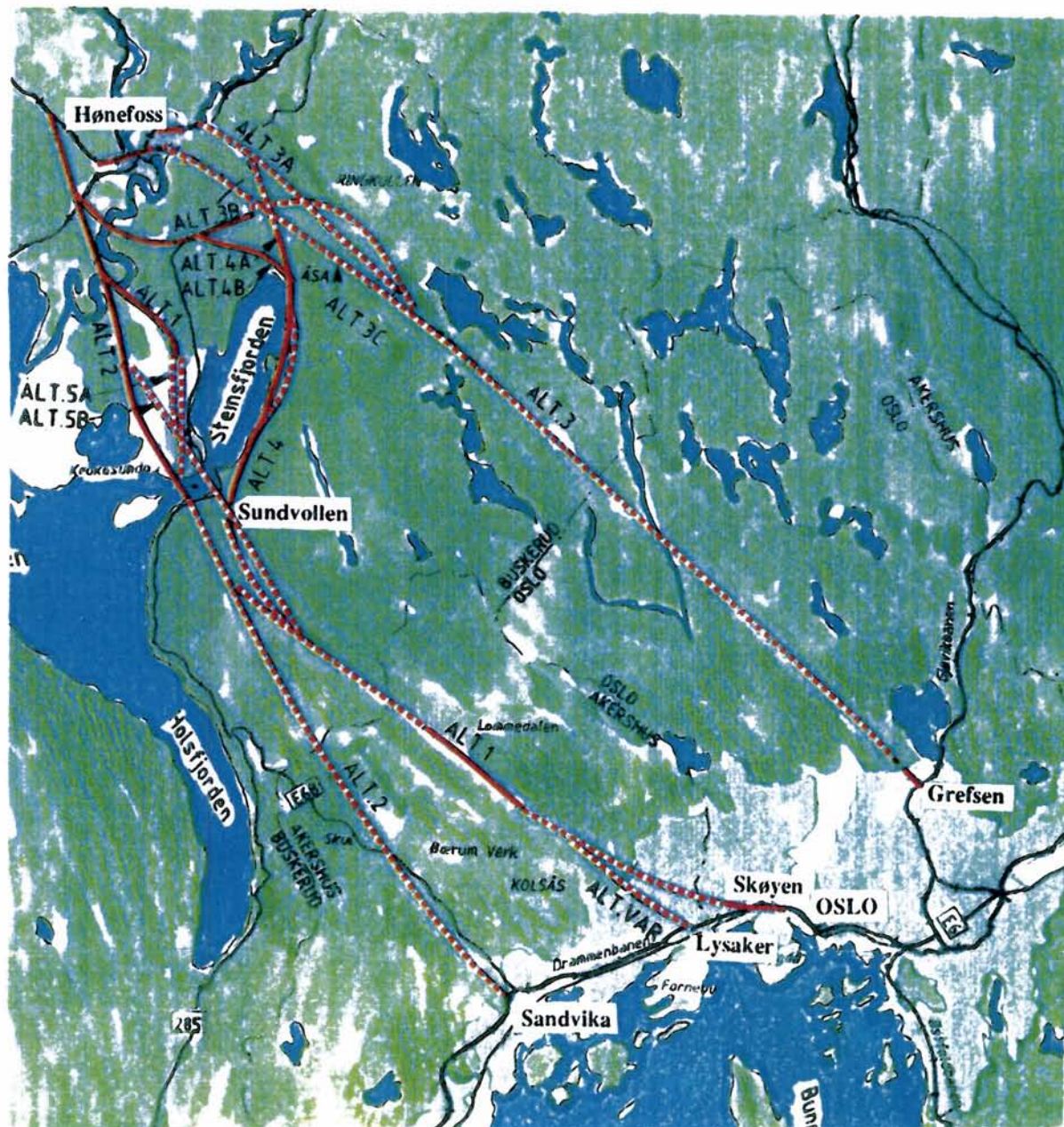




KONSEKVENSTREDNINGSPROGRAM ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33:

INNKOMNE UTTALELSER TIL MELDING,
PROSJEKTRÅDETS MERKNADER OG INNSTILLING SAMT
FORSLAG TIL REVIDERT UTREDNINGSPROGRAM



RINGERIKSBANEN

NSB

Konsernstab Strategi og miljø

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

19. januar 1993

Forord

NSBs melding vedrørende Ringeriksbanen ble lagt ut til offentlig ettersyn den 01.07.1992 i tråd med forskriftene etter Plan- og bygningslovens paragraf 33. Frist for avgivelse av uttalelse til melding ble satt til 15.09.1992.

Denne rapporten er to-delt. Del I består av en stikkordsmessig gjennomgang av høringsuttalelser til meldingen samt NSBs kommentarer. Del II gjengir et forslag til revidert program for planutredning, inkludert konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens kapittel VIIa.

Hensikten med den stikkordsmessige sammenstillingen er at den skal danne grunnlag for Miljøverndepartementet og NSB, i fellesskap å avgjøre om og i hvilken grad uttalelsene skal føre til endringer i det foreslåtte utredningsprogrammet. Høringsuttalelsene er i sin helhet gjengitt i eget bilag.

Oversikten over merknadene og Prosjektrådets innstilling til justering av utredningsprogrammet, samt forslag til revidert utredningsprogram, oversendes Plankontoret, NSB Bane, Divisjonsstaben, for videre behandling og endelig fastlegging av utredningsprogram i samråd med Miljøverndepartementet.

Innhold

Forord	1
------------------	---

DEL 1: STIKKORDSMESSIG OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER OG NSBs KOMMENTARER

Innledning	6
A STATLIGE ORGANER	7
A1 Landbruksdepartementet	7
A2 Kommunaldepartementet	7
A3 Næringsdepartementet	7
A4 Forsvarsdepartementet	7
A5 Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet	8
A6 Statens vegvesen Buskerud	8
A7 Statens vegvesen Oslo og Akershus	8
A8 Riksantikvaren	8
A9 Statens forurensningstilsyn	9
A10 Direktoratet for naturforvaltning	10
A11 Fylkesmannen i Buskerud	10
A12 Fylkesmannen i Akershus og Oslo	10
A13 Fylkeslandbrukskontoret i Oslo og Akershus	11
A14 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud	11
B FYLKESKOMMUNALE ORGANER	12
B1 Buskerud fylkeskommune, Plan- og næringskontoret	12
B2 Akershus fylkeskommune, Fylkesrådmann	12
C KOMMUNALE ORGANER	14
C1 Asker kommune, Teknisk rådmann	14
C2 Jevnaker kommune, Formannskapet	14
C3 Bærum kommune, Rådmann	14
C4 Ringerike kommune, Rådmann	15
C5 Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten	15
C6 Hole kommune, Rådmann	17
C7 Hole Viltnevd	18
C8 Oslo Landbruksnemd	18
C9 Bærum Landbruksnemd	18
C10 Ringerike Landbruksnemd	18

D	ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE	19
D1	Landsutvalget for jernbane	19
D2	Naturvernforbundet i Buskerud	19
D3	Naturvernforbundet i Oslo og Akershus	19
D4	Norges Jeger- og Fiskeforbund	20
D5	Akershus Jeger- og Fiskeforbund	20
D6	Bærum Jeger- og Fiskeforening	20
D7	Oslo og Omland Friluftsråd	21
D8	Stor-Oslo Lokaltrafikk	21
D9	Senterparti, Kristelig Folkeparti og Venstre i Ringerike kommune	21
D10	Hole Landbrukslag, Norderhov Songneselskap, Buskerud Bondelag	22
D11	Malurtaasen Vel	22
D12	Lommedalens Vel	23
D13	Lysakerelven Næringvel	23
D14	Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole	23
D15	Tor Kristensen, Hønefoss	24
D16	Terje Nagell, Bærums Verk	24
D17	Håvard Amelfot, Sandvika	24
D18	Siv.ing. Jan C. Krohn, Høvik	24
D19	Sjur Løchen Fogth, Frogner	24
D20	Cornelius Jacobsen, Hønefoss	24
D21	Olaf Wiegels, Rykkinn	25
D22	Siv.ing. Amulf Brækken, Rånåsfoss	25
D23	Akershus Bondelag	25

DEL II: FORSLAG TIL REVIDERT PROGRAM FOR PLANUTREDNINGEN/KONSEKVENSENTREDNINGEN

	Endringer i utredningsprogrammet	27
	Revidert program for planutredningen	28
1	Innledning	28
2	Mål og metode for gjennomføring av konsekvensutredningen	28
3	Traséalternativer og arealbruk	30
4	Stasjonslokalisering og utforming	30
5	Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader	31
6	Markedsanalyser/driftsopplegg	31
7	Transportkostnader	31
8	"Grovmasket" konsekvensutredningsprogram etter PBLs kapittel 7a	32
	8.1 Generelt	32
	8.2 Tiltakets konsekvenser for miljø	32
	8.2.1 Luftforurensning	32
	8.2.2 Klimaendringer	32
	8.2.3 Støy/vibrasjoner	33
	8.2.4 Landskap, kulturmiljø og naturmiljø/økologi	33
	8.3 Tiltakets konsekvenser for naturressursene	36
	8.3.1 Energiforbruk	36
	8.3.2 Driftsforholdene i landbruket og skogbruket	37
	8.3.3 Vannressurser	37
	8.4 Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser	37
	8.4.1 Trafikkulykker	37
	8.4.2 Næringsliv og sysselsetting	38
	8.4.3 Utbyggingsmønster og boligbygging	39
	8.4.4 Sosiale og velferdsmessige forhold	39
	8.4.5 Friluftsliv og rekreasjon	40
	8.5 Konsekvenser i anleggsperioden	41
	8.6 Trafikantenes opplevelser	41
9	Sammenstillende analyser	41
10	Program for videre planlegging	42
11	Framdrift for utredningen	42

DEL I: STIKKORDSMESSIG OVERSIKT OVER
INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER

Innledning

I den stikkordsmessige gjennomgangen er det først og fremst forhold som krever kommentarer i forhold til konsekvensutredningsprogrammets innhold som er gjengitt. Stikkordene gir dermed ikke et fullstendig bilde av reaksjonene på meldingen. NSBs kommentar til hver enkelt uttalelse er gitt i *kursiv*.

Uttalelsene er ordnet i følgende rekkefølge:

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

Det henvises i det følgende til kapittelnummereringen i meldingens utredningsprogram. Det reviderte utredningsprogrammet (del II) har en annen nummerering. Henvisninger til denne nummereringen er gitt i parentes.

A STATLIGE ORGANER

A1 Landbruksdepartementet

- 1 Anbefaler at Jordpolitisk arealvurdering (JAV) gjennomføres for Hole-Hønefoss-regionen. Kap. 3.7.3.2 (8.3.2).
- 2 Henviser forøvrig til de lokale landbruksmyndighetenes uttalelser og regner med at disse blir fulgt opp.

