

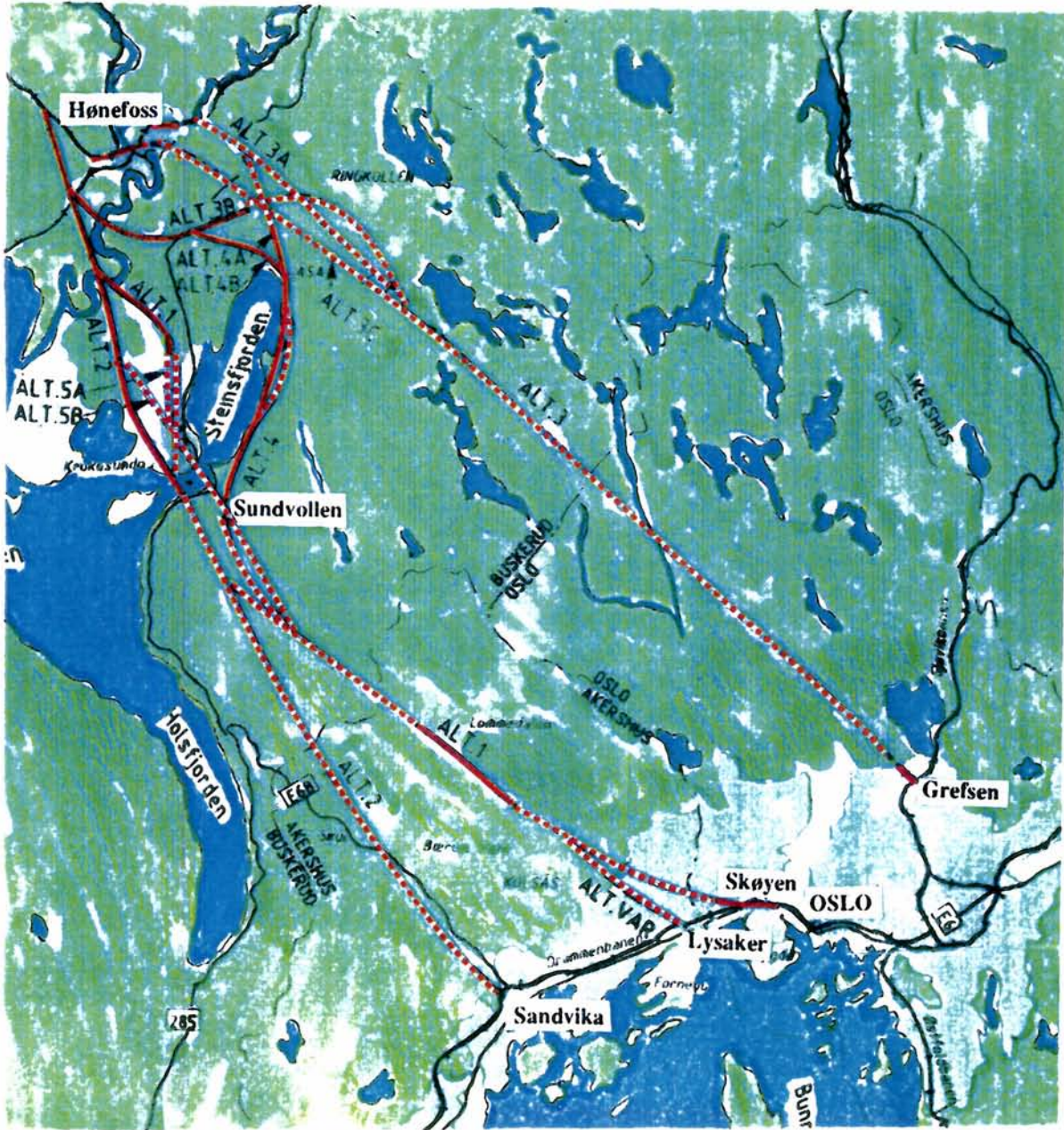
Arkiv:



t.e

HØRINGSUTTALELSER TIL MELDING

(01.07. - 15.09.1992)



RINGERIKSBANEN

NSB

Konsernstab strategi og miljø.

