanen. Siden en del av det De tar opp i brevet, berører NSBs utredningsarbeid, har vi oversendt en kopi av brevet til NSB til orientering. NSB har nå fullført første fase av sin konsekvensutredning for prosjektet, og materialet er nå ute til offentlig høring til 31.10.1993.

Fra regjeringens side ble det i vår lagt fram en stortingsmelding "Norsk jernbaneplan 1994-97" der Samferdselsdepartementet foreslo midler til planlegging av Ringeriksbanen i perioden 1994-97. Formålet med forslaget er å sikre et bedre beslutningsgrunnlag før man fatter et endelig utbyggingsvedtak for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil gi en totalvurdering av prosjektet i et framlegg overfor Stortinget før endelig utbyggingsvedtak fattes.

Vennlig hilsen

Magnus Bøen c.f.

Cecilie Moe

Gjenpart: NSB Hovedkontoret

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	Telefax	Teleks
Postboks 8010 Dep. 0030 OSLO	Møllergt. 1-3	Sentralbord: 22 34 90 90 Se saksbehandler innvalgsnr.	22 34 56 11 AØ-avd 22 34 27 80 Bk 22 34 95 71 Info 22 34 95 72 LB-avd	22 34 56 08 MV-avd 22 34 95 74 Pol. led. 22 34 95 70 Resepsj. 22 34 95 73 STS, M-6 21 439 SDEP N

D45

Siv. ing.
Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 HØVIK

NORGES STATSDANER		Kgs. kode
27 SEPT. 1993		
Sak/Doknr.		89
Arkivbot.		

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

23.09.93

RINGERIKSBANEN – JERNBANEUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

Kommentarer til rapporten.

Jeg viser til jernbaneutredningens hovedrapport fra juli 1993 og vil gi følgende kommentarer til enkelte punkter i rapporten:

3. Traseer og stasjoner. Tabell 3.1 gir for lite informasjon om hva de ulike alternativene betyr for innkorting av Bergensbanen. Tabellen burde hatt en kolonne som viser antall km innkorting av Bergensbanen i forhold til nåværende banestrekning over Roa.(90 km). Fordi stasjonsplasseringen i Hønefoss varierer med de ulike traséalternativene, kan man ikke uten videre finne innkorting av Bergensbanen ved å trekke den oppgitte lengden Oslo-Hønefoss fra 90 km. Tabellen burde derfor hatt en kolonne med overskrift:
"Innkorting av Bergensbanen, km"

5. Tilbud og marked. Figurene 5.2 til 5.6 viser beregnet trafikk for delstrekninger av de ulike alternativene. Ut fra disse er det bare alternativene via Avtjerna som i fremtiden vil gi større trafikk enn for alternativ 1 Skøyen via Lommedalen. Avtjerna-alternativet burde imidlertid ikke vært tatt med her i det hele tatt. Avtjerna er i overskuelig fremtid av flere grunner uaktuelt som utbyggingsområde, ikke minst av natur- og miljøsyn. For øvrig vil videre boligutbygging i Bærum kunne skje i Fornebu-området etter at hovedflyplassen er flyttet til Gardermoen. Konklusjonen blir at Avtjerna-alternativet bør forkastes. Alternativ 1 vil dermed gi best trafikkgrunnlag. Dette burde vært presisert bedre i denne delen av rapporten.

6. Konsekvensutredning. Man bør bemerke seg at alt. 2 A med varianter fører til klart flere støyutsatte boliger enn de andre alternativene ifølge tabell 6.1. De oppgitte tall i tabell 6.2 over arealbruk, samt sammenstilling av konsekvenser, tabell 6.5, kan endre seg vesentlig, alt etter hvilken trasé som blir valgt. Man bør derfor ikke tillegge disse opplysningene noen avgjørende vekt på det nåværende stadium i planprosessen. Man bør imidlertid bemerke seg at alt. 1 er best sikkerhetsmessig ifølge tabell 6.3. Den informasjonen som fremkommer av figurene 6.1, 6.2 og 6.3 anser jeg for å være av underordnet vetydning for trasévalget.

7. Bedriftsøkonomisk vurdering. I følge tabell 7.2 ligger alt. 1 og 2A svært nær hverandre når det gjelder samlet resultat, og langt bedre enn alt. 3A og 6A.

Tabell 7.3 viser imidlertid at traséalternativer via Avtjerna kan gi enda bedre resultat. Men som nevnt ovenfor vil trolig Avtjerna ikke bli aktuelt som utbyggingsområde, og disse alternativene bør derfor ikke tas med i den videre planleggingen av Ringeriksbanen. Man gjenstår dermed med alt. 1 og 2A som likeverdige alternativer bedriftsøkonomisk sett. I pkt. 7.2 Godstrafikk framgår det ingenting som viser eventuelle forskjeller på de ulike traséalternativenes betydning for resultatet for godstrafikken. Av de mest aktuelle alternativene, alt. 1, alt. 2 eller alt. 2A, vil jeg anta at alt. 1 vil gi best resultat for godstrafikken på grunn av kortest strekning. Dette burde det vært nevnt noe om i rapporten.

8. Samfunnsøkonomisk vurdering. I følge figur 8.1 ligger alt 1 og 2A svært nær hverandre i forventet trafikk, og klart høyere enn for alt. 3A og 6A.

De oppgitte tallene i tabell 8.1 er etter min oppfatning for usikre til danne grunnlag for konklusjoner av vesentlig betydning for trasévalget.

Alternativ 1 gir størst gevinst i tidskostnader for brukerne ifølge tabell 8.3, når man ser bort fra alt. 6A som er et mindre aktuelt alternativ av andre grunner.

Tabell 8.4 viser igjen at alt. 1 og 2A er de klart gunstigste alternativene. Imidlertid blir forskjellen i nytte-/kostnadsforhold mellom disse to alternativene så liten at dette forhold ikke bør være avgjørende for trasévalget.

9. Sammenstilling og konklusjoner.

Jeg er uenig i NSBs anbefaling i pkt. 9.2 av alternativ 2 som utbyggingskorridor. Bakgrunnen for denne anbefalingen er såvidt jeg forstår at man har gått ut fra at områdene Avtjerna og Frogner i Bærum skal bygges ut og dermed medføre større framtidig trafikkgrunnlag. Utbygging i disse områdene er imidlertid uønsket av natur- og miljøhensyn og av hensyn til landbruket. Dermed mener jeg det meste av argumentasjonen for å velge Sandvika-alternativet faller bort.

Min konklusjon:

Ringeriksbanen bør utbygges etter alternativ 1. Da nytte-/kostnadsforholdet vil være svært likt for alt. 1 og 2A, bør følgende fordeler ved alternativ 1 framfor alt. 2 være utslagsgivende:

- Kortere strekning Oslo-Hønefoss enn alt. 2A, og dermed også større innkorting av Bergensbanen og dermed også mer attraktivt for fjerntrafikken. Det virker som om NSB ikke godt nok har vurdert betydningen av en kortest mulig strekning. Dette vil gi enda større utslag forholdsmessig for reisetiden på Bergensbanen når hele Bergensbanen er utbygd til høyhastighetsstandard.
- Kurvaturmessig bedre trasé enn alt. 2.
- Bedre enn alt. 2 når det gjelder sikkerhet og energiforbruk.
- Alternativ 1 vil også innebære en større forbedring av kollektivtrafikken enn tilfellet er med alt. 2. Utbygging etter alt 2 vil gi en bane som i stor utstrekning går parallelt med dagens hovedvei. Både Skui og Rykkinn har i dag relativt rask bussforbindelse med Sandvika og videre mot Oslo. Dessuten har Rykkinn muligheter til annen banetilknytning ved forlengelse av Kolsåsbanen.

For boligområdene ved Bærums Verk og i Lommedalen finnes imidlertid ingen andre realistiske alternativer for banetilknytning hvis ikke alt. 1 for Ringeriksbanen velges. Dagens kommunikasjonsforbindelser mellom Bærums Verk og Oslo er noe tungvinte og kronglete. Ved banetilknytning vil derfor reisetid mellom Bærums verk og Oslo reduseres i vesentlig større grad i forhold til dagens reisetid, enn om banen legges om Skui eller Rykkinn.

– Når en ny jernbanestrekning skal bygges i en tid hvor de fleste disponerer egen bil i sterk konkurreranse med jernbanen, er det viktig å planlegge trasévalget slik at vei og jernbane utfyller hverandre best mulig kommunikasjonsmessig. Dette er spesielt viktig med hensyn på lokaltrafikk og arbeidreiser. Det vil si at man ikke bør legge en jernbanetrasé parallelt med eksisterende kommunikasjonslinjer når dette ikke er nødvendig, men istedet til områder hvor jernbanen kan bidra til en størst mulig forbedring av kollektivtrafikktilbudet i forhold til tidligere. Dette forhold synes heller ikke å være vurdert godt nok av NSB, og taler for at alt. 1 velges.

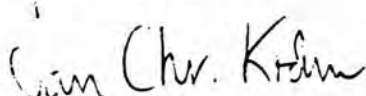
– Alternativ 1 vil gi med strekningen i dagen gjennom Lommedalen gi positive opplevelser for de reisende. Tilsvarende dagstrekning vil man ikke få dersom Sandvika-alternativet velges, bortsett fra hvis variant Frogner velges. Men Frogner-varianten er lite ønskelig av hensyn til natur, miljø og landbruk. (Bane gjennom Lommedalen vil naturligvis også gjøre inngrep i natur, miljø og landbruksområder, men her kan banen bedre tilpasses landskapet fordi traseen følger dalføret på langs.)

– Alternativ 1 med stasjon/holdeplass i Lommedalen bedrer tilgjengeligheten til denne delen av Nordmarka og Krokskogen for turfolket.

Jeg ser også enkelte fordeler med alt. 2 om Sandvika framfor alt. 1 om Lommedalen, bla. annet at Sandvika og sørveste del av Bærum, samt deler av Asker kommune gis en bedre lokal jernbaneforbindelse med Hønefoss enn ved alt. 1. Men kontaktbehovet mellom disse deler av Asker og Bærum kommuner og Hønefoss er relativt lite. Det eller meste av trafikken er Oslo-rettet. Alt i alt mener jeg fordelene med alt. 1 er så mye større at alt. 1 gjennom Lommedalen bør velges.

Alternativene 3A og 6 bør forkastes på grunn av høyere anleggskostnader, mindre forventet trafikk og lavere nytte/kostnadsforhold enn alt. 1 og alt. 2.

Med vennlig hilsen



Jan Chr. Krohn
siv. ing.

Tlf. arbeid: 22 96 57 64
Tlf. privat: 67 12 35 12

Siv. ing.
Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 HØVIK

NORDES STATSBAKER		Kass.kode
28 SEPT. 1993		
Sak/Dok.nr.	57-200-1	87
Arkivbet.	S	

23.09.93

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

RINGERIKSBANEN, HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE I.

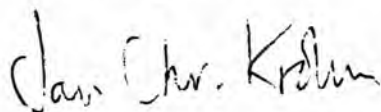
Kommentarer til konsekvensutredningen.

Jeg vedlegger herved mine kommentarer til konsekvensutredning fase I for Ringeriksbanen.

Når det gjelder mine synspunkter vedr. endelig valg av trasé for Ringeriksbanen viser jeg til eget brev av dags dato med kommentarer til jernbaneutredningens hovedrapport hvor jeg har konkludert med at alternativ 1 via Lommedalen bør velges.

Da det virker sannsynlig at enten alt. 1 eller alt. 2 blir valgt for Ringeriksbanen, har jeg supplert mine kommentarer til konsekvensutredningen med synspunkter på traséløsningen for strekningen mellom Sundvollen og Hønefoss, som må vurderes grundigere. Jeg har i den forbindelse foreslått en langt gunstigere trasé mellom Sundvollen og Hønefoss enn det som er vist i konsekvensutredningen, som jeg ber om at NSB vurderer nøye, og legger til grunn for endelig valg av trasé på denne delen av Ringeriksbanen.

Med vennlig hilsen



Jan Chr. Krohn
Siv.ing.

Generelle kommentarer.

Konsekvensutredningen slik den foreligger virker troverdig, og vitner om at et grundig og omfattende arbeid ligger bak. Det er positivt at trafikantenes opplevelser også er vurdert i eget kapittel i konsekvensutredningen. Hensynet til trafikantenes opplevelser bør tillegges stor vekt ved valg av trasé for Ringeriksbanen.

I det videre utredningsarbeidet må spesielt hensynet til en gunstigst mulig trasé mellom Sundvollen og Hønefoss vurderes grundigere. Dette er etter min mening ikke gjort godt nok i konsekvensutredningen. Mitt forslag til en gunstigere traséløsning mellom Sundvollen og Hønefoss enn det som hittil er vist, vil jeg redegjøre for i det etterfølgende.