NSBs kommentar:

- 1) *NSB vil ta kontakt med Fylkeslandbrukskontoret med sikte på å få gjennomført en JAV-vurdering.*

A2 Kommunaldepartementet

Ingen merknader.

A3 Næringsdepartementet

- 1 I kap. 3.5 (6) om markedsanalyser/driftsopplegg bør en se nærmere på i hvilken utstrekning næringslivets veitransporter kan overføres til jernbane.
- 2 Påpeker at alle offentlige vare-, bygg- og anleggskontrakter ved innkjøp av materiell og utstyr vil være omfattet av EØS-reglene dersom Stortinget slutter seg til denne.

NSBs kommentar:

- 1) *Det vil bli gjennomført markedsanalyser der potensialet for overføring av godstransport fra vei til bane vil bli vurdert og prognoser for overført trafikk vil bli laget.*
- 2) *Vil bli vurdert under kap. 3.7.4.2 (8.4.2).*

A4 Forsvarsdepartementet

- 1 Foretrekker at traséen legges i tunnel med enkelte åpne partier i tilknytning til adkomstveier.
- 2 Ber om at konflikter mellom framtidig trasé og forsvarrets faste anlegg og etablissementer blir nærmere vurdert i utredningen.

NSBs kommentar:

- 1) *Tunnelandelen vurderes mht. økonomiske og reiseopplevelsesmessige hensyn. Deponeringsproblemer som følge av stort masseoverskudd, taler for å minimalisere tunnelandelen, jfr. kap. 3.7.2.4.*
- 2) *En slik vurdering vil bli gjennomført.*

A5 Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet

Ingen merknader i tillegg til vegvesenets uttalelser.

A6 Statens vegvesen Buskerud

- 1 Påpeker vanskelige grunnforhold på flere strekninger av alternativ 1. Kap. 1.5.3.
- 2 Utredningsprogrammet bør også ta for seg nærtrafikk mønsteret i Ringeriksområdet for å få til en overføring av lokaltrafikk til bane.
- 3 Etterlyser et program som vurderer hvor overskuddsmassene er tenkt plassert og konsekvensene av dette.

NSBs kommentar:

- 2) *Det vil bli foretatt en nærmere vurdering av nærtrafikk mønsteret i Ringeriksområdet i forbindelse med markedsundersøkelser/trafikkprognosearbeidet. Se forøvrig kap. 3.5 (6).*
- 3) *Disponering av overskuddsmasser er med i utredningsprogrammet. En vurdering av konsekvensene vil også bli gjennomført, se nytt avsnitt om massedisponering. Kap. 3.7.2.4 (8.2.4) under "Landskap og kulturmiljø".*

A7 Statens vegvesen Oslo og Akershus

- 1 Trasévalg må nøye vurderes i forhold til planene om et nytt dobbeltspor mellom Asker og Skøyen, og hvilken rolle NSB skal ha for avvikling av nærtrafikken i vest.
- 2 Ber om at den grovmaskede utredningen tar for seg hvordan lokaltrafikken langs banen forutsettes betjent (stasjonsplassering, innfartsparkering, rutefrekvens, bussmating osv.).

NSBs kommentar:

- 1) *NSB Persontrafikk vil gjennomføre en utredning om markedspotensielle og bedriftsøkonomiske konsekvenser ved bygging av Ringeriksbanen. Samtidig forbereder Statens vegvesen, i samarbeid med NSB, utredninger og beregninger av trafikkutvikling for "Vestkorridoren" som bl.a. vil omfatte NSBs Skøyen-Asker prosjekt og deler av Ringeriksbanen. Her samarbeides det mellom Vegvesenet og NSB.*
- 2) *Disse forholdene blir tatt hensyn til i kap. 3.3 (4).*

A8 Riksantikvaren

- 1 Programmet for den grovmaskede konsekvensutredningen må også omfatte et punkt om utarbeidelse av program for den finmaskede utredningen.
- 2 Det synes som om det bare er kap. 3.7 i meldingen som omfattes av Plan- og bygningslovens bestemmelser. Alle punktene i kap. 3.0 skal konsekvensvurderes og kapitlet bør derfor få overskriften: "3.0 UTREDNINGSPROGRAM - Grovmaske konsekvensutredning".

- 3 Riksantikvaren reagerer på en av setningene i kap 3.3 (4) Stasjonslokalisering og utforming: "Problemstillingene vil på dette planleggingsnivået bare ha en generell tilnærming."
- 4 Det er vesentlig at kap. 3.3 (4) om stasjonslokalisering og utforming blir konsekvensvurdert og sett i sammenheng med kap. 3.7.4.2 (8.4.2) Næringsliv og sysselsetting og kap. 3.7.4.3 (8.4.3) Utbyggingsmønster og boligbygging. De samme kapitlene må også utredes med de virkninger de vil få for kulturminner og kulturmiljø.
- 5 For å besvare konsekvenser for kulturmiljø må utredningen kvantifisere de mulige fortetnings-/utbyggingsområdene i forhold til hverandre og tilførselsstrukturene som betjener disse.
- 6 Et program for behandling av masseuttak må tas med i utredningen. Det er viktig at tiltakets virkninger på kulturminner og kulturmiljøer under anleggsfasen utredes.
- 7 Det må redgjøres for framdriften for utredningen på begge nivåer.

NSBs kommentar:

- 1) **NSB vil ta dette inn som et eget punkt i utredningsprogrammet. (Kap. 10).**
- 2) **I meldingens kap. 3 er det vist innhold/program for hele jernbaneutredningen. En del av dette programmet er konsekvensutredning av tiltaket (traséalternativene/korridorene) mht. miljø, naturressurser og samfunn, ihht. PBL kap. VIIa. I denne sammenheng er beskrivelsen av alternative trasékorridorer, stasjonsmønster og driftsopplegg, grunnlagsdata som inngår som forutsetninger/premisser i den KU-analyse som skal gjennomføres.**
- 3) **NSB er enige i at setningen er uklar, og har sløffet denne i det reviderte programmet.**
- 4) **De samme forutsetningene legges til grunn i hele utredningen og sammenhengene tas hensyn til så langt det går an.**
- 5) **Under kap. 3.7.4 (8.4) vil det EDB-baserte beregningsprogrammet PANDA bli benyttet for til en viss grad å kvantifisere mulig utbygging. Mer kvalitative vurderinger vil så gjøres på grunnlag av disse og kunnskaper om aktuelle planer for områdene.**
- 6) **Virkninger pga anleggsvirksomhet vil bli vurdert. Dette gjelder også mht. kulturminner og kulturmiljøer. Mer detaljerte beskrivelser og undersøkelser vil bli spesifisert i "finmasket" KU-program. Se også A6, punkt 3.**
- 7) **Grov framdriftsplan for kommunedelplaner er skissert i kap. 2.4 i meldingen. En mer detaljert fremdriftsplan vil legges fram samtidig med utleggelse av jernbaneutredningen/konsekvensutredningen til offentlig ettersyn. Dette inngår i kap 3.9, og er nærmere presisert i kap.10 i revidert program.**

A9 Statens forurensningstilsyn

Anmoder om at man ser de miljøpolitiske og transportøkonomiske forhold i sammenheng, ved at det gjennomføres samfunnsøkonomiske kalkyler der en vurderer nytte og kostnad av tiltaket i forhold til "null-alternativet".

NSBs kommentar:

Slike analyser vil bli gjennomført for alle alternativ, kap. 3.8 (9).

A10 Direktoratet for naturforvaltning

- 1 Valget av de fire hovedalternativene og de ulike variantene burde ha vært begrunnet i meldingen. Kartmaterialet burde også ha vært bedre.
- 2 Forhold omkring 0-alternativet (dobbeltspor Skøyen-Asker), som kan være beslutningsrelevant i forhold til tiltaket, må utredes i den grovmaskede KU.
- 3 DN etterlyser planer for deponering eller bruk av overskuddsmasser samt en utredning av hvorvidt tunnelframføringer vil medføre etablering av tunneltverrslag og dermed konsekvenser for naturmiljø, landskap og friluftsliv.

NSBs kommentar:

- 2) *Se A7, punkt 1.*
- 3) *Slike vurderinger vil bli gjennomført. Se nye avsnitt om massebehandling, kap. 3.7.2.4 (8.2.4) under "Landskap og kulturmiljø" og kap. 3.7.5 (8.5).*

Landskap, kulturmiljø og naturvernområder, kap. 3.7.2.4 (8.2.4):

- 1 Under overskriften Landskap bør "biotoper" tas ut av teksten. Overskriften "Naturvernområder" bør endres til "Naturmiljø/økologi". Her vil temaet "biotoper" bli ivare tatt.
- 2 Forslag til endring av Hovedkategorier av naturelementer:
 - Kategori 2) Utvides til Verneverdige og verdifulle naturområder.
 - Kategori 3) Må utvides til å gjelde en grovkartlegging av vegetasjon og naturtype, en beskrivelse av dyrelivet generelt samt en vurdering som kartlegger vemedede eller sårbare arter i eller i tilknytning til traséen.

NSBs kommentar:

Forslagene tas til etterretning. Den generelle beskrivelsen er allerede med i meldingens kap. 3.7.2.4 (8.2.4).

A11 Fylkesmannen i Buskerud

- 1 Eventuell kryssing over Tyrifjorden/Steinsfjorden i området ved Sundvollen/Vik må vurderes svært nøye og ses i sammenheng med andre planlagte tiltak i dette området.
- 2 Opplyser forøvrig om at fylkesmannens miljøvernavdeling også deltar i arbeidet med Areal- og transportplan for Ringerike.

NSBs kommentar:

- 1) *Kryssingen vil bli vurdert nøye og en samordning med vegvesenets planer kan være aktuelt.*

A12 Fylkesmannen i Akershus og Oslo

- 1 Det bør legges vekt på å vurdere i hvilken grad traséene bidrar til å løse dagens og fremtidens transportbehov i Osloregionen, inkludert områdene omkring Drammen og Hønefoss.

- 2 Grunnet for Grefsenalternativet synes ikke grundig nok, da det ikke ser ut til å være forutsatt utbedringer på denne strekningen. Eventuelle konsekvenser for arealbruken i Oslo er heller ikke nevnt i meldingen. (Kap 1.5 og 1.6 i meldingen)
- 3 Det antas at tunnel under Oslomarka vil medføre behov for tverrslag. Konsekvensene for naturvern- og friluftsinnteresser samt dyre- og plantelivet som følge av tverrslag må utredes.
- 4 Det må på et tidligst mulig tidspunkt legges en plan for masseforvaltning i prosjektet.

NSBs kommentar:

- 1) Dette er en forutsetning, se A7, punkt 1.
- 2) Grefsenalternativet vil bli utredet på lik linje med de andre alternativene, dog forutsetter NSB at eksisterende bane brukes fra Oslo S til Grefsen. Konsekvenser for arealbruken i Oslo vil også bli vurdert.
- 3) Se A10, punkt 3.
- 4) Se A6, punkt 3.