28. oktober 1992

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

Eks. 1

g 625.111 (481) NSB Nor

07tu06286

Innhold

A STATLIGE ORGANER

- A1 Landbruksdepartementet
- A2 Kommunaldepartementet
- A3 Næringsdepartementet
- A4 Forsvarsdepartementet
- A5 Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet
- A6 Statens vegvesen Buskerud
- A7 Statens vegvesen Oslo og Akershus
- A8 Riksantikvaren
- A9 Statens forurensningstilsyn
- A10 Direktoratet for naturforvaltning
- A11 Fylkesmannen i Buskerud
- A12 Fylkesmannen i Akershus og Oslo
- A13 Fylkeslandbrukskontoret i Oslo og Akershus
- A14 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud

B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

- B1 Buskerud fylkeskommune, Plan- og næringskontoret
- B2 Akershus fylkeskommune, Fylkesrådmann

C KOMMUNALE ORGANER

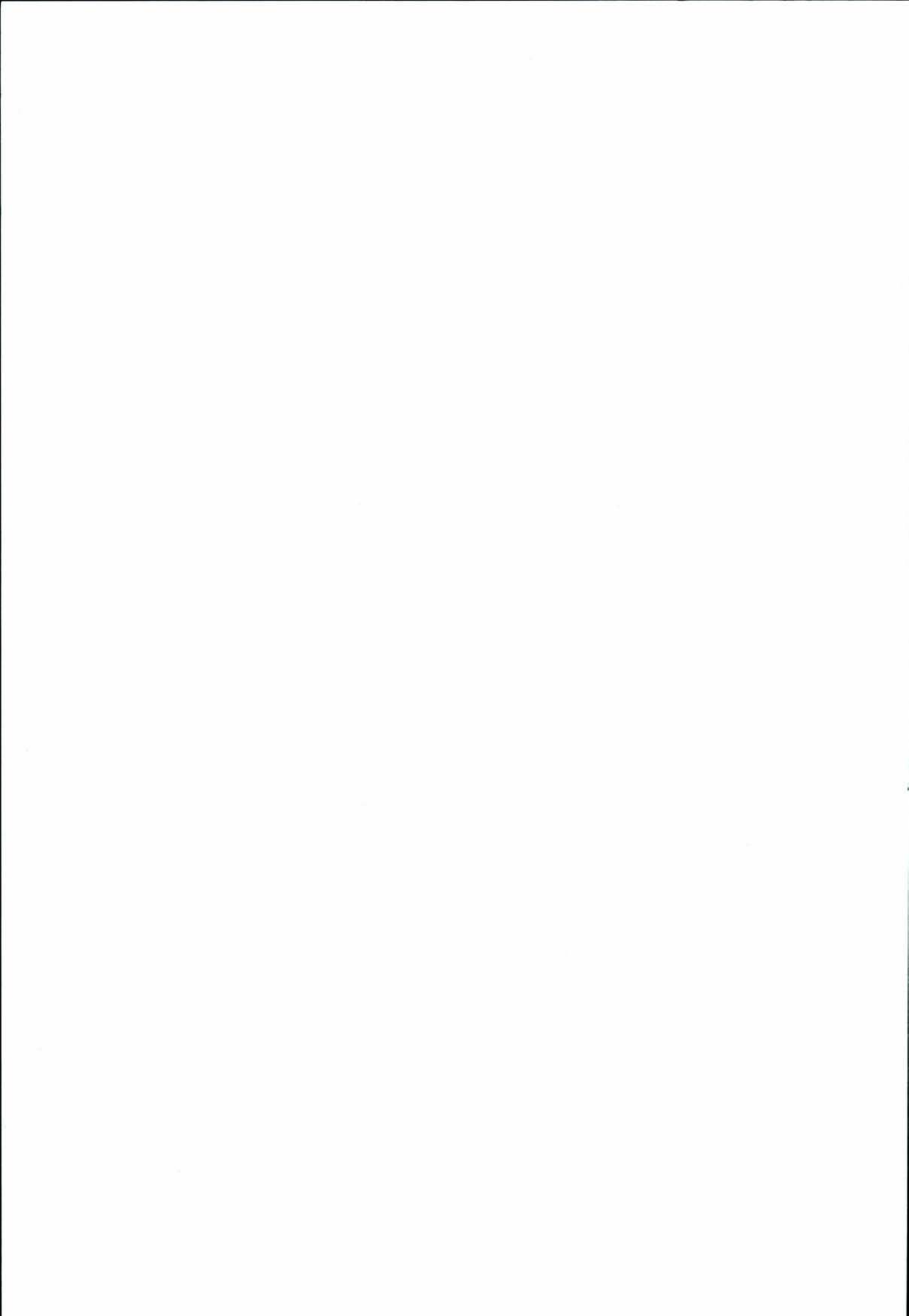
- C1 Asker kommune, Teknisk rådmann
- C2 Jevnaker kommune, Formannskapet
- C3 Bærum kommune, Rådmann
- C4 Ringerike kommune, Rådmann
- C5 Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten
- C6 Hole kommune, Rådmann
- C7 Hole Viltnevd
- C8 Oslo Landbruksnemd
- C9 Bærum Landbruksnemd
- C10 Ringerike Landbruksnemd