En stasjon i Sundvollen/Vik- området bør, avhengig av plassering, hete Vik eller Sundvollen, ikke Kroksund.

Bemerkninger til konsekvensutredningens innhold.

Tabell 3.1 side 35. Opplysningene vedr.tunnelandel for de ulike traséalternativene virker uklare og ikke helt representative. Er tunnelandelen oppgitt for hele strekningen Oslo-Hønefoss eller bare for ny banestrekning? For alternativ 2 er det tydelig ikke tatt i betraktning tunnelandelen på framtidig nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Sandvika. Dette burde det vært sagt litt mere om.

Det er trykkfeil i "sum" for alt. 2 i tabellen på side 110.

Forhold som er mangelfullt vurdert og som bør vurderes grundigere.

Valg av trasé for Ringeriksbanen mellom Sundvollen og Hønefoss.

Jeg antar at samtlige traséalternativer via Åsa samt alternativ 4 langs Steinsfjorden fra Sundvollen til Åsa blir forkastet, og at enten alt. 1 eller alt. 2 velges. Det som framgår av jernbaneutredningens hovedrapport om Ringeriksbanen (juli 1993) tyder på dette.

Mellom Sundvollen og Hønefoss foreligger det to ulike traséforslag for henholdsvis alt. 1 via Lommedalen og alt. 2 via Sandvika. Det er etter min mening en mangel ved konsekvensutredningen at man ikke har forsøkt å utarbeide et entydig traséforslag mellom Sundvollen og Hønefoss som kan benyttes uansett om alt. 1 eller alt. 2 velges.

På vedlagte kartskisse har jeg med rød farge antydnet et nytt traséforslag mellom Sundvollen og Hønefoss som bør vurderes nærmere innen konsekvensutredningen fase II blir utarbeidet.

Jeg vil beskrive traséforslaget slik:

Banen kommer ut av Krokskogtunnelen like under Åsaveien ca. 400 m nordøst for Sundvollen sentrum, og går deretter langs Sundvollenstranda (i god avstand fra strandlinjen, slik at denne blir bevart), og deretter i bro/fylling over Kroksundet. Ett hus ytterst på odden på Sundvollen-siden må da rives eller flyttes. Videre føres banen på bro/fylling over Viksbukta til Vik, hvor en stasjon kan anlegges. Banen går deretter inn i en ca.1,0 km lang tunnel under E 16 og Steinsåsen, og går deretter over Steinssletta i flatt og lett terreng. Videre føres banen i en ca. 600 m lang tunnel under kollen ved gården Rå, og deretter i bro over dalsøkket ved Norderhov, deretter vest for og nedenfor Norderhov kirke, videre over Hvervenmoen sørvest for Statens Kartverk og over en relativt høy bro over E 16 og Storelva før banen føres videre til Tollpinnrud.

Fordeler med denne traséen i forhold til de hittil foreslåtte er følgende:

- Mykere (og trolig også mer skånsom) tilpasning mellom banen og strandsonene langs Kroksundet. Jeg bygger denne påstanden bl.a. på at et inngrep vil virke mindre dominerende i et relativt åpent landskap, som i denne delen av Kroksundet, enn lenger sør hvor sundet er smalere og landskapet lukker seg mere.
- Mindre arealer i kulturlandskapet beslaglegges, siden en større del av banen føres over vann.
- Gir de reisende større opplevelse av Steinsfjorden og landskapet omkring.
- Gir bedre muligheter for en stasjonsplassering som er sentral, både i forhold til bebyggelsen på Vik, og bebyggelsen på Steinsåsen.
- Gir de reisende større opplevelse av det unike kulturlandskapet ved Steinssletta og ved Norderhov. (Spesielt er alt. 2 plassert i et landskap som er mer ordinært.)
- Verken Mosmyra, eller naturreservatet ved Motjern og Lamyra blir berørt av banen.
- Man kan trolig unngå å bygge en ca. 1 km lang tunnel gjennom en grusås med løsmasser ved Tollpinnrud.
- Betydelig mindre tunnelandel enn alt. 1, omtrent samme tunnelandel som alt. 2, ca. 1,6 km på strekningen. Men alt. 2 må sannsynligvis føres i en mindre tunnel under Viksåsen (denne er ikke vist på kartet) og da får også alt. 2 høyere tunnelandel.
- Muligheter for holdeplass på Hvervenmoen i tilknytningen til bebyggelsen og virksomhetene der. Dette kan muligens være interessant for Ringerike kommune.
- Gir kortest strekning mellom Sundvollen og Hønefoss, nemlig ca. 13,1 km, regnet fra tunnelåpningen ved Sundvollen til der hvor banen tilnyttes eksisterende Bergensbane ved Tollpinnrud. Tilsvarende lengder på de hittil viste traséløsningene er ca. 14,2 km for alt. 1 og ca. 13,5 km for alternativ 2. Mitt traséforslag innebærer at tunnelåpningen ved Sundvollen blir liggende ca 200 m lenger fra Sandvika, og ca. 200 m nærmere Lommedalen i forhold til alt. 1 og alt. 2. Mitt forslag gir altså kortest banestrekning uansett om banen bygges via Sandvika eller via Lommedalen.
- Bedre kurvatur ved Tollpinnrud.
- Bedre tilpasset E 16 hvis målsettingen er å oppnå en mest mulig samlet trafikk-korridor mellom Sundvollen og Hønefoss. Mitt traséforslag medfører en trafikk-korridor for hovedvei og jernbane som maksimalt er ca. 800 m bred. Dessuten gir mitt traséforslag muligheter for en samlet kryssing med E16 og jernbane over Kroksundet.

Mulige *ulemp*er ved mitt traséforslag i forhold til de viste alt. 1 og alt. 2 kan være:

- Kryssingen av Kroksundet kan medføre noe større barrierevirkning rent synsmessig. Imidlertid vil mesteparten av boligbebyggelsen som får utsikt til traseen ligge høyere enn denne, og dermed ha utsikt over banen. Ved Viksbukta er det dessuten allerede bygd en "barriere" mot Steinsfjorden i form av ny E 16 gjennom området.
- Høyere og lengre (og dermed også dyrere) bro over Storelva. En del av ekstrakostnadene bør imidlertid kunne oppveies i og med lavere tunnelandel, siden tunnel er relativt dyrt.

Konklusjon:

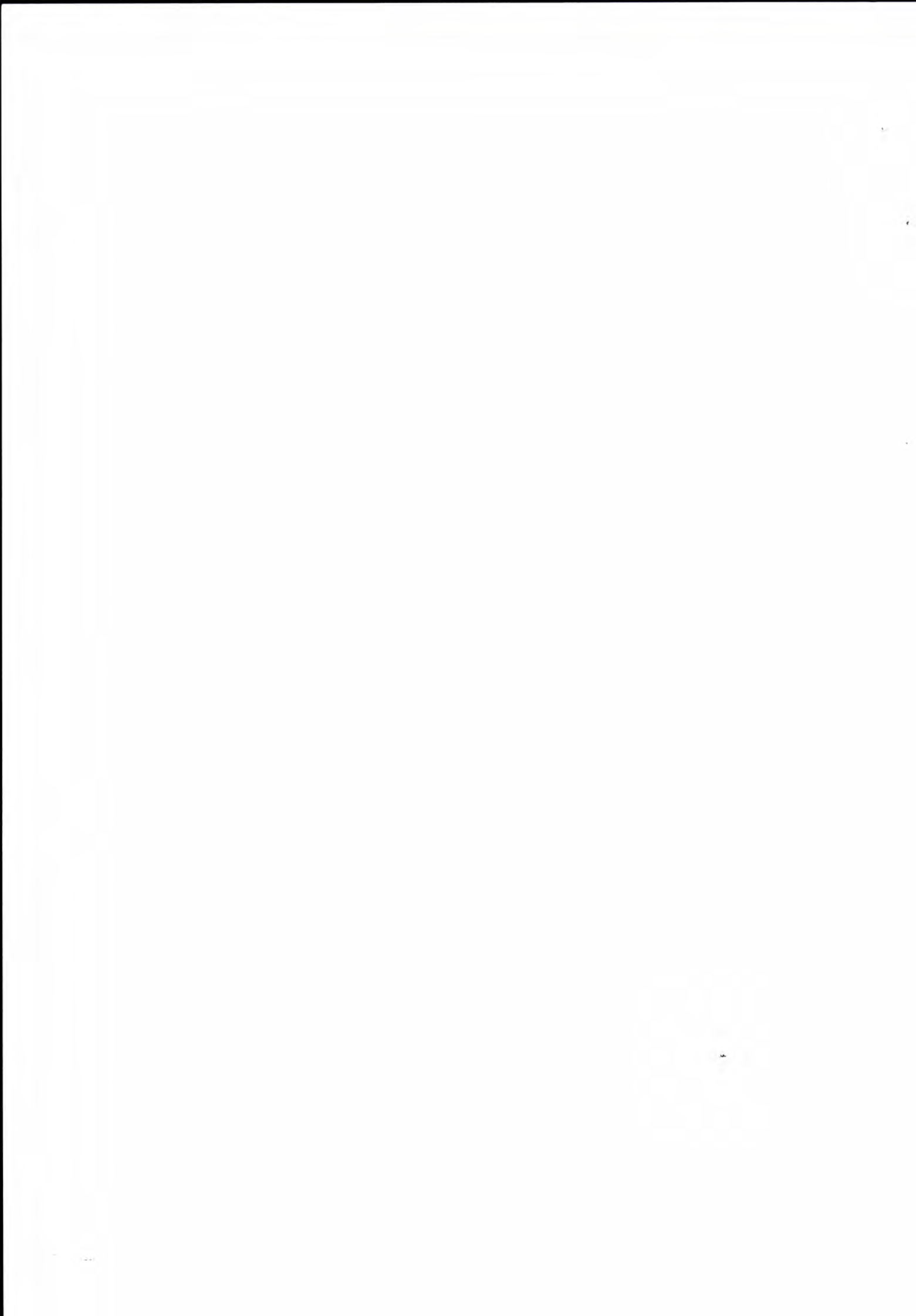
Alt i alt mener jeg mitt traséforslag for strekningen Sundvollen-Hønefoss har så store fordeler framfor de alternativene 1, 2, 5A og 5B som er vist i konsekvensutredningen, at det bør vurderes nærmere av NSB og danne grunnlag for endelig valg av trasé på strekningen.

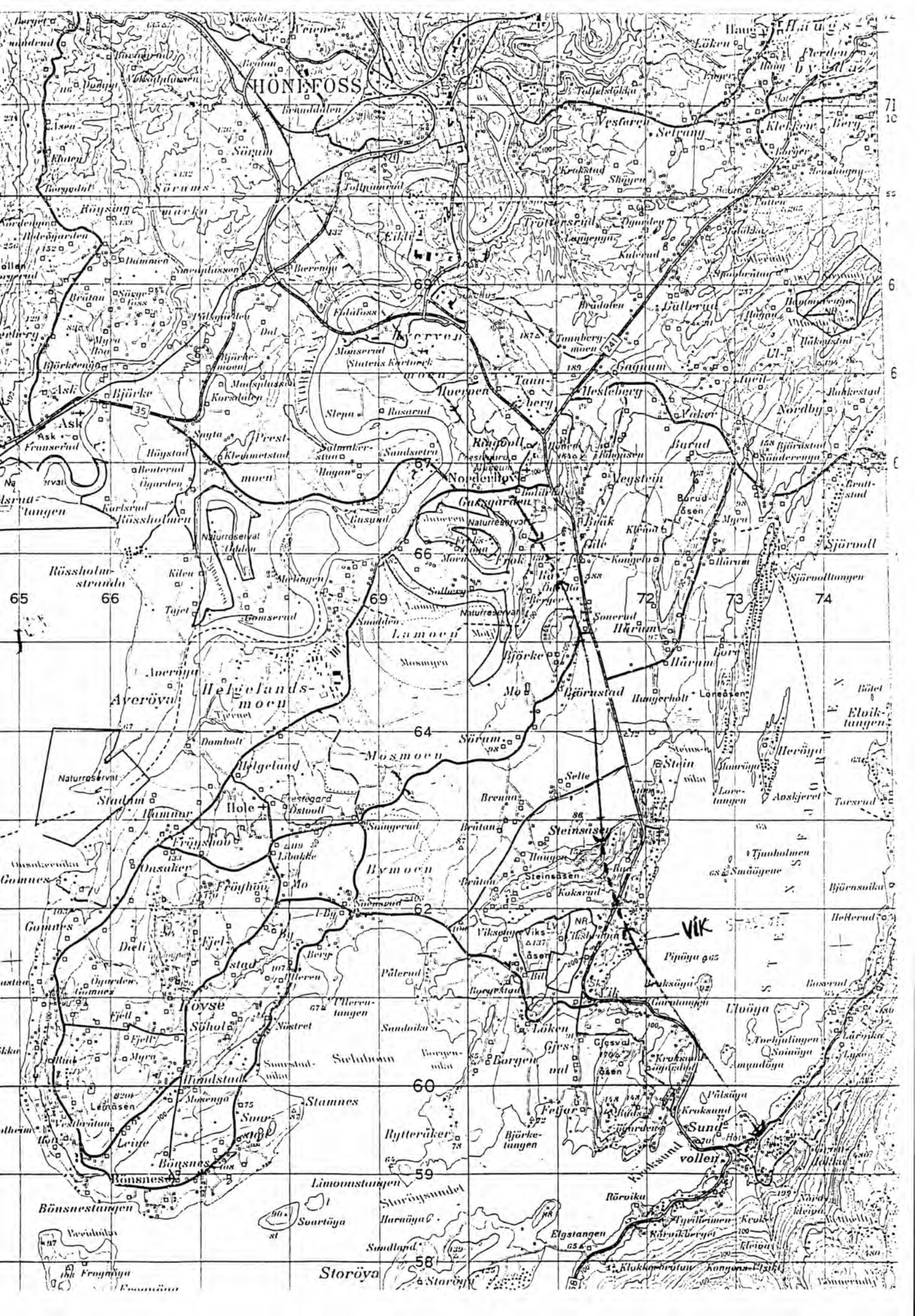
Jan Chr. Krohn

Siv. ing.

Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 HØVIK

Telefon arbeid: 22 96 57 64
Telefon privat: 67 12 35 12





HØNEFOSS

Helgelandsmoen

VIK

Storøya



HØNEFOSS

Helgelandsmoen

VIK

Storøya

NORGES STATSBANER		Kass.kode
17. AUG. 1993		
Sak/Doknr.	Tit	
Arkivbet.		

Kopier til organisasjoner, partier, politikere og medier.

N.S.B. Konsernstab strategi og miljø

Ringriksbanen. Merknader til de anbefalte planer.

(Ffr. kunngjøring i dagspressen den 16 juli 1993)

Eget forslag i siste avsnitt.

I hovedrapport for Bergensbanens forkortelse er 9 alternativer utredet hvorav de siste forkastes med en gang. Slik de er fremstilt er dette lite å ändres over. Alt. 8 går f. eks. i tunnel fra Jonaker mot Harestua hvor den siste stakning skjærer rett gjennom et svært boligfelt etter først å ha krysset et dalføre der ei diger bru er påkrevet. Det finnes en langt bedre trasé med tunnel-utløp vest for Harestuvaknutt og den nye motorveien. Denne følges problemfritt og med små natur-inngrep til Strøyten. En langt kortere og rettere Bergensbane ville det blitt, og frigivelse av store grønnarealer fra Jonaker til Roa med på kjøpet. Utredningene av de offisielle planer har altså ikke bekymret seg særlig mye for å finne fordeler ved alt 8.

Er dette eksempel på ufyllede planer, kun et enkelt-fille, eller en gjennomgående tendens?

Vi kjenner jo alle den berømmelige "hushandel" mellom Statsråd Opseth og Lov's Erik Solheim. De to, og mange flere med makt og myndighet danner det som kalles "sterke krefter" som gjerne får det som de vil. Planleggerne onngave blir da å påvise at juist dette er riktig, selvsagt etter først å ha utredet en mengde alternativer. Alt 8 ble således funnet håpløs og da særlig videre mot Oslo. Ja, selvsagt. Etter at "sterke krefter" tidligere hadde revet helhetsløsningen i filler ved å fjerne forbindelsen østover mot Gardermoen og Dovrebanen fra sammenhengen, ja bort fra hele N.S.B., En effektiv sammenknytting av stambaner utenom et sentrum som vil trues av forstoppelse, forsmpe og lammelse var "Gresenalternativets" store fordel, mens Lillstrømlinje passerte langt

større befolkningsentra som kunne bety flere passasjerer på "kullringertogene". Siden "Gardermobanen 2/3" skulle bli "det mest lønnsomme jernbaneprojekt som noen gang er lansert i Norge", var dette avgjørende. Altså: Først "Gardermobanen 2/3" og deretter alt det andre. Her bare på målsettingen: "Den første flypassasjer fra en ny hovedflyplass skal ankomme Gardermoen med tog i 1998!" Et slikt tvilsomt rekordforsøk burde henvises til andre arenaer enn der hvor kolossale samfunnsinteresser står på spill. Prestisje er hva det dreier seg om, først å fremst fra de som gjerne ser seg becert av de store lette resultatene. For dem er "Trefsen-alternativet" kun iritasjonsmoment som de mener å ha utradert ganske effektivt gjennom "vedtaket" om Lillestrømlinja, som et inntakende Storting ble marret til å godta (se vedlagte brevkopii). Så enkelt går det nupper, for etterkvart som graverende feilvurderinger melder seg, i tillegg til grove mistak som kunne dokumenteres på forhånd men fullstendig fortiet i utredningene, så vil en omvurdering melde seg med styrke. Men først til feilene og da den største, nemlig å løsribe "Gardermobanen 2/3" fra en samlet jernbaneplan og dermed hindre koordinering mellom prosjekter som skriker på en fellestløsning siden naturlige forhold så aldeles utmerket lå til rette for dette. Løsrivingen førte til "vedtak" og en gigantisk oppstarting for noen fikk summert seg, og dermed vil hele jernbaneutvikling være båndet for årlig, hvis det får gå sin gang. Men det finns andre forhold i helhetsbildet!

Siden temaet egentlig er Bergensbanen og alt. S. d.v.s. "Trefsen-alternativet" villes alt syd for Kittidal vært fellestløsning som mot Oslo er lenket lagt enten over Trefsen eller etterstad. En kombinasjon er også mulig og sogar særdeles gunstig, men se dette fremgår ikke av de offisielle planer. Det berører imidlertid et hovedpoeng: Fri og åpen innkjørsel kontra flaskehalsene; det første i riktige menn fra nord og det siste fra øst og vest h. h. v. i Brynsebakken og Oslo-kjøret. Flaskehalsene er så problematiske at en nøytral vurdering ville gitt dødsdom både for

Gardermobanen^a og Ringrøkesbanen. Spesielt ille er det at de gjensidig forsterker hverandres problemer siden Oslo S som regel kun vil bli omstigningsstasjon. Med alle de trapper som da må passeres med stor bagasje vil dette bety kaos. Omstigningsstasjon til/fra T-bane var ellers planlagt på Bryn. I "Hovedrapport for Gardermob." side 35 står en fantastisk illustrasjon av et rãflott anlegg - som aldri vil bli utført. I "Stykt fra Gardermob." nr. 1 og 3 fremgår det at planen bortfaller idet linjeføringen må endres, hvilket de burde vist på forhånd. Det er flaskehalsproblemet som er årsaken; men løst blir det så aldeles ikke selv om stasjonen utvides. Å føre folk og myndigheter bak lyset, er hva det er.

På Storo (Grefsen) kan imidlertid en vel så god overgangsstasjon etableres, ganske problemfritt og for NSB mest en gratis. Mot Oslo S har innfallsporten fra nord maksimal åpning og deribei liten lokaltrafikk fra før. Dette er utvilsomt i NSB's resurs-reserver. Tjøvikbanen, helt til Strømen vil også få en voldsom oppjustering hvilket også er en gavepakke siden det egentlig er Bergensbanens forkortelse og en total fornyet Dovrebane over Gardermoen, saken egentlig gjelder; ja, og flyplass trafikken løst på beste måte. Men Tjøvikbanens oppjustering må også få konsekvenser for Valdresbanens gjenåpning.

Grefsen/Lysaker-strekningen, også kalt avlastningsbanen, for ~~Drammen~~ Drammenbanen kan også bli en gavepakke. Med 20 min's kjøretid mellom hovedflyplass og reserveflyplass på Fornebu kan store beløp innspares ved å utnytte å rasere sistnevnte, og som en følge av dette utnytte å dimensjonere Gardermoen for de største trafikk-topper. Og hva mere til: Majorstua, det store trafikksenter, vil bli liggende midt langs "avlastningsbanen." Fintet er mere naturlig enn å utnytte denne mulighet. Altsammen fri fantasi vil noen innvende. Vel, prøv heller å påvise hva som er galt i det som foreslås. Utfordringen går til NSB's konsernstab. Det som er galt er vel mangelen på fantasi i de offisielle planer hvor nærliggende prosjekter kunne samordnes og knyttes sammen uten at dette er nevnt med et eneste ord. Selem våre stambaner og se kun mot "Gardermobanen^a." Er det riktig? Fernbanemeldingen

og alt hva der står, er sekundært; Ringeriksbanen også, selv om den presser seg på.

På Hønefoss vil den anbefalte frase (se s. 18) over Tolpinrød medføre at dagens stasjon blir liggende brakk, og før eller senere må erklæres død. Linjen til Roa vil følge med i dragsstøtet, for lite trafikk er der allerede idag. Dervid følger også fjernaker med, et sted som kommunikasjonsmessig alltid har lagt bak døra, så betydningsfullt det enn er. Den eneste livsnerve mellom de østlige og vestlige baner vil da gå via Oslo-tunnelen, også for godstogene, som om det ikke allerede er påmyket nok tog gjennom det trange kullet, som aldri vil få 4 spor, selv om dette løgnaktig påstås i "jernbanemeldingen". Alnabru er avgangs- og ankomststasjon for nesten alle godstog, og det går en utmerket bane over - Grefsen! (se skisse 1).

Oslo's østre havneområder vil bli de største dumpsteder for overskuddsmasse (se Konsekvensutredning s. 142). Hvor-
dan fjellmasser fra en Ringerikstunnel skal fraktes dit, er en gåte. Men fra tunnelen under Grefsenkollen vil det være såre enkelt, likeså til Slattum i Nittedal. Fjellarbeidene under Romerikssåsen må kunne gi nødvendige fyllmasser til flystripen på Gardermoen.

Lillestrøm vil bli sterkt overbelastet med trafikk og støy. Tog fra Kongsvingerbanen må krysse "Gardermobanen" enten over eller under (står ikke i Hovedrapporten!). To tog med flybensin pluss tomvogner (meget eksplosive) i retur, vil passere Lillestrøm hver natt. Om "direktelinja" var blitt valgt, ville de aldri komme i nærheten av bebyggelse. (se skisse 1).

Dovrebanens tog må lure seg inn mellom "flyplass-
togene" som skal ha 10min's avgang i hver retning, 200 km/t og 95% regularitet, d. v. s. ingen plass for andre tog! Derfor foreslås: Tog til/fra Dovrebanen/Rørosbanen fordeles hensiktsmessig enten over Lillestrøm og den planlagte tunnelen til Bryn/Oslo eller over Gardermoen-Grefsen/Etterstad-Oslo. Dette betyr et noe redusert Grefsenalternativ (mindre dobbeltspor) pr. g. g. Lillestrømtunnelen som da vil komme til nytte. Likvel.

Adresse:
Utsiktsgaien, 2770
Tlf 41328375 Faren

Faren 6 aug 93 / Karve Aase-Nilsen
Pensjonert jernbanemenneske



0026 OSLO
TELEFON (02) 31 30 50
TELEFAX (02) 31 38 51

Oslo, den 21.01.1993

Narve Aase-Nilsen
Utsiktsveien,
2770 Jaren

På dette tidspunktet var det allerede ansatt en direktør for "Gardermobanen" og vedkommende brevskriver bør selv gi seg til kjenne og reise spørsmålet om gjeldigheten av et "vedtak" som representantene ikke vet er fattet.

Jeg viser til ditt brev av 11.12.92, vedrørende jernbanetrase til Gardermoen.

NB! Som du kjenner til, er NSB's endelige faglige vurdering foreløpig ikke fremlagt for Stortinget. har derfor ikke tatt noe endelig standpunkt til saken. På det nåværende tidspunkt vil jeg bare slutte meg til det som er uttalt av Nyland om at Grefsen-alternativet virker meget interessant, og at det må vurderes på lik linje med de andre alternativene når en samlet jernbanemelding skal opp i Stortinget til våren.