A13 Fylkeslandbrukskontoret i Oslo og Akershus

Utredningen bør belyse hvilke konsekvenser de ulike forslagene har mht. framtidig utbyggingsretning i de berørte kommunene. Viser forøvrig til uttalelsene fra landbruksnemdene i Bærum og Oslo.

NSBs kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning.

A14 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud

- 1 Meldingen sier at traséalternativ 1,2,3A og 4B går over høyproduktive jordbruksområder på Ringerike. Ut fra forelagte kartmateriale må dette gjelde 3B og ikke 3A. Kap. 1.6.3 om jord- og skogressurser.
- 2 Jordpolitisk arealvurderinger (JAV) bør omfatte mer enn de arealene som faller innenfor trasékorridorene. JAV vurderer arealene i en større sammenheng. Kap. 3.7.3.2 (8.3.2)

NSBs kommentar:

- 2) Se A1.

B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

B1 Buskerud fylkeskommune, Plan- og næringskontoret

- 1 Konsekvenser for annen kollektivtransport og endringer av nærtransportmønsteret som følge av ulike traséalternativer, må utredes. Det forutsettes nært samarbeid med fylkeskommunale etater.
- 2 Samfunnsmessige konsekvenser og konsekvenser for landskap, kulturmiljø og naturvernområder bør vurderes både nasjonalt, regionalt og lokalt. Konflikter mellom ulike verneinteresser bør visualiseres.
- 3 Eventuelle krysninger av Steinsfjorden/Tyrifjorden må konsekvensvurderes med henblikk på vannkvaliteten i Steinsfjorden samt tekniske løsninger. Mulighetene for å koordinere planer med vegvesenet må undersøkes.

NSBs kommentar:

- 1) *Se A6.*
- 2) *Temaene vil bli utredet i kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 3) *Det vil bli tilføyd et eget kapitell/avsnitt i utredningsprogrammet som skal ivareta forhold mht. vann og vannressurser (kap 8.3.3). Utredninger mht. tekniske løsninger vil bli gjennomført.*

B2 Akershus fylkeskommune, Fylkesrådmannen

- 1 Det bør vurderes hvordan banen kan tilpasses kollektivterminalen i Sandvika.
- 2 NSB bør analysere hvilken virkning de ulike traséalternativene har for både de regionale og lokale reiser i hele Vestregionen.
- 3 Ulike stasjonsmønstre gir forskjellige forutsetninger for tettstedsutvikling. Det må klarlegges hvordan dette påvirker eksisterende tettsteder og kulturlandskap.
- 4 Konsekvenser av forbruk eller deponering av de store overskuddsmassene må utredes og kostnadberegnes.
- 5 Konsekvenser pga. tunnelverrslag, spesielt innenfor Marka, må utredes.
- 6 Tiltakshaver bør i spørsmål som angår kulturlandskap og kulturminner samarbeide direkte med fylkeskultursjefen som forvalter av Lov om kulturminner.
- 7 Fylkesutvalget ber om at de endelige grensene for landskapsanalyse-området fastsettes i samråd med fylkeskonservatoren.
- 8 Det må skjematisk illustreres hvordan banen vil fremstå i landskapet, gjennom kartillustrasjoner (skjæring/fylling), profiler og fotomontasjer.

NSBs kommentar:

- 1) *Se kap. 3.3 (4). Detaljerte studier hører hjemme på mer detaljert plannivå, kommunedelplan-/reguleringsplannivå.*
- 2) *Se A7, punkt 1.*
- 3) *Se kap 3.3 (4).*
- 4) *Se A6, punkt 3.*
- 5) *Se A10, punkt 3.*
- 7) *Fylkeskonservatoren vil bli kontaktet når dette blir aktuelt, se kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 8) *Det kan bli aktuelt med slike illustrasjoner for enkelte utvalgte punkt i landskapsanalysen. Forøvrig vil dette bli utført på et mer detaljert plannivå.*

C KOMMUNALE ORGANER

C1 Asker kommune, Teknisk rådmann

Ber om at Asker kommune tas med på listen over de som skal ha senere utredninger til uttalelse.

NSBs kommentar:

Kommunen vil få tilsendt informasjon og planer til høring i den videre planprosessen.

C2 Jevnaker kommune, Formannskapet

Jevnaker ønsker å bli tatt med i den videre planprosessen som "berørt" kommune.

NSBs kommentar:

Kommunen vil få tilsendt materiale med mulighet for å komme med bemerkninger.

C3 Bærum kommune, Rådmann

- 1 Kommunen ønsker at Sandvikslinjen skal ligge til grunn for det videre arbeidet med Ringeriksbanen.
- 2 Kommunen ber om at det utredes mulige stasjonsplasseringer i Skui/Bjørumsområdet.
- 3 Anmoder om at det snarest utarbeides en beskrivelse av kommunenes medvirkning i den videre beslutningsprosessen. Kommunen anbefaler en etablering av et samarbeidsorgan mellom berørte kommuner/fylkeskommuner som skal ha direkte kontakt med prosjektledelsen i NSB.
- 4 Kommunen tviler på at det er behov for å utarbeide fylkesdelplan for et trasévalg gjennom Bærum. Bruk av kommunedelplan vil bidra til besparelse av tid og ressurser.

NSBs kommentar:

- 2) *Stasjonsplassering i Skui/Bjørumsområdet vil bli vurdert.*
- 3) *Det vil bli tatt med et avsnitt i planutredningsprogrammet som omhandler medvirkning. Det vil bli opprettet en administrativ og en politisk kontaktgruppe for det videre planarbeidet. Gruppen vil ha en representant fra hvert fylke og hver kommune. I den politiske kontaktgruppen vil Jevnaker kommune være representert med en observatør.*
- 4) *Ihht. beslutning på et møte hos NSB 21.10.92 hvor representanter fra Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, fylkeskommunene og kommunene deltok, ble det bestemt at det ikke skulle utarbeides fylkesdelplaner før mars 1993.*

Grovasket konsekvensutredningsprogram

- 1 Det bør utarbeides landskapsplaner for de deler av strekningene som går i dagen. Forøvrig forutsettes det at opplysninger som er gjengitt i meldingen suppleres med lokale data.

- 2 Utredningen bør klargjøre konsekvenser for bebyggelse som ligger over tunnelene mht. vibrasjoner. Barriereviminger bør også beskrives.
- 3 Det bør avklares hvilken effekt prosjektet vil få for kollektivtilbudet, bruken av privatbil til arbeidsreiser og virkningen på lokalt reisemønster i Oslo-området.
- 4 Det bør klarlegges hvilke virkninger de ulike traséalternativene kan få for bruken av Holsfjorden som drikkevannskilde.
- 5 Utredningen vil benytte EDB-modeller i ulike analyser under temaet samfunnsmessige konsekvenser. Vurderingene bør i større grad fokusere på hvordan tiltaket vil innvirke på kommunens foreliggende planer for utbyggingsmønster og senterstruktur.

NSBs kommentar:

- 1) *Landskapsplaner vil bli utarbeidet på mer detaljert plannivå, reguleringsplan-/bebyggelsesplannivå. Behov for suppleringer av data vil bli vurdert underveis og kan også bli aktuelt på mer detaljert plannivå.*
- 2) *Vibrasjoner og barrierevirkninger vil bli vurdert, se kap. 3.7.2.3 (8.2.3) og kap. 3.7.2.4 (8.2.4) under "Landskap".*
- 3) *Se kap. 3.3 (4) og 3.5 (6).*
- 4) *Se B1, punkt 3.*
- 5) *Utredningen vil legge vekt på begge temaer.*

C4 Ringerike kommune, Rådmann

- 1 Det bør umiddelbart opprettes et "prosjektforum" bestående av ordførerne fra de to berørte fylker og fire berørte kommunene.
- 2 Flere av traséene vil gå gjennom svært følsomme landskapsområder og berøre viktige naturreservat. Det bes om at det legges store bestrebelser i hensynet til landskap, jordvern, biotoper, fauna og flora.
- 3 En mest mulig sentral beliggende Hønefoss stasjon synes i dag å være ønskelig.

NSBs kommentar:

- 1) *Se C3, punkt 3, om deltakelse.*
- 2) *Se kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*

C5 Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten

Tiltaket:

- 1 Fokuserer på manglende målformulering. Kommunen forslår oppbygging av måltre og definering av beskrivende indikatorer som skal benyttes for å vise måloppnåelse i forbindelse med konsekvensutredningen.
- 2 Forhold til planer som omhandler Oslo er ikke nevnt. Gjeldende planer for vei- og kollektivtrafikk og arealbruk i Oslo er viktige rammer for videre planlegging av tiltaket.

Beskrivelse av planprosess:

- 3 Oslo kommune må innlemmes i den videre planprosess på lik linje med Akershus og Buskerud fylkeskommune.
- 4 Kommunen bemerker at behandlingstiden for fylkesdelplanene er for knapp.

Utredningsprogram:

- 5 Studier av konsekvenser for regionaltrafikken bør prioriteres høyt og må innebære en totalvurdering av transportsystemet.
- 6 Beskrivelsen av hvilke forutsetninger som ligger til grunn for trafikkprognoser og prognoser for regionalt utviklingsarbeid er mangelfull. Spesielt understrekes behov for kartlegging av dagens situasjon.
- 7 Det er av stor betydning for kommunen å få kartlagt tiltakets kommunaløkonomiske virkninger og virkninger i forhold til eksisterende og påbegynte planer. Kommunen er spesielt interessert i om tiltaket krever investeringer i kollektivnettet i Oslo. Det bør også foretas analyse av framtidig økonomisk handlefrihet uttrykt ved budsjettmessig balanse.
- 8 Kommunen påpeker særlig at sammenstilte analyser må ta utgangspunkt i alle konsekvenser som belyses i utredningen.

Forøvrig inneholder kommunens uttalelse en rekke detaljerte beskrivelser i tilknytning til innhold og gjennomføring av konsekvensutredningen.

NSBs kommentar:

- 1) *Målformuleringer finnes under pkt 1.1 i meldingen. Imidlertid har de ikke en slik systematikk som kommunen ønsker. NSB vil gjennomgå målformuleringene nøye med sikte på en bedre målstruktur. Detaljeringen bør begrenses, og NSB vil forsøke å komme fram til enkle målformuleringer for bruk i det videre arbeidet. Se nytt kapittel "Mål og metode for gjennomføring av konsekvensutredningen".*
- 2) *Planer som omhandler Oslo vil bli tatt i betraktning. Se nytt kapittel "Generelt".*
- 3) *Oslo kommune skal selvfølgelig trekkes med i den videre planprosessen. Dette vil bli presisert i utredningsprogrammet. (Se C3, punkt 3, om deltakelse)*
- 4) *Se NSBs kommentar under C3 pkt. 4.*
- 5) *Konsekvensene for regionaltrafikken vil bli vurdert som del av utredningsprogrammets kap. 3.3 (4) og 3.5 (6). En total vurdering av transportsystemet for hele regionen anser NSB for å ligge utenfor rammebetingelsene for prosjektet.*
- 7) *Kommunaløkonomiske virkninger vil bli berørt under utredningsprogrammets kap. 3.7.4.2 (8.4.2) og 3.7.4.3 (8.4.3). Arbeidet begrenses til hvilke direkte følger tiltaket har for sysselsetting og næringsliv. Samarbeide med kommunen vil skje gjennom administrativ kontaktgruppe som er opprettet.*
- 8) *Sammenstilte analyser skal ta utgangspunkt i alle utredningstemaene, se kap. 3.8 (9). Mye av det som presenteres vil inngå i utredningen, men er for detaljert til å presenteres i selve utredningsprogrammet.*

C6 Hole kommune, Rådmann

- 1 Understreker behovet for en samarbeidsgruppe bestående av fylkesmyndigheter og primærkommunene.
- 2 Forutsetter at det skjer en samordning med planer om ny E16, dersom traséen skulle bli lagt gjennom Hole.
- 3 Kommunen er skeptisk til en trasé i dagen gjennom Hole. Rådmann ber derfor spesielt om at en kombinasjon av alternativ 2 og 5B med stasjon i området Sundvollen og Helgelandsmoen utredes spesielt.
- 4 Lokal og regional fagekspertise på miljø, må trekkes inn i utredningsarbeidet fra første stund.
- 5 Kommunen er kritisk til det høye planleggingstempoet som det legges opp til.
- 6 Kommunestyret mener utredningsprogrammet er mangelfullt på flere områder, og at den foreløpige omtalen av miljøkonsekvensene er svært mangelfull.

NSBs kommentar:

- 1) *Se C3, punkt 3, om deltakelse.*
- 2) *NSB vil samarbeide med vegvesenet om mulighetene for samordning.*
- 3) *Se kap. 3.2 (3) og 3.3 (4).*
- 4) *Fagekspertise vil bli benyttet innenfor de rammene som er beskrevet i meldingen.*

Viktige suppleringer/spesifiseringer i KU:

- 1 Det må foretas supplerende undersøkelser til eksisterende datamateriale i de mest sårbare natur- landskapsområder.
- 2 Alternative stasjonsmønstre må vurderes for hvert hovedalternativ mht. tilbringertjenester, veier, kollektivtilknytning, betydning for natur og miljø, næringsliv, bosetting, utbygging og landbruk. Det må foretas konsekvensanalyse av alternativer med stasjoner i dagen og i fjell.
- 3 Lokaltrafikkens (Oslo-Hønefoss) betydning for tiltaket som helhet må vurderes for alle traséalternativ.
- 4 Massedeponering og transportbehov i forbindelse med anleggsområdet må vurderes.
- 5 Planer for planering og beplantning må lages.
- 6 Virkninger for strandarealene i Steinfjorden og Tyrifjorden, vind- og strømningsforholdene i Steinsfjorden samt bruken av Steinsfjorden som drikkevannskilde må vurderes.

NSBs kommentar:

- 1) *Behov for supplerende undersøkelser vurderes underveis, både i denne fasen og i mer detaljerte faser. Se kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 2) *Se kap 3.3 (4), 3.7.2 (8.2) og 3.7.3 (8.3).*
- 3) *Se kap 3.5 (6).*
- 4) *Se A6, punkt 3.*
- 5) *Se C3, punkt 1, under "Grovmasket konsekvensutredningsprogram".*

6) *Se B1, punkt 3.*

Forøvrig påpeker kommunen en rekke tema som allerede er berørt i utredningsprogrammet.

C7 Hole Viltnemd

- 1 Viltnemda kan ikke godta en jernbanetrasé gjennom Hole. Det meste av viltet langs traséen vil bli drept pga. kommunens topografiske beskaffenhet.
- 2 Nemda ønsker å komme med på et tidlig tidspunkt når det gjelder sikring av banen mot vilt.

NSBs kommentar:

- 1) *Se kap 3.7.2.4 (8.2.4). Konsekvenser vil bli vurdert mer i detalj i den "finmaskede" KU.*
- 2) *Se C3, punkt 3, om deltakelse.*

C8 Oslo Landbruksnemd

Landbrukskontoret mener det bør lages konsekvensutredning på kort og lang sikt før landbruksmyndighetene kan uttale seg til valg av trasé.

C9 Bærum Landbruksnemd

- 1 Tilsvarende Oslo Landbruksnemds merkander.
- 2 Bærum Landbruksnemd ønsker mere viten om hvilke konsekvenser en trasé vil få for fremtidig utbyggingsmønster.
- 3 Nemda ber også om at det blir laget konsekvensutredning mht. kulturlandskapet i Lommedalen.

NSBs kommentar:

- 3) *En slik utredning vil bli gjennomført, se kap 3.7.2.4 (8.2.4).*

C10 Ringerike Landbruksnemd

- 1 Landbruksnemda er kritisk til den raske framdriften av prosjektet. (Kap. 3.10).
- 2 Det er viktig at det blir lagt stor vekt på de indirekte virkningene av tiltaket. Antall og plassering av lokale stasjoner må vurderes opp mot landbruks- og naturområder som må beskyttes mot utbyggingspress.

NSBs kommentar:

- 2) *Se kap. 3.3 (4) og 3.7.2.4 (8.2.4).*

D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

D1 Landsutvalget for jernbane

- 1 Foretrekker alternativ som går ut nord for Oslo.
- 2 Betenkt med å anlegge ny stasjon utenfor Hønefoss.

D2 Naturvernforbundet i Buskerud

- 1 Det bør utredes hvilke muligheter som foreligger for kompensering av nedbygde arealer.
- 2 Bl.a. følgende er potensielle konfliktområder som må utredes spesielt nøye:
 - Fuglereservatene Karlsrudtangen, Averøya, Juveren og Synneren.
 - Kulturlandskap, særlig ved Vik, Steinsletta og Sundvollen.
 - Landskapsvernområdet Vikåsen, Ultvedtjernområdet.
- 3 Legge vekt på å koordinere inngrep med andre sektorplaner.
- 4 Undersøke sekundær-effekter av økt utbyggingspress i Ringeriksregionen.

NSBs kommentar:

- 1) *Dette blir vurdert, kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 2) *Dette blir også vurdert under kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 3) *Se kap. 1.3 i meldingen.*
- 4) *Dette vil bli gjort under kap. 3.7.4 (8.4).*

D3 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

- 1 Må også utrede konsekvenser for jernbanestrekninger som nå forbinder Oslo med Hønefoss, banen om Jaren og om Drammen.
- 2 Virkninger på Oslo bys utviklingsretning. Vil valget føre til forsering av ny Oslo tunnel mot vest?
- 3 Påvirkning av Gardermoen-utbyggingen.
- 4 Det bør redegjøres for hvilken sammenheng det er mellom hastighet og miljøtilpassning.

NSBs kommentar:

- 1) *NSB vil utrede eventuelle konsekvenser, forøvrig vises til kap. 3.7.4 (8.4).*
- 2) *Dette blir inkludert i utredningen, se kap. 3.7.4.3 (8.4.3). Angående Oslo tunnelen, se nytt avsnitt under kap.6 "Markedsanalyser/driftsopplegg" i revidert program.*
- 3) *Stortingets beslutning om lokalisering av hovedflyplass vil bli lagt inn som en forutsetning i trafikkberegningsmodellen.*
- 4) *En overordnet og viktig problemstilling, men er avklart i og med NSBs strategiske valg.*

D4 Norges Jeger- og Fiskerforbund

- 1 Tiltakets virkninger på kulturlandskap og friområder, grønne lunger utenom Marka må utredes.
- 2 Det må utredes hvordan overskuddsmasser skal nyttes.
- 3 Få frem tiltakets effekter på allmennhetens muligheter til å utøve ulike former for friluftsliv.
- 4 NJFF ber om å bli satt opp på listen over høringsinstanser.

NSBs kommentar:

- 1) *Vurderes under kap. 3.7.2.4 (8.2.4) og 3.7.4.5 (8.4.5).*
- 2) *Vurdering foretas under kap. 3.7.2.4 (8.2.4). Dette vil også bli et tema under kap. 3.7.5 (8.5). Se nye avsnitt om massebehandling.*
- 3) *Vurderes under kap. 3.7.4.5 (8.4.5).*
- 4) *Tas til etterretning. NJFF settes på høringslisten.*

D5 Akershus Jeger- og Fiskeforbund

- 1 Det tilstrebes å finne best mulige anvendelsesområder for overskuddsmasser.
- 2 Detaljeringsgraden i registreringsmateriale må suppleres med videre undersøkelser på feltene landskap, kulturmiljø og natur.
- 3 Kapitteloverskrift "Naturvernomsråder" er en uheldig formulering.
- 4 Gyte og oppvekstområder for fisk må ivaretas.
- 5 Utrede omfang av kollisjoner mellom kjøreledning og fugl, og hva som kan gjøres for å minimere problemet.

NSBs kommentar:

- 1) *Se kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 2) *Behovet for økt detaljeringsgrad vil bli vurdert etter gjennomgang av eksisterende materiale.*
- 3) *Se A10 under "Landskap og kulturmiljø".*
- 4,5) *Dette blir vurdert på et mer detaljert plannivå.*

D6 Bærum Jeger- og Fiskeforening

Foreningen foretrekker alternativ 2, Sandvikslinjen. Årsaken til dette er mulighetene for å bevare Løvenskioldbanen som skytebane, de grønne områdene i kommunen vil ikke bli berørt og forensningen blir mindre ved at kommunikasjonen i området forbedres.

D7 Oslo og Omland Friluftsråd

- 1 Andre alternativ som foreslås i høringsrunden bør utredes.
- 2 For friluftslivet er det viktig å få utredet barrierevirkninger og forhold til nærfriluftsområder.
- 3 Bør inkludere et punkt som redegjør for forholdet til Markagrensen og redegjøres for forventede virkninger av stasjonsplassering og utbygging nær Marka.
- 4 Grundig utredning av forholdet til andre sektorplaner. Målet må være å samle inngrepene, inkl. nye kraftlinjetraseer, i landskapet.
- 5 Vurdering av hvordan man skal ta hånd om steinmassene må inneholde vurdering av alt. løsninger.

NSBs kommentar:

- 1) *NSB vil vurdere de innkomne alternativer innenfor rammen av prosjektets mål (økt kapasitet, bedre punktlighet og redusert reisetid).*
- 2) *Vurderes under kap. 3.7.2.4 (8.2.4) og 3.7.4.5 (8.4.5).*
- 3) *Virkninger for Marka vil bli vurdert, se kap. 3.7.4.5 (8.4.5).*
- 4) *Forholdet til andre sektorplaner vil bli vurdert.*
- 5) *Vurderes under kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*

D8 Stor-Oslo Lokaltrafikk

- 1 SL ønsker et begrenset antall knutepunkter der banen har tett frekvens. Det er derfor viktig at tiltaket ses i sammenheng med et eventuelt dobbeltspor mellom Oslo og Asker. Det mest aktuelle knutepunktet er Sandvika, Bekkestua og Lysaker kan også være aktuelle.
- 2 Stopp for lokaltrafikk bør utredes ved Bærums Verk og Skui-området.