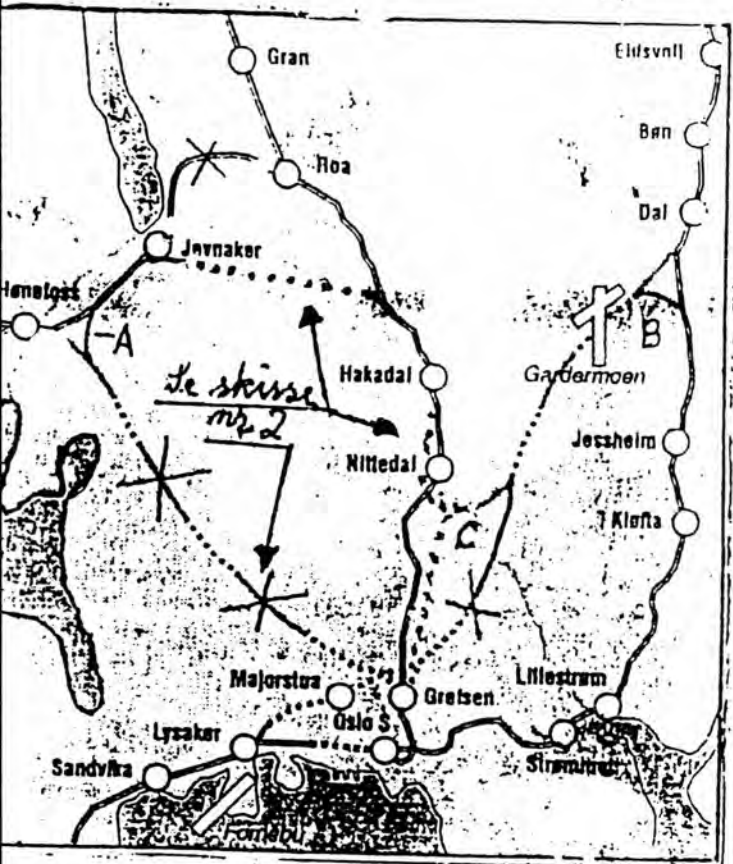
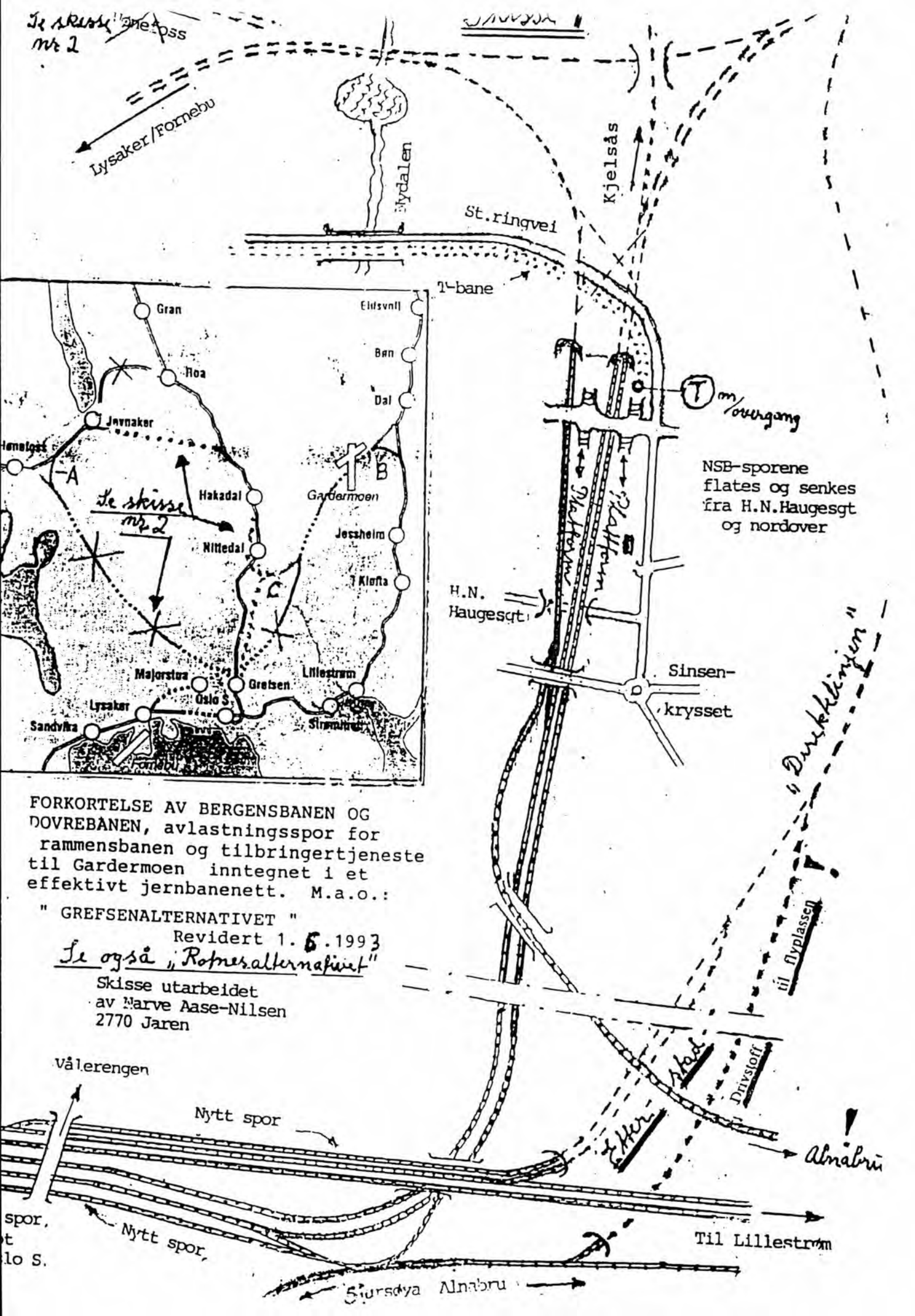
Forøvrig vil jeg takke for innspillet.

Hvordan kan Stortinget ha gått inn for en "Frankfurt-bane" til Gardermoen? Jo, med små bortgjemte ord var den hekket fast til hele flyplass-innstillingen uten alternativer, motforestillinger, debatt eller oppmerksomhet og totalt uten samordning med andre jernbaneplaner. Det var 8. okt - D-dagen for norsk luftfart det skjedde. For eller ingen ante forstod at for NSB ble det også en skjedde dag. Det var dagen da hele nasjonen lyttet i åndeløs spenning; ble det Hobøl eller Gardermoen? Det ble det siste og da gikk hele det norske folk til sengs, de fleste vel tilfreds, "Endelig!" Men kjenner noen få impliserte var klar over at "Lillestrømlinje" fulgte med på kjøpet som misser på lasset eller som blindpassasjer. Er dette demokrati eller kjøp? Oppskriften for det siste lyder slik: Så til når all oppmerksomhet er vendt mot noe annet. Var det ikke nettopp det som skjedde?

Idag 1.6.93 er en stab på snart 80 personer igang med et fellesarbeid som har gått mere lynaraskt enn noe annet, slik at intet kan stoppes, ~~at en storkingsdebatt~~

Se skisse nr 2

Lysaker/Fornebu



NSB-sporene flates og senkes fra H.N. Hagesgt og nordover

H.N. Hagesgt

Sinsen-krysset

"Ducklingen" til flyplassen

FORKORTELT AV BERGENSBANEN OG DOVREBANEN, avlastningsspor for rammensbanen og tilbringertjeneste til Gardermoen inntegnet i et effektivt jernbanenett. M.a.o.:

" GREFSENALTERNATIVET " Revidert 1. 5. 1993

Se også "Rotneralternativet"

Skisse utarbeidet av Marve Aase-Nilsen 2770 Jaren

Vålerengen

Nytt spor

Nytt spor

Til Lillestrøm

Sjursdøya Alnabru

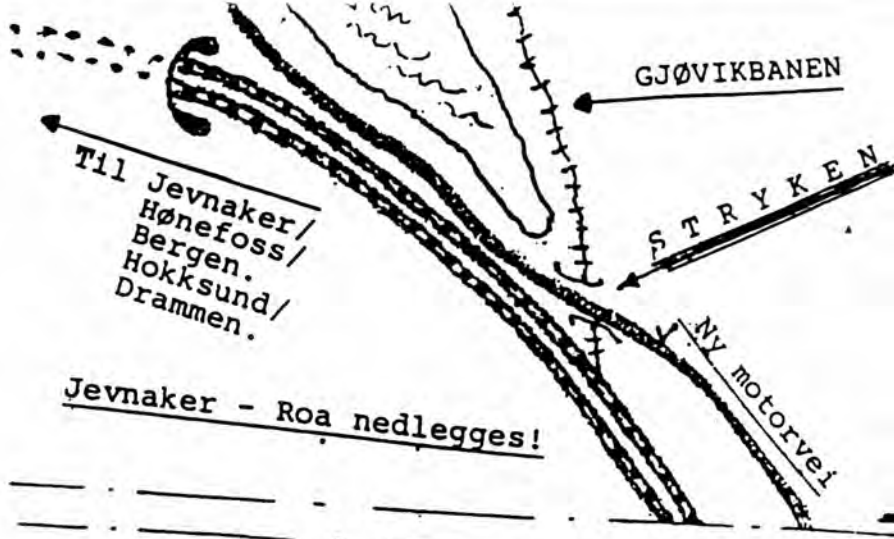
spor, t lo S.

Skisse 2 (Rev. 1/8 93)

Alternativet over
GREFSEN - ROTNES
 Skisse av: 1-2-1993

Narve Aase-Nilsen,
 2770 Jaren
 OG
 Miljøet i Bygda vår-
 interessegruppe i Hole
 v/F.C.Hildisch

Se også skisse av 3/7 93!

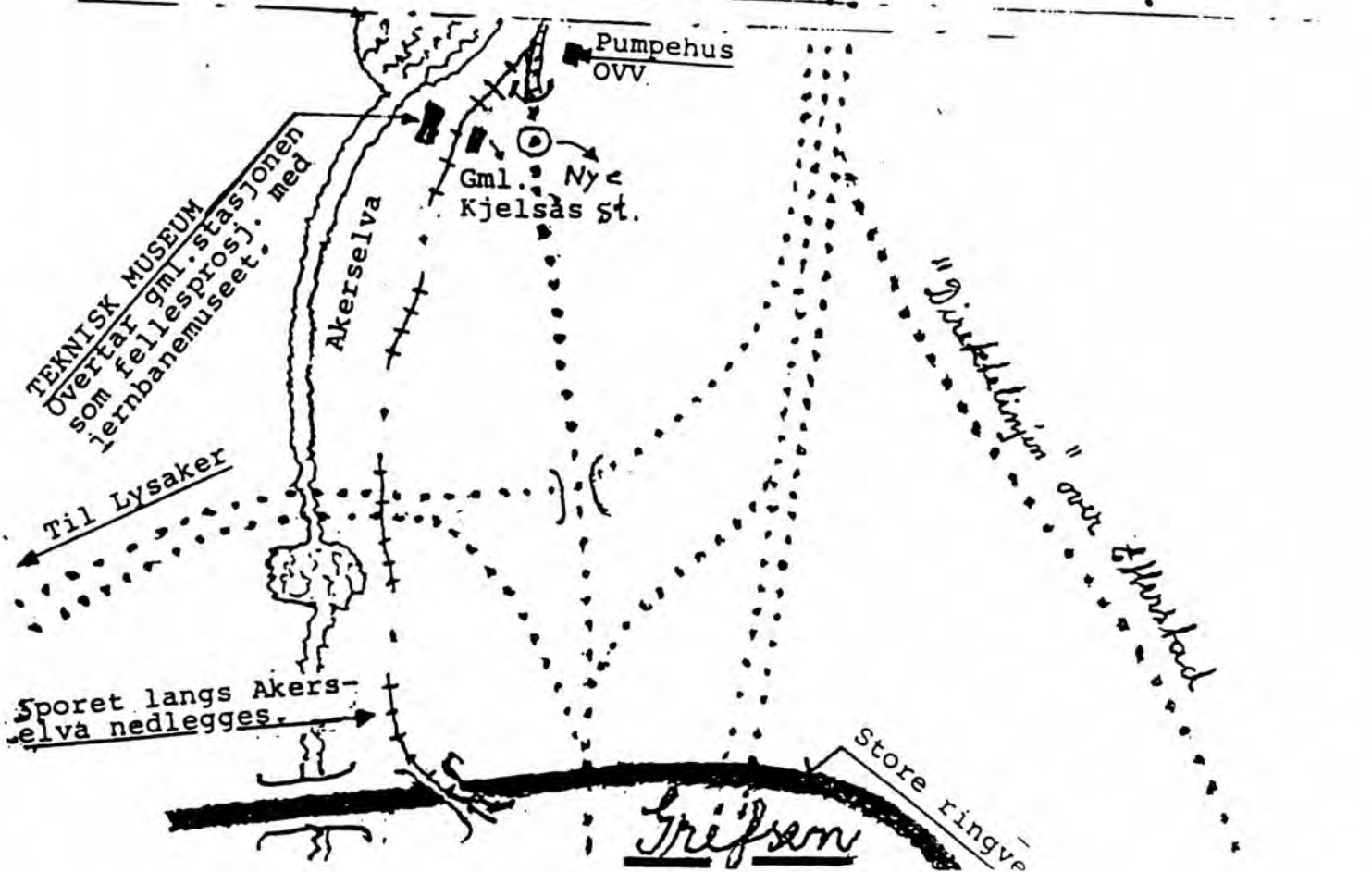
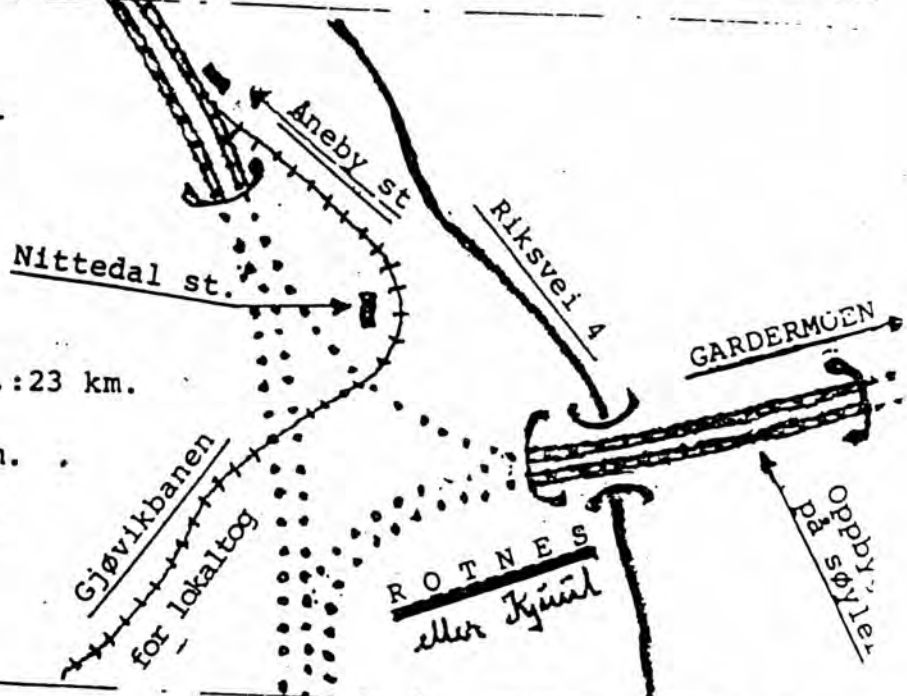