NSBs kommentar:

- 1) *Se A7, punkt 1.*
- 2) *NSB vil vurdere en slik stasjonsplassering.*

D9 Senterparti, Kristelig Folkeparti og Venstre i Ringerike kommune

Partiene mener at behandlingen av meldingen har vært ufullstendig i Ringeriket kommune:

- 1 Et alternativt trasévalg som omfatter en tverrforbindelse til Gardemoen må konsekvensutredes.
- 2 Valg av stasjonsområde er avgjørende for trafikkbildet og miljøet i de berørte kommunene og bør derfor utredes nærmere, uavhengig av trasévalg. En hovedstasjon på f.eks. Hvervenmoen kan gi en god løsning.
- 3 Alle alternativer som medfører fjordkryssing bør konsekvensutredes mht. dette.
- 4 Konflikter mellom forskjellige verneinteresser må komme klart fram.

- 5 Registrering av kulturminner (SEFRAK) må utføres.
- 6 Det må fremlegges plan med kostnadsoverslag for beplantning og forskjønnelse av områdene langs den del av traséen som vil gå i dagen.

NSBs kommentar:

- 1) *Et eget traséalternativ vil ikke bli utredet i forbindelse med Ringeriksbanen.*
- 2) *Se kap 3.3 (4).*
- 3) *En slik utredning vil bli gjennomført. Se også B1, punkt 3.*
- 4) *Se kap. 3.7.2.4 (8.2.4).*
- 5) *Tilgjengelige SEFRAK-registreringer vil bli benyttet og supplerende undersøkelser kan bli aktuelt underveis i planarbeidet.*
- 6) *Se C3, punkt 1, under "Grovmasket konsekvensutredningsprogram". Kostnader for landskapsplanering er medregnet.*

D10 Hole Landbrukslag, Norderhov Sogneselskap, Buskerud Bondelag

- 1 Kartlegg hvor mange som vil benytte seg av pendlertog mellom Ringerike/Hole og Oslo ut fra pris og avstand til stasjon.
- 2 Det bør utredes om pengene kan brukes mer miljøeffektivt ved å oppruste eksisterende banenett.
- 3 Alt. 3 må foretrekkes. Alt. 1 og 2 bør skrinlegges for godt.
- 4 Konsekvenser for jordvern og selvforsyningsgrad må utredes.
- 5 Indirekte utbyggingskonsekvenser må utredes.
- 6 Konsekvenser for landbruket må utredes mer detaljert enn det utredningsprogrammet legger opp til.

NSBs kommentar:

- 1) *Vurders under kap. 3.5 (6).*
- 2) *Se D7, punkt 1.*
- 4) *Utredes under kap. 3.7.3.2 (8.3.2).*
- 5) *Dette gjøres under kap. 3.7.4 (8.4).*
- 6) *Dette vil bli vurdert ut i fra hva som foreligger av materiale.*

D11 Malurtaasen Vel

- 1 Savner i utredningen et overslag over hva banen kan bety for trafikkbildet i og rundt Lysaker, samt hvilke planer NSB har for å kunne føre en økt togmengde frem til Lysaker/Sandvika. Det pekes på at forhold til planer som kommunedelplan for Bærum kommune og "Fornebubyen" ikke er nevnt i utredningen.

- 2 Malurtaasen Vel foretrekker trasé gjennom Lommedalen med avgreining ved Skøyen, da denne vil fange opp veitrafikk. Av samme grunn er de mindre positive til Sandvikslinjen. Velet er bekymret for driftsstøy og rystelser og er derfor negative til en avgreining ved Lysaker.

NSBs kommentar:

- 1) *Forhold til eksisterende planer og vurderinger mht. trafikkbelastning inngår i konsekvesutredningen. Problematikken mellom Oslo S og Sandvika inngår i planutredningen Skøyen - Asker. Se kap. 3.5 (6).*

D12 Lommedalens Vel

- 1 Positive til alt. 1. Ingen tilføyelser til meldingen.

D13 Lysakerelven Næringsvel

- 1 Peker på Lysaker som et viktig arbeidsplass-senter og et viktig kollektivknutepunkt. Lysakerelven Næringsvel ber derfor om at avgreiningen fra Drammensbanen må legges utenfor Lysaker stasjon.
- 2 Alle medlemmene av velet ønsker å få tilsendt NSBs høringsnotat om saken.

NSBs kommentar:

Lysakerelven næringsvel vil få tilsendt aktuelle dokument til ettersyn, men velet må selv sørge for å kopiere og distribuere dette videre til sine medlemmer.

D14 Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole

- 1 Høringstiden er for kort.
- 2 Klart nei til bane gjennom Hole.
- 3 Meldingen er snau og mangelfull.
- 4 Påpeker en rekke områder innen kultur, landskap, natur og transport som vil bli berørt av tiltaket.
- 5 Foreslår trase-alt. Opprusting av Gjøvikbanen, tunnel fra Harestua til Jevnaker.

NSBs kommentar:

- 1) *Høringsfristen ligger innenfor det loven foreskriver.*
- 5) *Se D7, punkt 1.*

D15 Tor Kristensen, Hønefoss

Meddeler at flere av traséalternativene vil gå gjennom områder som er svært spesielle både botanisk og geologisk. Dette må tas hensyn til i planleggingen av banen. Kristensen gir en oversikt over sjeldne plantearter i området mellom Seinsfjorden og Haugsbygda som han har kjennskap til.

NSBs kommentar:

NSB ønsker å nyttiggjøre seg de kunnskaper som Kristensen sitter inne med, og vil ta kontakt når det blir aktuelt.

D16 Terje Nagell, Bærums Verk

Nagell mener Lommedalslinjen bør forkastes. Årsakene som er nevnt, er viktige biotoper for dyr og fugl, verneverdig kulturlandskap, støyplager, luftforurensning pga økt biltrafikk samt økt utbyggingspress i marka.

D17 Håvard Amelfot, Sandvika

Peker på at Sandvikslinjen vil gi uakseptable konsekvenser mht støy for store boligområder i Sandvika. Traséen antas også å gi vibrasjoner og barriereeffekter i lokalmiljøet. Amelfot mener derfor at "null-alternativet" er det klart beste.

D18 Siv.ing. Jan C. Krohn, Høvik

Krohn er av den oppfatning at Lommedalslinjen bør velges, med avgrensning ved Lysaker. Krohn begrunner dette valget gjennom en sammenlikning av de ulike alternativene.

D19 Sjur Løchen Fogth, Frogner

Sjur L. Fogth er av den oppfatning at Grefsenalternativet må være det beste for alle parter og nevner en rekke årsaker til dette.

D20 Cornelius Jacobsen, Hønefoss.

Foreslår nytt alternativ bestående av alt.1 og 4 modifisert med en rett linje fra Guriby i Lommedalen til Gunnarenga i Åsa. Derfra i dagen til Sandbråtan og tunnel under Haug til Hov v/Randselva.

NSBs kommentar:

Se D7, punkt 1.

D21 Olaf Wiegels, Rykkinn

Foreslår et nytt alternativ: Lysaker/Strand - Kolsås - Sundvollen, med etablering av nærtrafikkterminal for vestre Bærum i området Kolsås - Bryn. Han begrunner videre forslaget sitt.

NSBs kommentar:

Se D7, punkt 1.

D22 Siv.ing. Arnulf Brekken, Rånåsfoss

Brekken er negativ til et Grefsenalternativ der togene skal gå på gammel bane mellom Oslo og Grefsen. Han foreslår et nytt alternativ: Ettestad - Grefsen - Maridalsvannet - Helgeren - Randselva. Gjøvikbanen tar av fra Ringeriksbanen syd for Helgeren og komme inn på gammel trasé ved Stryken. Brekken begrunner forslaget og gir mer detaljerte beskrivelser i uttalelsen.

NSBs kommentar:

Se D7, punkt 1.

D23 Akershus Bondelag

Bondelaget anbefaler at Grefsenalternativet velges.

**DEL II: REVIDERT PROGRAM FOR
PLANUTREDNING/KONSEKVENSTREDNING**

Endringer i utredningsprogrammet

De fleste innkomne merknader er positive til den satsing på jernbane som meldingen legger opp til. Uttalelsene innebærer i hovedsak presiseringer knyttet til det faglige innholdet i de utredningene meldingen foreslår, og i mindre grad forslag til endringer i selve utredningsprogrammet.

Likevel er det endel tilføyelser/endringer som bør gjøres i utredningsprogrammet som følge av merknadene. Endringer/tillegg er vist med *kursiv* skrift.

REVIDERT PROGRAM FOR PLANUTREDNINGEN

1 Innledning

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger samt markedsmessige vurderinger for Persontrafikk- og Godsdivisjonen. Planlegging omfatter såvel infrastruktur (traséer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person- og godstrafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens kapittel VIIa.

Planen skal gi grunnlag for valg av utbyggingsalternativ/-korridor for en Ringeriksbane med tilstrekkelig kapasitet fra Osloområdet til Hønefoss. Konsekvensutredningen skal belyse de forhold som er relevante for å gjøre dette valg.

For å kunne gjennomføre en dekkende konsekvensutredning er det utbyggeres oppfatning at arbeidet kan to-deles. En del som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredningsnivå for hele strekningen, og en "finmasket" konsekvensutredning, knyttet til kommunedelplanene som utarbeides for parseller på strekningen. Før avslutning av kommunedelplanleggingen skal KU-plikten være oppfylt. Arbeidsprogrammet forutsettes gjennomført og bekostet av utbygger.

Det vil bli opprettet en administrativ og en politisk kontaktgruppe for det videre planarbeidet. Gruppen vil bestå av en representant fra hvert fylke og hver kommune. I den politiske kontaktgruppen vil Jevnaker kommune være representert med en observatør.

2 Mål og metode for gjennomføring av konsekvensutredningen

1) Hovedmål for tiltaket:

NSB har satt følgende overordnede mål for planleggingen:

"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."

Overordnede mål for konsekvensutredningen:

- fremskaffe grunnlag for vurdering av tiltakets virkninger
- vurdere virkningene
- være en del av beslutningsgrunnlaget for valg av trasékorridor og driftsopplegg
- foreslå "finmasket" konsekvensutredningsprogram for neste plannivå, hovedplan-/kommunedelplannivå.

2) Metode for gjennomføring av konsekvensutredningen

Følgende stadier skal gjennomføres for "grovmasket" konsekvensutredning:

A Forberedelse

Stikkordsmessig oversikt over innkomne merknader, Prosjektrådets innstilling og revidert utredningsprogram skal gjennomgå av alle som deltar i utredningsarbeidet.

B Forprosjektstadium

- 1 Utarbeide enkle målformuleringer for hvert tema.
- 2 Bestemme form og innhold i presentasjonen - det er viktig at presentasjonen blir begripelig og lettfattelig for både politikere og allmennhet.

C Utredningsstadium

- 1 Beskrive dagens situasjon samt den utvikling som har foregått til nå.
- 2 Beskrive framtidig situasjon med dagens trender. Vedtatte jernbanetiltak som ikke ennå er bygget skal også inkluderes her.
- 3 Beskrive framtidig situasjon med tiltak.
- 4 Generell beskrivelse av mulige avbøtende tiltak

D Vurdering av resultatene fra KU

- 1 Vurdering og oppsummering av konsekvenser.
- 2 Vurdering av alternativer ut i fra konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

E Videre program

Lage program for "finmasket" konsekvensutredning.

3) Aktuelle utredningstema

Konsekvensutredningsprogrammet tar for seg en rekke tema. Nedenfor er disse ordnet etter den betydning/relevans temane har for prioritering og valg av alternativ/hovedkorridor.

Tema med beslutningsrelevans:

- Støy/vibrasjoner
- Landskap
- Kulturmiljø
- Naturmiljø/økologi
- Driftsforhold i land- og skogbruk
- Næringsliv og sysselsetting
- Utbyggingsmønster
- Sosiale og velferdsmessige forhold
- Friluftsliv og rekreasjon

- *Vannressurser*
- *Konsekvenser i anleggsperioden*

Mindre viktige tema:

- *Luftforurensning*
- *Klimaendringer*
- *Energiforbruk*
- *Trafikkulykker*
- *Trafikantens opplevelser*

3 Traséalternativer og arealbruk

Med utgangspunkt i de traséalternativer som er beskrevet tidligere i meldingen, vil hvert enkelt alternativ bearbeides nærmere. Det forutsettes en detaljeringsgrad tilsvarende kartmålestokk 1:10.000. I områder der mange hensyn må vurderes kan det være aktuelt med målestokk 1:5000. Det utarbeides arealbrukskart i tilknytning til hvert av de fysiske alternativene (traséer og stasjoner), med redegjørelse for arealinngrepenes omfang fordelt på ulike arealtyper.

Nye traséalternativ som blir foreslått underveis skal gjennomgås og evt. føres videre.

4 Stasjonslokalisering og utforming

En ny Ringeriksbane medfører endringer i forutsetningene for Drammenbanen, Bergensbanen og Gjøvikbanen m.h.t. trafikk og trafikkgrunnlag. Konsekvenser for disse banene med oppland vil bli belyst. I Oslo-området må alternativene vurderes opp mot det nærtrafikk-mønster som en ser som best for denne regionen. Både trasévalg, stasjonslokalisering og innhold er viktig sett på bakgrunn av den nye markeds-situasjonen.

I planutredningen vil det, med utgangspunkt i Persontrafikkdivisjonens mål og retningslinjer for stasjonsutvikling, bli beskrevet hvilke funksjoner og servicenivå det bør legges opp til.

Stor-Oslo Lokaltransport vil bli kontaktet for informasjon og avklaringer vedrørende nærtrafikk og kollektivtrafikkens betjening av dette markedet.

Alternative stasjonsmønstre vil bli vurdert for hvert hovedalternativ i samarbeide med fylkeskommunene. Videre vil stasjonsproblematikken på Hønefoss bli spesielt belyst.

5 Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader

Kostnadsberegningene legges opp etter et nøyaktighetsnivå på +/-30 %. Dette tilsvarer utredningsnivå etter NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP).

6 Markedsanalyser/driftsopplegg

Det gjennomføres egne markedsanalyser som delprosjekt både for persontrafikk og godstrafikk. På grunnlag av markedsanalysen vurderes alternative driftsopplegg. Målet er å komme fram til en optimal, samlet løsning for persontrafikk og godstrafikk.

Markedsanalysene utføres med forskjellige forutsetninger når det gjelder jernbanens tilbud (frekvens, kjøretid, pris) og andre parametre som påvirker reiseetterspørselen (f.eks. reisekostnader med bil, vegutbygging, avgifter osv.).

Stor-Oslo Lokaltransport vil bli kontaktet. Prognoser/estimater for overført trafikk fra veg til bane vil bli beregnet.

En vurdering av Ringeriksbanens betydning for kapasiteten i Oslo-tunnelen skal også foretas.

I dette arbeidet vil det bli lagt opp til et nært samarbeid med lokale instanser som arbeider med de samme problemer.

7 Transportkostnader

Fremføringskostnader

Det beregnes tids- og distanseavhengige kostnader for person- og godstrafikk. Disse kostnadene vil være avhengig av det tilbud som legges til grunn. Her vil dagens tilbud være referansegrunnlaget.

Tidsforbruk og tidskostnader

Tidskostnader beregnes for ulike trafikantgrupper (tjenestereiser, reiser til/fra arbeid og fritidsreiser). Prissettingen gjøres ut fra trafikantenes reisehensikter.

8 "Grovmasket" konsekvensutredningsprogram etter Plan- og bygningslovens kapittel VIIa.

8.1 Generelt

Som tidligere nevnt legger en opp til en "grovmasket" og en "finmasket" konsekvensutredning knyttet til henholdsvis *planutredning* og kommunedelplaner. Dette programmet omhandler den "grovmaskede" delen. *Forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram blir lagt frem i forbindelse med høring av den "grovmaskede" konsekvensutredningen, og endelig fastlagt etter vurdering av høringsuttalelser, i samråd med Miljøverndepartementet.*

8.2 Tiltakets konsekvenser for miljø

8.2.1 Luftforurensing

Omfanget av redusert utslipp av flere luftforurensende komponenter som følge av omfordelt transportarbeid skal beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer (kap 6) vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både person- og godstransport medtas. Betydningene av utslippsreduksjonene vil bli vurdert både i globalt, regionalt og lokalt perspektiv. I lokalt perspektiv vil det bli vurdert om overført trafikk fra veg vil kunne gi utslag med hensyn til reduserte soner med luftforurensende konsentrasjoner over gjeldende grenseverdier. Sannsynligvis vil dette ikke være tilfelle. I regionalt og lokalt perspektiv vil reduserte utslipp til luft bli vurdert i forhold til samferdselssektorens totale bidrag og i forhold til totale nasjonale bidrag.

Eventuelle forskjeller mellom alternative utbyggingskonsept/-alternativer vil bli vurdert.

8.2.2 Klimaendringer

Det vil bli foretatt en vurdering av hvilke positive virkninger endringene i transportarbeidet vil gi for klima pga. endret CO₂-utslipp og andre klimagasser. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både persontransport og godstransport medtas. Det vurderes hvor stor utslippsreduksjonen er i forhold til bl.a. totale klimagassutslipp fra samferdselssektoren og hvor stor tiltakets bidrag er med hensyn til å nå nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp.

Lokalklimatologiske forhold vil bli vurdert i kommunedelplanfasen.

8.2.3 Støy/vibrasjoner

Støyforholdene vil bli utredet på et overordnet nivå. I denne fasen vil det måtte bli foretatt endel forenklinger, men vurderingene vil gi et tilstrekkelig grunnlag for å beskrive hovedlinjene i forskjeller i støybildet og belastningen ved basisalternativet og de forskjellige utbyggingsalternativene.

Forenklingene må gjøres med hensyn til støy fra fremtidig materiell, trafikkgrunnlag, trafikkfordeling, trasè, terreng og bebyggelse. På grunn av at traséene ikke er detaljbestemt er det ikke hensiktsmessig på nåværende nivå å angi eksakt antall personer som vil bli berørt i forskjellige støysoner. Dette vil bli foretatt i kommunedelplanarbeidet.

Det vil bli beregnet støykote 60 dB(A) på en forenklet måte (mest ugunstig terreng) for delstrekninger. Støysonens utbredelse vil bli angitt for typiske snitt. Overslag over berørt bebyggelse vil skje på grunnlag av inndeling av bebyggelsen i noenlunde ensartede soner (bysoner, spredtbygde soner, ubebygde soner). I tillegg vil det bli foretatt tilsvarende forenklete beregninger for 55 dB(A) utbredelsen på noen kritiske snitt.

Beregningene utføres både uten skjerming og med en 2m høy skjerm langs *alle dagstrekninger som ligger i/ved støyømfintlige områder*. Dette vil danne grunnlaget for å si noe om effekten av mulig skjerming.

8.2.4 Landskap, kulturmiljø og naturmiljø/økologi

Generelt

Kulturmiljø omfatter her både miljø og sammenhenger rundt elementer og landskapsområder, kulturminner (etter-reformatoriske) og fornminner (før-reformatoriske). Verneinteressene innen landskap, kulturmiljø og naturvern beskyttes av lovverket gjennom Lov om kulturminner, Lov om Naturvern og Plan- og bygningsloven.

Anskaffelse av registreringsmateriale avgrenses til overordnede utredninger om temaene, og fylkets miljøvernavdeling er hovedkontakt. Gjennom detaljeringsgraden i registreringsmaterialet, blir detaljeringsgraden for konsekvensutredningen langt på veg lagt. Dersom materialet ikke er tilfredstillende kan det bli aktuelt med suppleringer. En beskrivelse av verneobjekter og områder med verneverdi skal foreligge så fyldig som mulig ut fra registreringsmaterialet. For å beskrive verdier brukes verdikriterier angitt i Nordisk Ministerråds arbeide: Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen.

For fagområdet gis innledende en oversiktlig beskrivelse som skal fungere som en referanseramme for vurdering av objekter og enkeltelementers betydning. Denne rammen er et hjelpemiddel både for forståelse av regionale landskapstrekk og identitet/forståelse og økologiske hensyn.

I den innledende delen benyttes en oppdeling vist i Miljørapport 1987:3 fra Nordisk Ministerråd. Denne er også hovedkriterier for beskrivelse av ulike landskapsregioner.

1. Naturgrunnlag, geologi, landform, klima og vegetasjon
2. Arealbruk, historisk utvikling og nåværende arealbruk, viktige trekk
3. Bebyggelse og andre kulturspor. Overordnet beskrivelse
4. Landskapets totalinntrykk, åpenhet og skalaforhold.

Landskap og kulturmiljø

Det gis en innledende beskrivelse med formål å gi et bilde av de regionale referanserammene innen tiltaksområdet. Landskapsregionenes karakter og sårbarhet for inngrep vurderes.

For analyseområdet, som er foreløpig definert til en ca. 1 mil bred sone langs linjeinngrepet, utarbeides et høydelagskart i målestokken 1:50 000. Dette gir mulighet for vurdering av virkningen av inngrepet i forhold til åpenhet og skalaforhold. Kartet kobles til topografisk kartverk i M711-serien som viser forholdet mellom skog, dyrka mark og bebyggelse. Kartene er hjelpemidler/arbeidsunderlag for å forstå den innledende beskrivelsen av regionale variasjoner og karaktertrekk.

Det foretas en redegjørelse for berørte områder og enkeltelementer, vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak. Verdifulle landskapsområder og kulturmiljø fremstilles på kart i 1:50.000. Områder og elementer av betydning markeres, nummereres og beskrives iht registreringsmaterialet. Verdien av området/objektet beskrives ved hjelp av konvensjonelle vernekriterier som sjeldenhet, typiskhet, representativitet osv.