Frigitt grunnareal:
 Jevnaker - Roa pluss Kjelsås -
 Grefsen: 20 km. *lengde.*

Bergensbanens forkortelse:
 Jevnaker - Roa = 19 km Tils.: 23 km.
 Aneby - Grefsen = 4 km

Dovrebanen (forkortelse): 24 km.

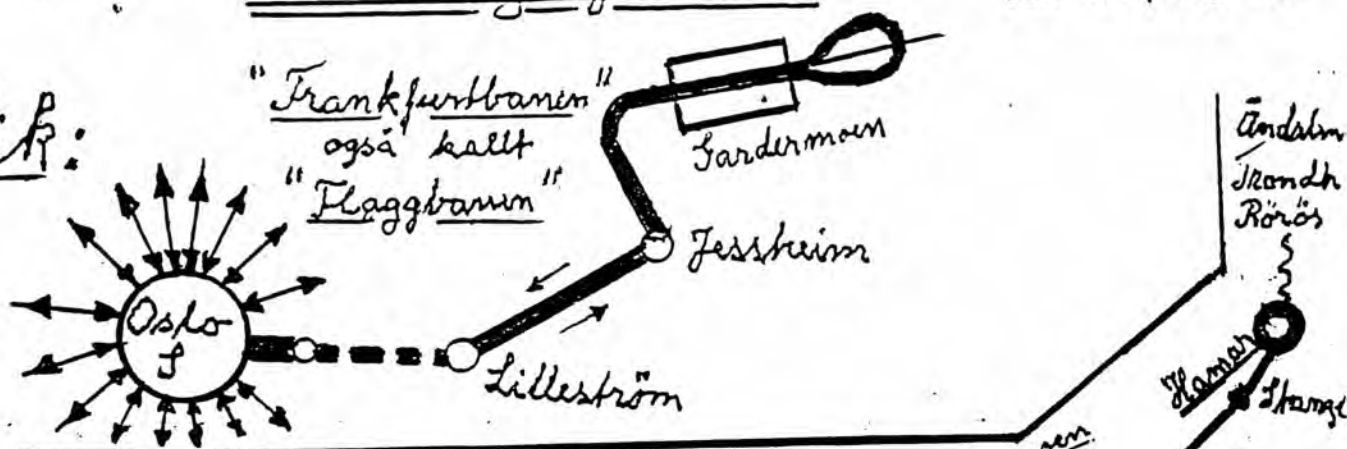
Gjøvikbanen: - || - : 4 "



"Tilbringertjeneste"

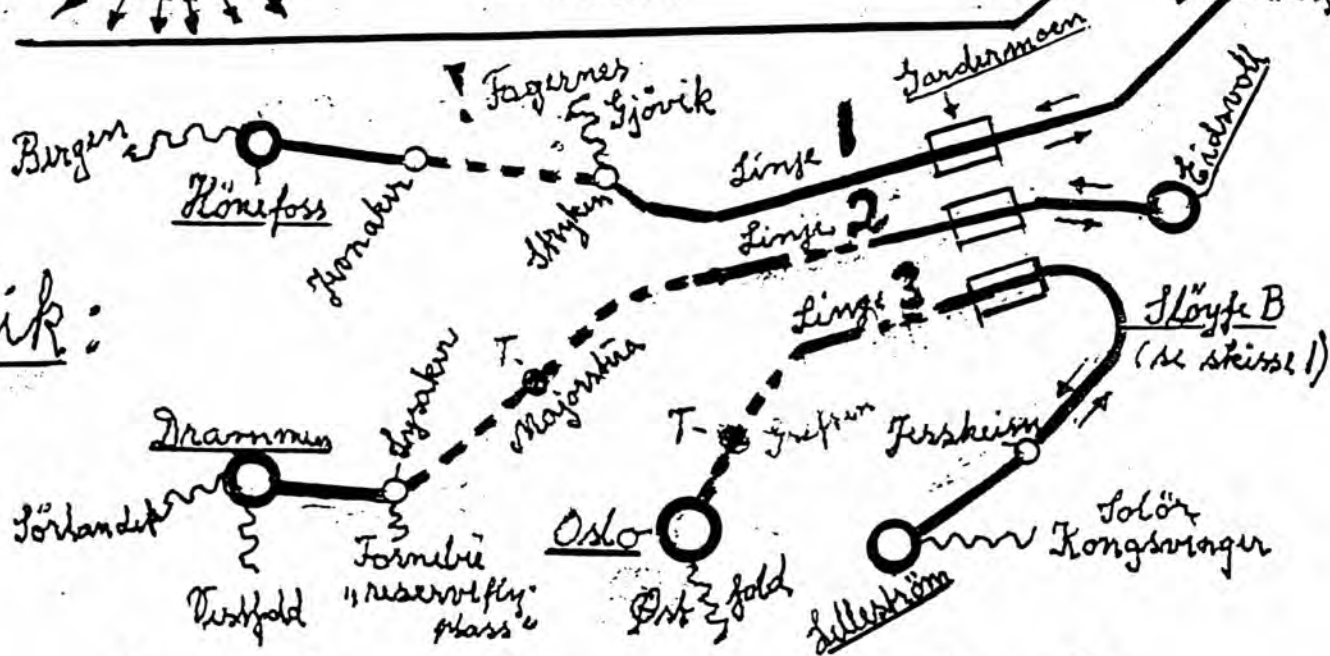
Skisse 3
Revidert 1.6.93

Slik:



eller

Slik:



Linje 1

Linje 2

Linje 3

Hønefoss-Hamar

Drammen-Eidsvoll

Oslo-Lillestrøm

Med sine korrespondanser danner disse tre linjer en landsdekkende tilbringertjeneste. Med timesavganger på hver linje vil togkretsen på Gardermoen kun bli halvparten av det planlagt for "Gardermobanen 2/3". Med et forbi kjøringsspor i flyplassområdet er Dovrebanen dermed sikret en Oslo-forbindelse som er mangfoldig ganger bedre enn tidligere. "Gardermobanen 2/3" vil tvertimot bli en sperre for all annen trafikk, Lillestrøm vil bli fullstendig "overkjørt" og kapasiteten på Oslo 3 sterkt overskredet. To tog med flybensin og tomtoget i retur vil også passere Lillestrøm hver eneste natt.

Gardermoen-Lysaker på 20 min gjør det også mulig å opprettholde Fornebu som "reserveflyplass", siden nedleggelse er helt urealistisk, fordi nedlagt kapital langt overskrider hva Norge har råd til å kaste vrak på. Bare i de siste år er hundretals millioner brukt til trafikk-anstasjoner på Lysaker.

D47

Tor Kvandal, Postboks 41, 3371 Vikersund.

NORGES STATSBANER	Kass. kode
- 1 SEPT. 1993	
Søk/Doknr.	
Arkivbøt.	

3370 Vikersund, den 30. august 1993.

NSB, Strategi og Miljø
v/overingeniør Per Pedersen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Jeg henviser til behagelig telefonsamtale av 26. ds., og gjør i den forbindelse oppmerksom på følgende tanker og forslag angående den planlagte Ringeriksbanen:

De alternativer som etter min mening bør komme på tale, er nr. 6A, 2A og 2. Trafikkmessig og økonomisk synes jeg nok at alternativ nr. 2 har meget for seg; men hensynet til natur og miljø, en mengde fremtidige ekspropriasjonssaker osv. i Hole og på Ringerike, medfører at man bør betenke seg.

Dersom alternativ nr. 2A velges, går det da an å føre banen i tunnel fra Rykinn/Bærums Verk og nordover til Åsa, istedenfor til Kroksund, slik at det hele ender med en kombinasjon av alternativene 2A og 6A? Denne løsning synes jeg at NSB bør overveie.

Som De vennligst vil forstå, er jeg ut fra mine egne forutsetninger meget imot at Ringeriksbanen skal gå over Røyselandet, som jo er en sjelden naturperle. Jeg har mange kjente der, men ingen personlige interesser å ivareta.

Med vennlig hilsen

Tor Kvandal.

Tor Kvandal.

D48

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 2 SEPT. 1993	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Esben Oust Heiberg
Vestre Jong Gård
Slependveien 33
1300 Sandvika

30 august 1993

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

RINGERIKSBANEN - HØRING

VESTRE JONG GÅRD er en bevaringsverdig gård beliggende i et kulturlandskap som er av vesentlig miljømessig betydning for et stort område. Gården består av viktige kulturhistoriske bygninger, en flott bjerkealle, haveanlegg, turveier og er del av et meget brukt rekrasjonsområde.

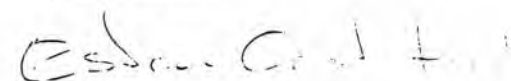
Ringeriksbanens foreslåtte trasee 2A (via Rykkin/Frogner) ut av Sandvika går tvers gjennom hovedbygningen og vil rasere gårdsbebyggelsen, bjerkealleen, haven og turveiene. Støyproblematikken vil også bli stor i hele området da det vesentligste av traseen blir i dagen. Det fremgår av foreliggende forslag at denne trase er mest aktuell, men i konsekvensutredningen kommer ovennevnte fakta på ingen måte frem. Dette til tross for at disse fakta ble påpekt i mitt brev til NSB datert 30 april 1993.

Det ville være tragisk å ødelegge Vestre Jong Gård, men hvis Sandvika alternativet blir gjennomført vil den alternative trase 2 (direkte Hønefoss) spare mye av kulturlandskapet og miljøet da den vil gå i en dyp skjæring over jordet og inn i tunnel bak låven. Støymessig vil dette også være vesentlig bedre for hele området.

Når det gjelder det første alternativ (2A via Rykkin/Frogner) som vil rasere hele Vestre Jong Gård, vil jeg påpeke at det foreligger planer om å forlenge Kolsåsbanen til Rykkin slik at trase 2A ikke burde være nødvendig.

Jeg vedlegger kart som viser traseene, bilder av Vestre Jong Gård og kopi av mitt brev datert 30 april 1993.