Det skal gjennomføres en egen vurdering av hvordan man skal ta hånd om de betydlige steinmasser som de store tunnelarbeidene vil skape. Virkninger av deponering av tunnelmasser beskrives. Aktuelle lagringsplasser utpekes og beskrives.

* Landskap:

Inngrepets virkning ifht landskapsbilde/verdifulle områder beskrives gjennom stikkordene:

- Inngrepets forhold til landskapets skala og sårbarhet: Inngrepets rolle. Vil inngrepet ha en vesentlig påvirkning på det fysiske miljø (inkl. fjernvirkning)?
- Vil tiltaket medføre at landskapsformer eller landskapselementer går tapt? (Horisont-linjer, linjedrag, vannløp, og randsoner)
- Lokalisering ifht landskapsform og vegetasjon, evtl. barrierevirkning.

Videre beskrives en linjeføring ifht terrenget, forhold til randsoner, silhuettvirkning,

store fyllinger og skjæringer og virkning ut over selve linjen. I denne fasen foretas storskalavurderinger; eksempelvis: Vil fyllinger/skjæringer bli større enn 20m?

- Kan tiltaket tilføre landskapet positive kvaliteter?
- I hvor stor grad kan avbøtende tiltak dempe de eventuelle negative konsekvenser for landskapsbildet og opplevelsesverdiene i landskapet?
- Virkninger for landskapet i anleggsperioden, grovvurdering.

For enkelte utvalgte punkt kan det bli aktuelt å illustrere hvordan banen vil fremstå i landskapet. Dette kan gjøres gjennom kartillustrasjoner, profiler og fotomontasjer.

* Kulturmiljø

Bebyggelse og kulturskapte elementer spesifiseres: Byggeskikk, landbruksbebyggelse, herregårder, bygdebyer, annen bebyggelse, kirker (spesielt middelalder).

Øvrige faste kulturminner spesifiseres: Gammel kulturmark, andre faste kulturminner i jordbruksmiljø, tekniske kulturminner som veger, militære anlegg, industri, historiske parker, kulturmiljøer (det mytiske landskap) og fornminner.

Registreringsmateriale og foreliggende vurderinger foretatt av fylkeskonservator avgrensner nivået i denne fasen. Benyttet materiale er Økonomisk kartverk (fornminner), SEFRAK-registeret og gjennomført feltarbeide innenfor deler av planområdet. Angivelse av verneverdige bygninger og objekter samt fornminnefunn angis som lokalitet uten nærmere spesifisering.

Det gis også en grov vurdering av forventet funnpotensiale i områdene langs trasèen.

Følgende vurderinger foretas:

- Endrer tiltaket landskapets kulturhistoriske innhold?
- Vil verdifulle kulturminner eller deler av kulturmiljøet kunne gå tapt eller få underordnet betydning som følge av tiltakets plassering, utforming eller ringvirkninger?
- Er det fare for at tiltaket berører eller påvirker ukjente kulturminner under overflate?
- Kan eksisterende kulturmiljø tilføre tiltaket positive kvaliteter? Kan tiltaket tilføre miljøet positive kvaliteter? Kan verdifulle eksisterende elementer i kulturmiljøet gis økt verdi gjennom tiltaket?
- Vil tiltaket påvirke befolkningens muligheter til å oppleve verdifullt landskap, kulturmiljø eller kulturminner?

Naturmiljø/økologi

Formålet er å registrere og vurdere virkningen på naturvern og viltinteresser bygging av Ringeriksbanen vil ha for det aktuelle området. Det gis også en grov vurdering av mulighetene for avbøtende tiltak. I *denne fasen* er traséens nøyaktighetsgrad slik at en for en stor del bare kan peke på mulige konfliktområder.

Nødvendig registreringsmateriale innhentes fra fylkesmannens miljøvernavdeling. Nivået på konsekvensvurderingene gjenspeiles av nivået på materialet. Detaljeringsgrad blir bestemt ut fra målet om å gi en mest mulig faglig riktig rangering av hovedalternativene. Det vil si at tiltakets konsekvenser vurderes for naturelementer som inngår i følgende hovedkategorier:

1. Vernede områder/lokaliteter etter naturvernloven.
2. Verneverdige og verdifulle naturområder.
3. Registreringer fra fylkesmannens miljøvernavdeling av særlig betydning for vilt og fisk samt vegetasjon og naturtype.

Innledningsvis beskrives naturforhold og naturkvaliteter for det aktuelle området. I denne beskrivelsen legges det vekt på elementer som har betydning i et større perspektiv (regionalt, nasjonalt og internasjonalt). Videre blir det lagt vekt på å beskrive særtrekk ved natur og økologi i regionene inngrepet foregår. Dette vil skape en grundigere forståelse av de vurderinger som er gjort i konsekvensanalysedelen (f.eks. trekkvaner for storvilt, tettheter osv.). På bakgrunn av erfaringer ved andre jernbaneanlegg i landet omtales problemfeltet elg/jernbane ut fra den utforming og hastighetsnivå det framtidige anlegg vil ha. Dette sees i relasjon til storviltets biologi i regionen.

I analysen vil kriterier som grad av sjeldenhet, sårbarhet, truetet, representativitet osv., danne grunnlag for vurdering av traséene. Det vil under vurderingen bli tatt hensyn til muligheter for avbøtende tiltak og den forventede effekt av disse.

Prosjektets virkninger vil bli vurdert for de ulike fasene av prosjektets levetid. Endel effekter er bare knyttet til anleggsfasen mens andre er knyttet til selve driften av anlegget.

8.3 Tiltakets konsekvenser for naturressursene

8.3.1 Energiforbruk

Tiltakets totale virkninger på energiforbruket beregnes. Virkningene kommer som følge av overført person- og godstransport fra mer energikrevende transportformer enn jernbane. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningene. Forbruket av forskjellige energityper ved forskjellige transportformer beskrives, og betydningen av at jernbanen i hovedsak benytter elektrisitet vurderes.

Tunnel medfører større energiforbruk enn dagstrekninger. Forskjeller i energiforbruk for de ulike alternativene, som følge av tunnellengder og -andeler, skal utredes.

Beregningene vil bli foretatt på *dette planutredningsnivået*, og ikke senere på kommunedelplannivå. Eventuelle forskjeller mellom hovedalternativene vil bli vurdert.

8.3.2 Driftsforholdene i landbruket og skogbruket.

Banen går gjennom viktige jord- og skogbruksarealer. Tiltakets betydning for driftsforholdene vil i utredningsfasen bli vurdert ut fra kjennskap til kvaliteten på områdene (JAV-klassifisering, arealbruk og tilgjengelighet). Det er pr. dato ikke foretatt en JAV-klasifisering i Ringerike og Hole kommuner. Det vil i forbindelse med prosjektet bli vurdert nødvendigheten av å gjennomføre en slik arealklassifisering innen trasékorridorene i de nevnte kommuner.

På grunn av at alternativene bare prinsippmessig angis, beregnes et omtrentlig anslag for forbrukt areal av kategoriene:

- dyrket mark
- dyrkbar mark
- skog

Antall berørte gårdsanlegg vurderes ikke, men det omtales i hvilken grad ny arrondering vil gi driftsulemper pga endret tilgjengelighet.

Planimetrering og vurdering på Økonomisk kartverk, bonitetskart i 1:20.000, og kart med angivelse av JAV-kategorier vil bli utført.

8.3.3 Vannressurser.

Det vil bli foretatt en gjennomgang av foreliggende registreringer av vannressurser for å avdekke mulige konflikter. Nærmere undersøkelser gjennomføres om nødvendig. Eventuelle fjordkryssinger vil bli vurdert spesielt med hensyn til vannkvalitet, vind og strømningsforhold.

8.4 Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser

8.4.1 Trafikkulykker

Endringer i antall ulykker som følge av overføring av person- og godstransport fra vegtransport og eventuelt fra lufttransport beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen. Det må innhentes informasjon om personsikkerhetsrisiko for nye tog med høyere hastigheter i forhold til dagens tog.

Risiko pga. tunnellingder og -andeler skal vurderes for de ulike alternativene. I vurderingene blir den informasjon som allerede foreligger benyttet.

Eventuelle forskjeller mellom utbyggingsalternativene vil bli vurdert.

8.4.2 Næringsliv og sysselsetting

Det defineres en egen delutredning som har til hensikt å få belyst de viktigste virkningene av ny Ringeriksbane for norsk næringsliv som helhet, og for næringsliv og sysselsetting på Ringerike og i Hallingdal.

- Hvilke leveranser av varer og tjenester vil en ny Ringeriksbane kunne gi for norsk næringsliv i anleggs- og driftsfasen?
- Hvilken direkte og indirekte sysselsettingsvekst vil bygging og drift av ny Ringeriksbane gi for det norske samfunn som helhet?
- Hvilke leveringsmuligheter vil bygging og drift av ny Ringeriksbane kunne gi for det regionale næringslivet, og hvilken direkte sysselsettingsvekst vil dette kunne medføre?

I utbyggingsfasen beregnes direkte og indirekte leveranse- og sysselsettingsvirkninger av utbyggingstiltaket både på nasjonalt og regionalt nivå.

I driftsfasen vurderes virkningene av en ny Ringeriksbane for utvikling av næringsliv og sysselsetting, både for Hallingdal og Ringerike samt utviklingen av Osloområdet. Tilknytning til annen infrastruktur i området vil også bli vurdert i denne sammenheng. Det samme gjelder stoppmønsteret i regionen.

For driftsfasen vurderes virkningene av ny Ringeriksbane for næringsliv og arbeidsmarked. Dette gjøres både når det gjelder utviklingen i Osloområdet, på Ringerike og i Hallingdal, samt når det gjelder norsk næringslivs adgang til markedene på kontinentet i lys av den pågående fjerning av handelshindringer innenfor EF-området.

Leveranser av varer og tjenester fra norsk næringsliv til bygging og drift av Ringeriksbanen beregnes med utgangspunkt i NSBs anslag for totale investerings- og driftskostnader. Investerings- og driftskostnadene fordeles på hovedkomponenter, og det beregnes norske andeler av disse på bakgrunn av leveransetype, teknologiinnhold og kjennskap til norsk næringslivs leveransmuligheter og kompetanse. Deretter fordeles de norske leveransene på hovednæringsgrupper som inngangsdata til sysselsettingsberegningene.

Direkte og indirekte sysselsettingsvekst på nasjonalt nivå beregnes ved hjelp av en forenklet kryssløpsmodell som benytter nasjonale virkningskoeffisienter basert på planleggingsmodellen MODIS. I tillegg til den direkte sysselsettingseffekt av tiltaket

beregner modellen også sysselsettingseffekten av økt konsum, og av vare- og tjenesteleveransene til prosjektet både i anleggs- og driftsfasen.

Virkningene av prosjektet på regionalt nivå på Ringerike kan beregnes ved hjelp av den regionale planleggingsmodellen PANDA. Modellen tar utgangspunkt i antatte leveranser av varer og tjenester til prosjektet fra regionens næringsliv, og beregner på dette grunnlag direkte og indirekte sysselsettingseffekter både i anleggs- og driftsfasen. Leveranser og sysselsettingseffekter som følge av økt konsum vil også bli beregnet. I utbyggings- og driftsfasen kjøres modellen for Oslo og Ringerike.

Virkningene av en hurtig togforbindelse til kontinentet for norsk næringsliv generelt og for næringslivet langs Bergensbanen spesielt, kan ikke fullt ut kvantifiseres på samme måte som punktene ovenfor. Virkningene søkes likevel belyst gjennom en intervjurunde til offentlige myndigheter og til næringslivsorganisasjoner og bransjeforeninger på nasjonalt og regionalt nivå.

8.4.3 Utbyggingsmønster og boligbygging

Delutredningen nevnt under punkt 8.4.2 vil også søke å gi svar på hvilke konsekvenser en Ringeriksbane vil ha på boligbygging og utbyggingsmønster i de områder som berøres.

Analysen av konsekvensene for utbyggingsmønster og boligbygging må ta utgangspunkt i de endringer i befolkningsutvikling og regional utvikling som forventes å finne sted som følge av hurtigere kommunikasjoner, spesielt mot Oslo. Sysselsettingseffektene i driftsfasen vil bli beregnet ved hjelp av EDB-programmet PANDA. Vel så viktig for befolkning og regional utvikling er imidlertid de endringer det nye kommunikasjonstilbudet vil gi for mulighetene til å bo på Ringerike og arbeide i Osloområdet. Både utflytting fra Ringerike og tilbakeflytting til fylket fra Osloområdet vil her bli påvirket, og vil kunne medføre en høyere vekst i områdets befolkning enn det en har idag. Dette vil i sin tur påvirke boligbehovet og dermed også utbyggingsmønsteret.

For å analysere disse forhold vil PANDA bli benyttet til å beregne befolkningsutviklingen på regionalt nivå som følge av endrede flytterater, og som følge av drift av Ringeriksbanen. Befolkningsutviklingen gir i sin tur grunnlag for beregninger av endringer i boligbyggebehovet i de ulike regioner, og muligheter til å skissere endringer i regionenes utbyggingsmønster som følge av den nye forbindelsen. Dette arbeidet vil skje i nært samarbeide med Buskerud Fylkeskommune, slik at fylkeskommunens ønsker kommer fram.

8.4.4 Sosiale og velferdsmessige forhold

Delutredningen nevnt under punkt 8.4.2 vil også berøre den nye forbindelsens betydning for de sosiale og velferdsmessige forhold på Ringerike/Hallingdal.

Bygging og drift av tiltaket vil i seg selv neppe gi dramatiske endringer i de sosiale og velferdsmessige forhold i de regioner som blir berørt, selv om sysselsettingseffekten i utbyggingsfasen vil gi effekter som bør kommenteres. Vel så viktig er imidlertid at eksistensen av et slikt kommunikasjonstilbud gir økt vekst i befolkningen og endringer i arbeidsreisemønsteret og reisemønsteret forøvrig. Dette vil i sin tur påvirke de sosiale og verferdsmessige forhold på en måte som bør belyses i konsekvensutredningen gjennom en kortfattet sosiologisk analyse av relativt enkelt omfang.

8.4.5 Friluftsliv og rekreasjon

Formålet er å registrere og vurdere eksisterende og evt. potensielle friluftsinnteresser ifht. konflikter ny Ringeriksbane vil ha. Forslag til avbøtende tiltak skal gis.

Delområdet friluftsliv bygger på den samme referanserammen som gis under delområdet landskap, kulturmiljø og naturvern.

Fylkesplaner og -delplaner samt handlingsplaner, vil være viktige kilder for å fange opp satsingsområder og prioriteringer innenfor fylkene. Spesielt viktig vil *strandlinjer* og store sammenhengende marka-områder være. Gjennom DNT, og andre friluft- og idrettsforeninger vil det bli innhentet turkart.

Kommuneplanenes arealdeler gjennomgås. Generelt vil friluftsinnteressene bli avspeilet i kommuneplanen gjennom sikrede friområder og landskaps-/naturvern-/friluftsområder med varierte utbyggingsrestriksjoner.

Eventuelle tema/sectorplaner som beskriver eller berører friluftsinnteressene, er også kilder i denne fasen. Der det er blitt gjennomført FRIDA-registreringer vil disse bli brukt for beskrivelse av berørte områder.

Vurderinger foretas overfor:

- Viktige vassdragsområder, bymarker og store sammenhengende friluftsområder.
- Spesifisering av friluftsinnteressene i de berørte områdene gjøres. Dvs. inndeling i friluftsanlegg, turvegdrag, friområde, nærområde og utfartsområder. Kvalitet/verdi vil bli overordnet vurdert ut fra foreliggende registreringsmateriale. Avstand, tilgjengelighet, beliggenhet er begreper som områdene beskrives ut fra. Mulige konflikter og avbøtende tiltak blir beskrevet.

Vurderingen skal gi grunnlag for valg av hovedalternativ mht. friluftsliv og opplevelseskvaliteter i landskapet. Generelt er det viktig å påpeke de mange sammenfallende interesser mellom friluftsliv og rekreasjon, med natur og kulturinteresser. Dette vil bli gjort spesielt med hensyn til beskrivelse av kvalitet, innhold, variasjon, intensitet og helhet. Typiske eksempler kan være gamle ferdssårer, kulturmark, fiskeplasser, vann og utsiktspunkter.

8.5 Konsekvenser i anleggsperioden

Lokale konsekvenser i anleggsperioden vil kunne være betydelige i kortere tidsrom. For å kunne klargjøre konsekvensene må omfanget av anleggsdriften defineres. Deretter vurderes de støymessige og luftforurensningsmessige virkningene (utslipp fra anleggsmaskiner og støv). *Virkinger av uttak, transport og lagring/mellomlagring av tunnelmasser skal beskrives.* Eventuelle langsiktige skadevirkninger på omgivelsene som følge av anleggsmaskiner og transport til/fra anlegget vil også bli vurdert.

8.6 Trafikantenes opplevelser

Det foretas en vurdering av de ulike alternativer med hensyn til hvilke synsinntrykk de reisende vil oppleve. I hvilken grad banen går gjennom tunneler eller følger natur- og kulturlandskapet eller berører/går gjennom byer/tettsteder beskrives.

9 Sammenstillende analyser

For valg av utbyggingskonsept/-hovedalternativ lages en sammenstilling av de alternativer som er utarbeidet. De sammenstillende analysene vil bli delt i to hovedkapitler:

Trafikkselskapets bedriftsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter forhold som:

- rammebetingelser
- tekniske forhold
- markedsvurderinger
- driftsopplegg
- bedriftsøkonomi

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter nytte/kostnad analyser av forhold som:

- konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
- anleggskostnader
- vedlikeholdskostnader
- fremføringskostnader
- tidskostnader
- regionaløkonomiske vurderinger
- nasjonaløkonomiske vurderinger

10 Program for videre planlegging

Til sist i utredningen redegjøres for programmet for videre planlegging etter Plan- og Bygningslovens § 20 om kommunedelplaner, med angivelse av framdrift for de enkelte parseller. *Det skal lages et program for "finmasket" konsekvensutredning samt en detaljert framdriftsplan for utredningsarbeidet.*

11 Framdrift for utredningen

For selve utredningsfasen legges arbeidet opp etter følgende framdriftsplan:

Revidert framdriftsplan

Utredninger for Ringeriksbanen

Aktivitet	Måned i 1993											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1 Behandling og fastlegging av KU-program	■	■										
2 Konsekvensutredninger	■	■										
3 Planutredning	■	■										
4 Utarbeiding av KU - dokument for høring	■	■										
5 Høring av KU			■	■	■							
6 Behandling av høringsuttalelser						■	■					
7 Fastlegging av finmaska KU-program								■	■	■		
8 Behandl./godkj. av grovmaska KU									■	■	■	■

Bruer A/S 15/1-93

Planutredningen og konsekvensutredningen er igang. Planen er å lage en hovedrapport som inneholder resultater fra begge disse. Denne skal være ferdig 1.mars 1993 og kan da legges ut til høring. Imidlertid forutsettes det at utredningene dekker de krav som stilles i dette programmet.

Etter høringen vil innkomne uttalelser bli vurdert. Samtidig må vurderinger mht. innhold og framdrift for videre planlegging og utredninger gjøres. Da vil dessuten NSB, i samråd med fylkeskommunene, velge ett hovedalternativ for utbygging.

RINGERIKSBANEN

VEDLEGG TIL RAPPORT :

HØRINGSUTTALELSER TIL MELDING

DATERT 28. OKT. 1992



FYLKESLANDBRUKSKONTORET I AKERSHUS OG OSLO
POSTBOKS 414, 2001 LILLESTRØM

Telefon 06-81 73 21
 Telefax 06-81 76 76

NSB Hovedktr.		Kass. KODE
17. SEPT. 1992		
Sak/Doknr.	92-10052-1	
Ans./bet.	S. 10	

AEH/ew Offsak nr. 92/00533-2
 Arkiv nr. 471.9

NSB Hovedkontoret
 Konsernstab strategi og miljø
 Postboks 1161 Sentrum
 0107 OSLO

MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33-3. NY RINGERIKSBANE.
 Sak nr. 999992 10052 DIP

Fylkeslandbrukskontoret mottok den 17.07.92 ovennevnte melding.

Som det går fram av møtebøkene for landbruksnemndene i Bærum og Oslo berører de foreslåtte trasékorridorer landbruksinteresser også i Akershus og Oslo. Det videre utredningsarbeid bør derfor også omfatte en analyse av konsekvensene for landbruket i Oslo og Akershus dersom det bygges ny Ringeriksbane. I tillegg til de arealer som direkte berøres av forslagene til trasékorridorer, bør utredningen belyse hvilke konsekvenser de ulike alternativene har med hensyn på framtidig utbyggingsretning i de berørte kommunene. En viser forøvrig til uttalelsene fra landbruksnemndene i Bærum og Oslo. *Se C8 og C9.*

Fylkeslandbrukskontoret har for øvrig fått opplyst at det er avholdt et orienteringsmøte om denne saken uten at vi var orientert om dette møtet. Vi fikk heller ikke tilsendt meldingen direkte da denne ble lagt ut på høring. Fylkeslandbrukskontoret vil derfor be om at vi i framtiden holdes orientert om den videre utvikling i denne saken.

Lillestrøm, 8. september 1992

Torger Lillebo
 Torger Lillebo
 fylkeslandbrukssjef

Astrid Elvén Halse
 Astrid Halse
 fylkesagronom

Vedlegg.

Gjenpart til: Arealkontoret, Landbruksdepartementet
 Landbrukskontoret i Bærum
 Landbrukskontoret i Oslo.

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU06277