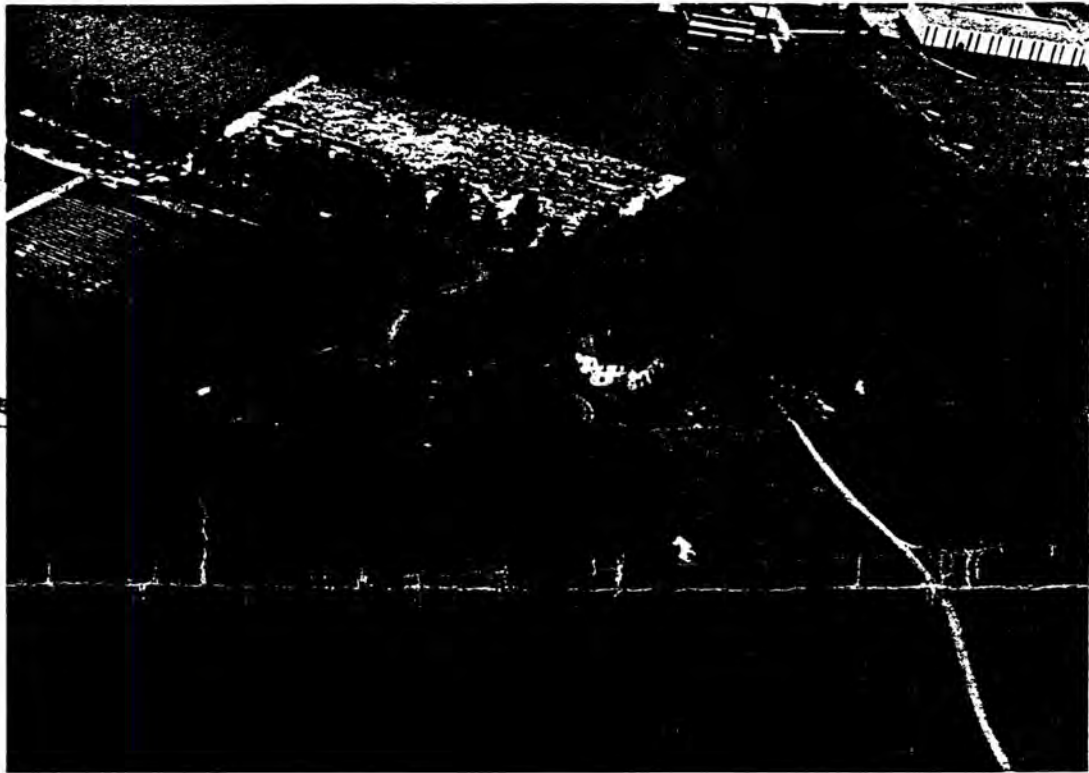
Vennlig hilsen

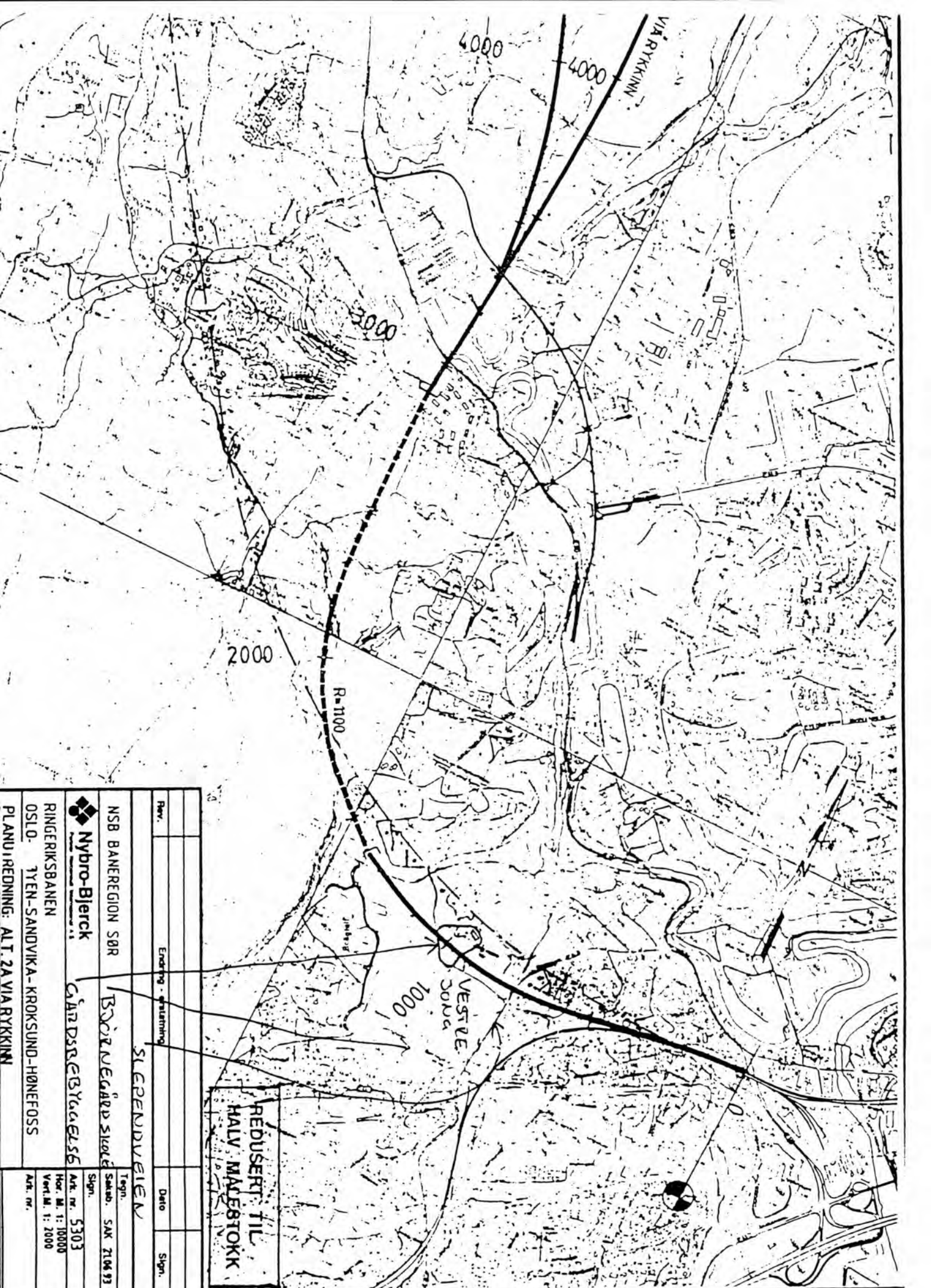


Esben Oust Heiberg

Kopi:
Bærum Kommune v/ordføreren
Tanum Vel
m.fl.

VESTRE JONG GÅRD
JERNBANETRASEE





REDUSERT TIL
HALV MÅLESTOKK

SLERENDVEIEN

BOIRVEGÅRD SKOLE

GARDREBYGÅLSS

Navn	Endring - gjennom	Dato	Sign.
NSB BANEREGION SØR			

Nybro-Blerck

RINGERIKSBANEN

OSLO - TYEN-SANDVIKA - KROKSUND - HØNEFOSS

PLANU/REDNING: ALT. 2A VIA RYKKINN

Tegn.

Saksb. SAK 7104 93

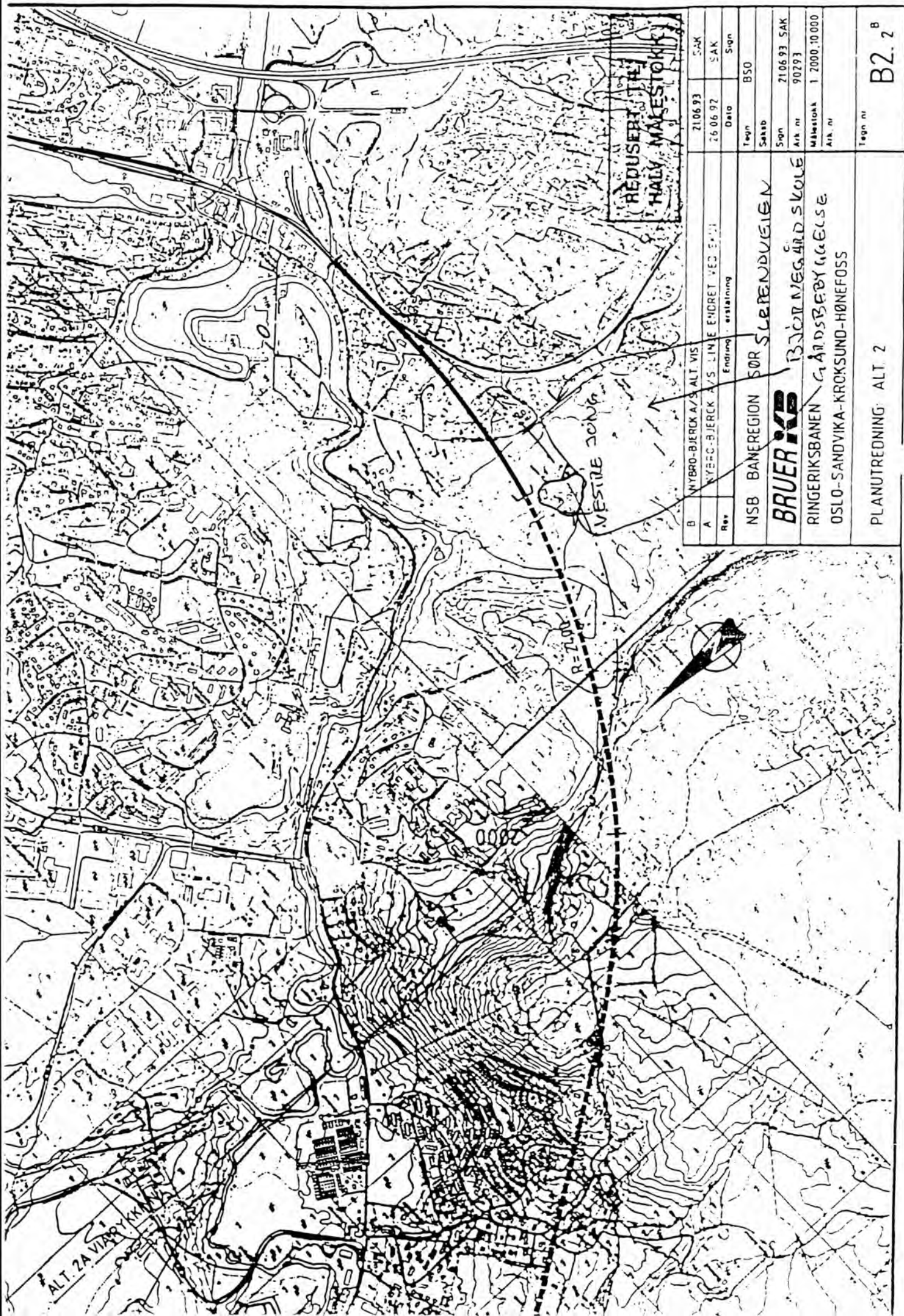
Sign.

Avt. nr. 5303

Hør. M. 1: 10000

Vert. M. 1: 2000

Avt. nr.



REDUSEBT I TIL
T HALLV. MALESTOKK

B	NYBRO-BJERCKA / ALT. VIS	210693	SAK
A	NYBRO-BJERCKA / S. LINJE ENDRET VED E-11	26.06.92	SAK
Rev	Endring : erstilling	Dato	Sign
NSB BANEREGION SØR-SLEPENDUGLEN		Tegn	BS0
BRUER		Sakst	
RINGERIKSBANEN		Sign	210693 SAK
OSLO-SANDVIKA-KRØKKSUND-HØNEFOSS		Arl. nr	90293
		Målestokk	1:2000, 10:000
		Arl. nr	
PLANUTREDNING ALT. 2		Tegn. nr	B2.2 ^B

VESTRE ZONE

R=2400



ALT. 2A VIKRYKK

BØRMEGÅRD SKOLE
GÅRDBY GÅSE

Esben Oust Heiberg
Vestre Jong Gård
Slependveien 33
1300 Sandvika

30 april 1993

NSB Baneregion Sør
Srømsø Torg 1
3006 Drammen

Att: Nina Tveiten

VEDRØRENDE RINGERIKSBANEN

Takk for hyggelig møte onsdag 14 april 1993

De tre skisserte alternativene til traseer for Ringeriksbanen fra Sandvika, vil alle berøre min gård, Vestre Jong, til en meget stor grad.

Som vist på vedlagte kart, går to av traseene over landbruksarealer, mens det tredje alternativet er lagt tverrs gjennom våningshuset og vil ødelegge gårdsbebyggelsen.

Gården er en viktig del av kultur landskapet i dette ellers ganske tett utbyggete området, og har stor kulturhistorisk verdi. Den har også en meget karakteristisk og nydelig bjerke allè, og denne er flittig brukt som turvei. Gården representerer også et aktivum for nær-områdene med selvplukk jordbær o.l.

Jeg har forståelse for at banens trase til en stor grad er gitt m.h.t. grunnmasser og svingkurver, men jeg vil be om at det tas mest mulig hensyn til å bevare gårds miljøet/bebyggelsen mest mulig inntakt for å bevare dennes kulturhistoriske og kulturlandskaps verdi, og for at denne fortsatt skal kunne være til glede og nytte for kommende generasjoner.

Hvis det blir vedtatt at traseen til Ringeriksbanen skal komme over min eiendom, ber jeg om at banen legges på jordet (som alternativ 1 og 2 gjør), og at den foreslåtte traseen gjennom gårdsbebyggelsen frafalles (alt. 3).

Vennlig hilsen

Esben Oust Heiberg

Vedlegg 2 kart
 Bilde av gårdsbebyggelsen

Mottatt 15.10.93

ADVOKATFIRMAET

CARL DUNKER

HØYESTERETTSADVOKAT

F. W. HEIMBECK

ADVOKAT

MEMBER AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING

D49

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

GRENSEN 15 · 0159 OSLO
TELEFON: 22 42 51 10
TELEFAKS: 22 33 43 96
BANKGIRO: 6022.05 08784

2.9.1993.
OSLO,

AD: Kommentarer til konsekvensutredning fase I for innkorting av Bergensbanen (Hønefoss - Oslo) - Ringeriksbanen - Carl August Mohn.

Undertegnede representerer gårdbruker Carl August Mohn som er eier av eiendommen Tanberg gnr. 38, b.nr. 1, 2 og 7 i Ringerike kommune.

Av de foreliggende utredninger fremgår det at man fra NSB's side har arbeidet med en rekke forskjellige alternative traséplaner når det gjelder den del av banen som skal legges på Ringerike frem til Hønefoss. Disse trasévalg og de forskjellige konsekvenser av disse er nærmere behandlet i konsekvens- utredningen.

Av de kart og beskrivelser som følger av utredningen fremgår det at tre av de alternativer som man har arbeidet med, nemlig Alt. 3 B, Alt. 4 B og Alt. 6 B, alle forutsetter en banetrasé som går tvers over eiendommen Tanberg. Dette fremgår særlig klart av det bilde som er gjengitt på side 61 i utredningen og man ser klart eiendommen Tanberg's jorder ovenfor kirken som er avbildet til venstre, og hvor traséen vil ligge i en kraftig skjæring med fyllinger. Traséen er klart avmerket på det kart som er gjengitt på side 68 i utredningen og viser at hele eiendommen vil bli delt på langs av banetrasé med fyllinger. Jeg vedlegger en kopi av dette kart hvor eiendommen Tanberg er markert med gult.

Av utredningen fremgår det temmelig klart at man fra NSB's side er blitt klar over at de tre trasévalg som ovenfor er nevnt, og som berører Tanberg, vil påføre eiendommen særdeles stor skade og ulempe. I den oppsummering som finnes på side 66 i utredningen er de tre alternativer beskrevet med en måleverdi på mellom to og tre "streker", noe som angir verdier mellom "stor negativ konsekvens" og "meget stor negativ konsekvens". Når det gjelder den "realverdi" som følger av den nevnte oppstilling fremgår det at de tre alternativer fører til "meget store konflikter".

A 54 TANBERG KIRKE, NORDERHOV

Befaring 21. april 1983 av studentene Harald Jacobsen og Dagfinn Skre og arkitekt Håkon Christie.

Hensikten med befaringen var å undersøke om det finnes jordfaste spor eller rester av kirken eller kirkegården, som ifølge skriftlige kilder har stått på Tanberg i middelalderen. Gårdens nåværende eier Carl August Mohn la frem kart og dokumenter fra utskiftningen ca. 1870 og gjorde rede for tradisjonen på gården når det gjelder kirken og dens beliggenhet.

Arkrologen Ingvald Undset besøkte Tanberg 1885, og i beretninger har han summert opp den da kjente tradisjon om kirken og kirkegården. I Magnus Olsens gjengivelse av beretningen fra 1885 heter det "Mellem chefsgården (Nedre Tanberg) og øvre Thanberg, der ligger i en afstand fra hindanden af omtr. 500 alen (litt over 300 m), er det en mark, der egentlig hørte til øvre Thanberg, men som nu ved mageskifte er bleven lagt under chefsgården; på hosstående rids er den betegnet ved streger. Midt på denne mark, på dens høieste punkt med affald i stregernes retning, er der endnu noget ned i jorden levninger af grundmure; jordsmonnet indeholder her stumper af tegl og kalk, - vidnesbyrd om at her har stået en gammel bygning, vistnok det i N. Fornl. p. 143 omtalte kapel. På denne mark rundt om tomten af nævnte gamle bygning er de l.e. omtalte runestene fundne.. På denne mark støder man endnu stadig på gamle begravelser. Disse står ikke synderlig dybt; almindelig dannes de af på kant reiste heller omgivende skjeletter, som alltid findes uden medgivne oldsager....."

Tar man utgangspunkt i Undsets opplysning om at kirketuften befinner seg på et jordstykke som er avstått fra øvre Tanberg til chefsgården ved et makeskifte og regner at det her siktes til utskiftningen i 1870-årene, peker gårdens nåværende eier på at det kan passe med det jordstykket som ligger nærmest chefsgårdens tun nordøst for dette og på nordsiden av gårdsveien fra chefsgården til øvre Tanberg. Dette jordstykket har svakt fall mot sydvest. Det er nå pløyet, men viser ingen ø

de karakteristika som Undset nevner.

Den skissen som Undset tegnet har et prikket rektangel som angir kirketomten og vest for den markering av graver. Dette området er tegnet inn et stykke øst for chefsgårdens tun og syd for tunet på øvre Tanberg. Følger man skissen, skulle altså kirketuften søkes på sydsiden av gårdsveien og noe østenfor det omtalte jordstykket. Det store jordet syd for gårdsveien har fall mot syd, men øverste del av jordet nærmest gårdsveien flater seg ut til et platå med brink ca. 40 m syd for veien. Platået kan passe med Undsets beskrivelse av kirketuften, som lå på jordstykkets høyeste punkt. Vi konsentrerte våre undersøkelser om dette parti.

Jordet syd for gårdsveien er pløyet. Det er ingen steder synlige kalkrester i jorden, og eierne vet heller ikke at det er observert kalk her i hans tid. Fundamentrester eller annet som kan settes i forbindelse med byggverk er heller ikke observert. I 1964 kom han borti en del store rullesten da han pløyet i dette området. I den anledning var jeg på befarings, og den konklusjon jeg kunne trekke av de observasjoner jeg den gang gjorde var at stenene kunne være deler av en ringkjede som har tilhørt en gravhaug. Det ble den gang observert brannflak flere steder på sandbakken under pløyejorden. Det partiet som den gang ble undersøkt og hvor det antagelig har ligget en gravhaug befinner seg på vestre ende av det omtalte platå. Nord for den antatte gravhaug mellom den og gårdsveien er det flere steder pløyet opp trekull og sort, trekullholdig jord, så det er tydelig at ploegen har skrapet ned i brannflak. Det ligger også noe skjørbrent sten i jorden her. Eierens opplyser at det sto smie eller badstu ved gårdsveien her, og det er jo mulig at noe av de brannspor vi ser i jorden her kan være utplanert etter rivingen av disse husene.

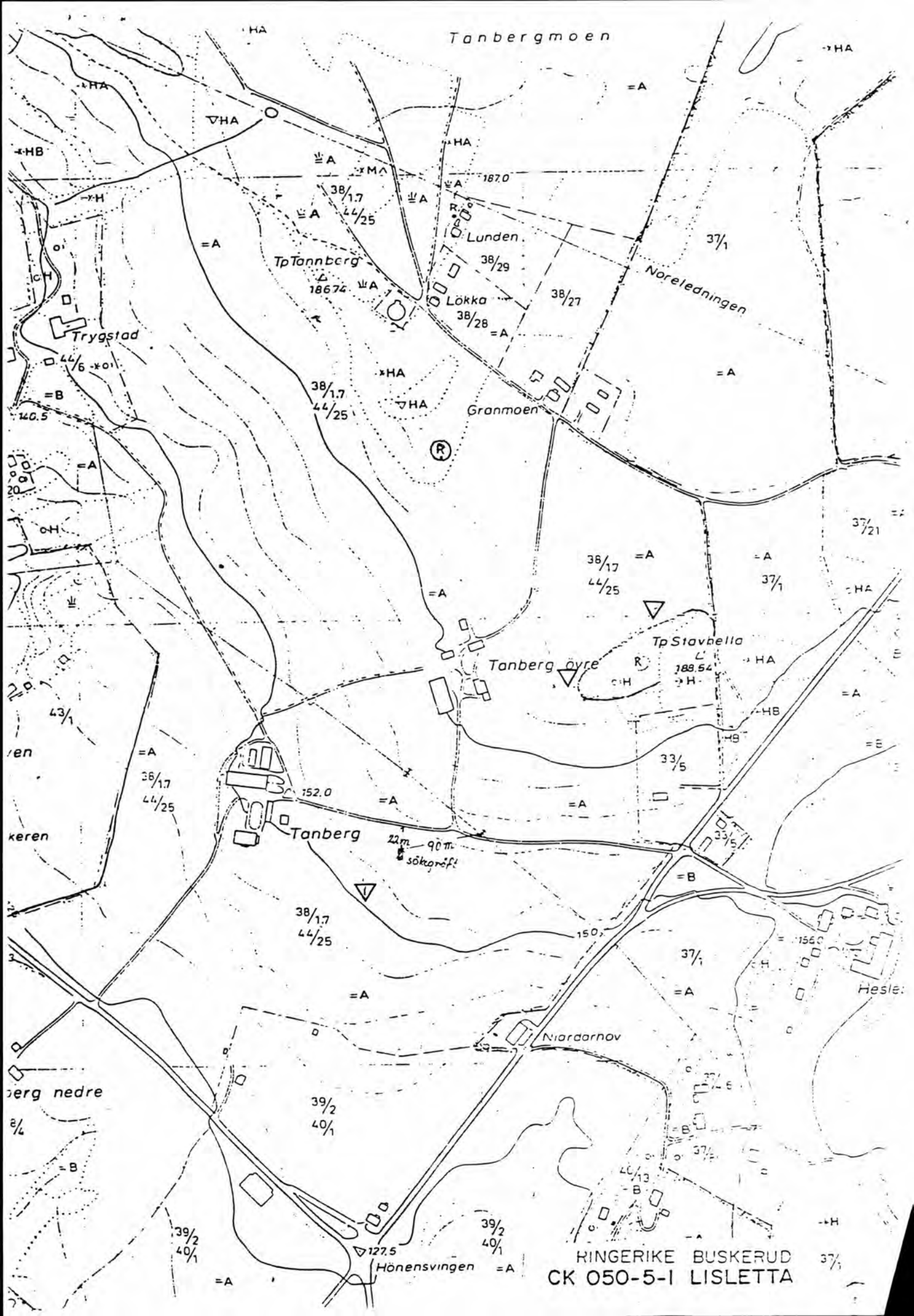
Vi har gravet en ca. 9 m lang og ca. 75 cm bred søkegrøft nord-syd over plataået ca. 15 m øst for den antatte gravhaug og ca. 22 m syd for gårdsveien. Ved å fjerne pløyejorden, som er ca. 25 cm dyp, kommer vi ned på lys, grå sand som vi avrenser. Det tegner seg to sirkulære pletter med mørk og ildskjørnet sten like ved siden av hverandre. Plettene er ca. 30 cm i diameter og ca. 15 cm dype og kan antagelig oppfattes som bunnsoner i to kokegroper. Det er tydelig at pløyingen skraper ned i sanden og at det foregår en årlig avskraping av dens øverste sone og av de eventuelle kulturspor som befinner seg her. Ved et par prøvestikk i sanden viser det seg at den inneholder urenheter som framtrer som mørkere skygger og diffuse pletter, men ca. 15 cm fra overflaten blir den renere blågrå.

Søkegrøften ga ikke svar på spørsmålet om hvor kirkebygg og kirkegård har ligget. Vi kan ikke se bort fra at kirketuften kan ha vært i det området hvor søkegrøften er lagt. Som nevnt medfører pløyingen over jordstykkets høyestliggende partier en avskraping av øverste sone under pløyejorden. I årenes løp kan dette ha ført til at både grunnmuren og graver er blitt fjernet. Undset opplyser at gravene lå grundt på hans tid, og hans hjemmelsmann lar oss ane at det var blitt funnet og fjernet mange graver tidligere. Det samme må man slutte ut fra L.D. Klüwers opplysninger fra 1820-årene og Ivar Wiels meddelelser fra 1743. Det kan se ut til at den avskraping av jorden som kultivering medførte var nådd ned til kistenivå allerede for flere århundre siden, og at det siste århundres kultiveringsmåter har fjernet de siste spor og rester av kirken på Tanberg. Man skal imidlertid ikke se bort fra at det fremdeles kan være spor tilbake på jordene mellom øvre Tanberg og chefsgården, og det er grunn til å ha området under observasjon.

Oslo, 26. april 1983

Håkon Christie

Håkon Christie



Tanbergmoen

Tp Tanberg

Lunden

Löokka

Granmoen

Tanberg øvre

Tp Stavnella

Tanberg

Niardarhov

Hönensvingen

RINGERIKE BUSKERUD
CK 050-5-1 LISLETTA

12.03.1997

Landsbaneverket

Rektoratet

13/et

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU06289

200000029741

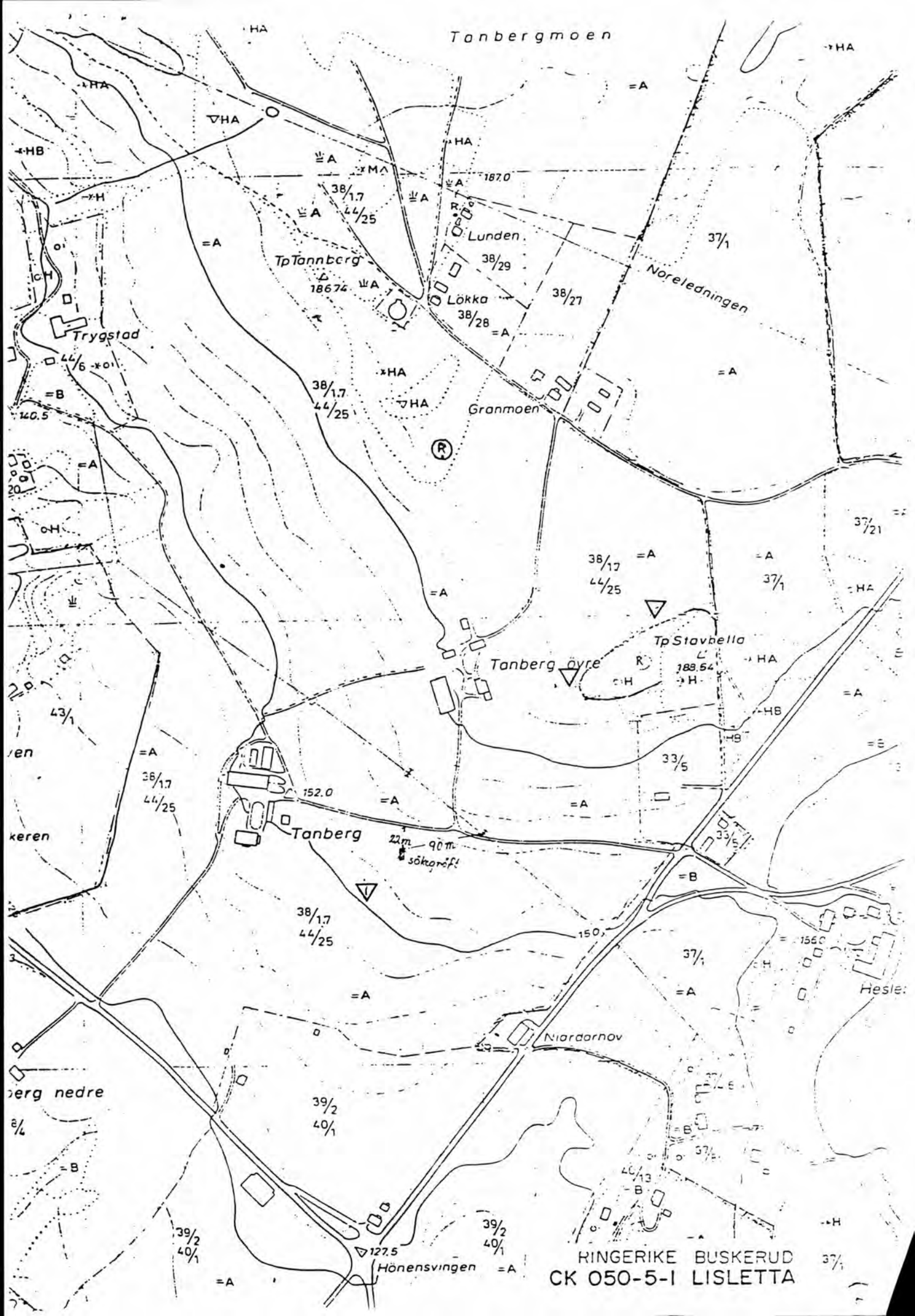
Vi har gravet en ca. 9 m lang og ca. 75 cm bred søkegrøft nord-syd over plataået ca. 15 m øst for den antatte gravhaug og ca. 22 m syd for gårdsveien. Ved å fjerne pløyejorden, som er ca. 25 cm dyp, kommer vi ned på lys, grå sand som vi avrenser. Det tegner seg to sirkulære pletter med mørk og ildskjørnet sten like ved siden av hverandre. Plettene er ca. 30 cm i diameter og ca. 15 cm dype og kan antagelig oppfattes som bunnsoner i to kokegroper. Det er tydelig at pløyingen skraper ned i sanden og at det foregår en årlig avskraping av dens øverste sone og av de eventuelle kulturspor som befinner seg her. Ved et par prøvestikk i sanden viser det seg at den inneholder urenheter som framtrer som mørkere skygger og diffuse pletter, men ca. 15 cm fra overflaten blir den renere blågrå.

Søkegrøften ga ikke svar på spørsmålet om hvor kirkebygg og kirkegård har ligget. Vi kan ikke se bort fra at kirketuften kan ha vært i det området hvor søkegrøften er lagt. Som nevnt medfører pløyingen over jordstykkets høyestliggende partier en avskraping av øverste sone under pløyejorden. I årenes løp kan dette ha ført til at både grunnmuren og graver er blitt fjernet. Undset opplyser at gravene lå grundt på hans tid, og hans hjemmelsmann lar oss ane at det var blitt funnet og fjernet mange graver tidligere. Det samme må man slutte ut fra L.D. Klüwers opplysninger fra 1820-årene og Ivar Wiels meddelelser fra 1743. Det kan se ut til at den avskraping av jorden som kultivering medførte var nådd ned til kistenivå allerede for flere århundre siden, og at det siste århundres kultiveringsmåter har fjernet de siste spor og rester av kirken på Tanberg. Man skal imidlertid ikke se bort fra at det fremdeles kan være spor tilbake på jordene mellom øvre Tanberg og chefsgården, og det er grunn til å ha området under observasjon.

Oslo, 26. april 1983

Håkon Christie

Håkon Christie



Tanbergmoen

Tp Tanberg

Lunden

LÖRKO

Granmoen

Tanberg øvre

Tp Stovhella

Tanberg

Niardarhov

Hönensvingen

Hesle

RINGERIKE BUSKERUD
CK 050-5-1 LISLETTA

38/17

44/25

187.0

38/29

38/27

38/28

38/17

44/25

38/17

44/25

188.54

152.0

22m - 90m
søkerøft

38/17

44/25

150

37/1

156.0

39/2

40/1

39/2

40/1

127.5

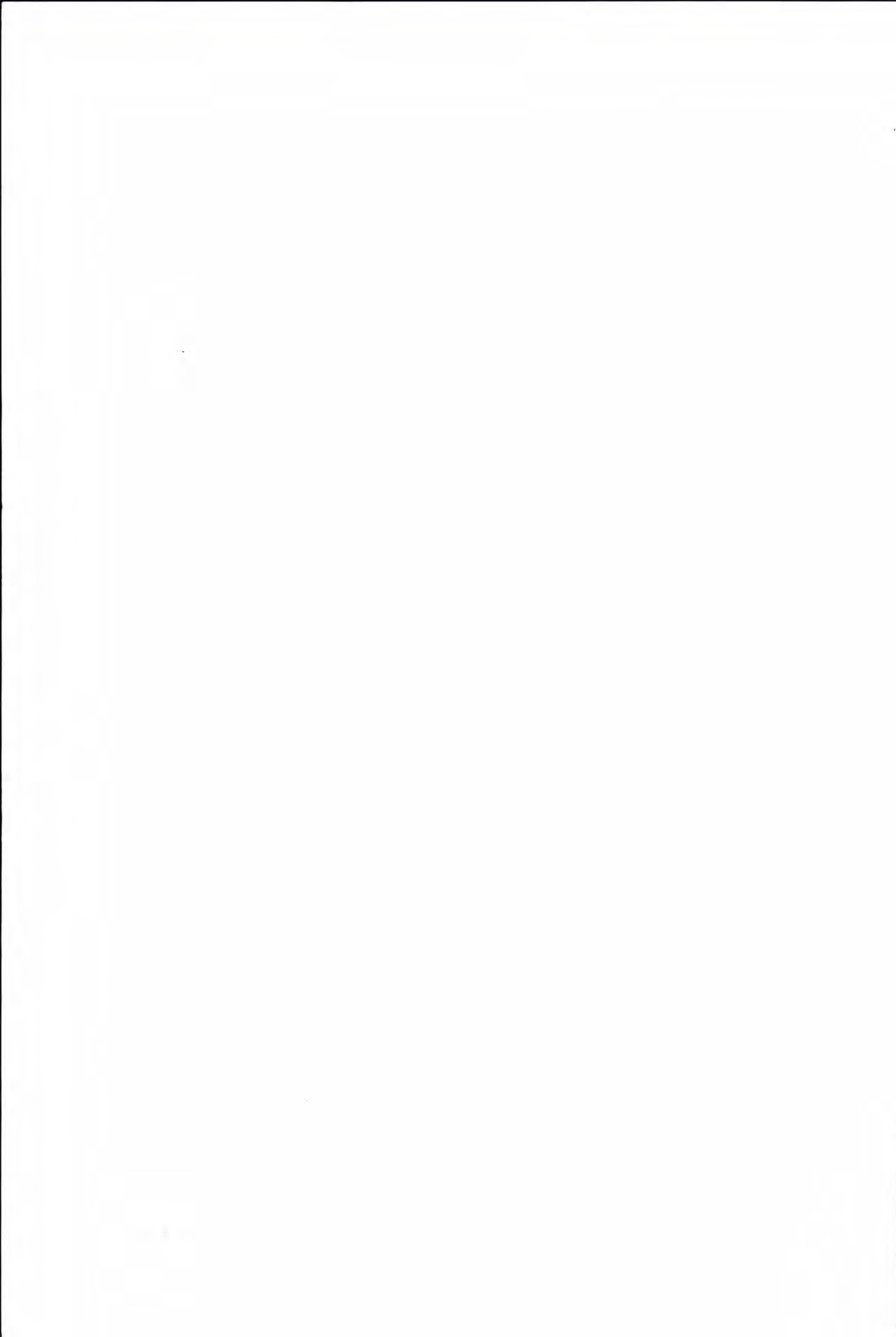
37/1

OSLO. 30.mai 1973.

Kopi av katalogisering.

C nr.33592. Pilespiss av jern med mothaker, nærmest som A.E.G. fig. 606/607, men kortere, eller som Nydam Mosefunn XII:21, men med fal. Typen er ytterst sjelden i norsk materiale, men hører nok hjemme i eldre jernalders formbestand, sannsynligvis yngre romertid. Spissens ytterste odd og ytterste odd av mothake mangler, ellers velbevart. Naglehullet sees i begge falsider. Falen er ombøyd, og skjøten sees tydelig. Lengde 9,5 cm, derav falen til skaft 6,5 cm. Mothaken (den fullstendige) er 1,3 cm lang. Falåpningen 1,4 cm vid. Funnet i kjøkkenhaven, ikke dypt, ca. 30 m Ø for hovedbygningen, på Tanberg gård (gnr.38, bnr.7), Norderhov s. og pgd., Ringerike kommune, Buskerud. Den gamle hovedbygningen skal ha stått innen området før 1870. Innlevert av Carl August Mohn ved Arne Emil Christensen jr.

Wencke Slomann



12.03.1997

Arbetsnätverket
Kontoret
Kontoret

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU06289
200000029741