D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

- D1 Landsutvalget for jernbane
- D2 Naturvernforbundet i Buskerud
- D3 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
- D4 Norges Jeger- og Fiskeforbund
- D5 Akershus Jeger- og Fiskeforbund
- D6 Bærum Jeger- og Fiskeforening
- D7 Oslo og Omland Friluftsråd
- D8 Stor-Oslo Lokaltrafikk
- D9 Senterparti, Kristelig Folkeparti og Venstre i Ringerike kommune
- D10 Hole Landbrukslag, Norderhov Songneselskap, Buskerud Bondelag

- D11 Malurtaasen Vel
- D12 Lommedalens Vel
- D13 Lysakerelven Næringvel
- D14 Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole
- D15 Tor Kristensen, Hønefoss
- D16 Terje Nagell, Bærums Verk
- D17 Håvard Amelfot, Sandvika
- D18 Siv.ing. Jan C. Krohn, Høvik
- D19 Sjur Løchen Fogth, Frogner
- D20 Cornelius Jacobsen, Hønefoss
- D21 Olaf Wiegels, Rykkinn
- D22 Siv.ing. Arnulf Brækken, Rånåsfoss
- D23 Akershus Bondelag

A STATLIGE ORGANER





DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42 - TLF. (02) 34 90 90 - TELEFAX (02) 34 95 55 - TELEX 72 969 LDEP N
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO 1

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass. kode
22 SEPT 1992	
Sak/Doknr. 7343/92 L MYd 44	
Arkivbet.	

Deres ref.	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)	Dato
92/790 (559)	7343/92 L MYd	.09.92

Melding vedr. Ringeriksbanen.

Landbruksdepartementet har mottatt melding om bygging av ny Ringeriksbane mellom Oslo og Hønefoss.

Det legges opp til en todelt konsekvensutredning med en "grovmasket" og en "finmasket" del tilknyttet hhv. fylkes- og kommunedelplaner. Dette opplegget virker greit. Landbruks- og fylkeslandbrukskontorene sitter inne med både fagkompetanse og lokalkunnskaper som vil være nyttig i dette arbeidet, og vi forutsetter at det opprettes et nært samarbeid mellom utbygger og de lokale landbruksmyndighetene.

Generelt vil bygging av ny Ringeriksbane påvirke utbyggingsmønsteret i de områdene som berøres. De ulike trasealternativene og plassering av stasjoner / stoppesteder vil kunne gi svært forskjellige utslag mht. utbyggingspress på landbruksarealer. Jordpolitisk arealvurdering (JAV) er utført for Akershus, og vil være et godt redskap ved vurdering av Akershus' del av banestrekningen. Å få utført tilsvarende vurderinger for Hole kommune og Hønefoss-regionen vil utvilsomt være nyttig for den videre planleggingen og konsekvensutredningen for Ringeriksbanen. Landbruksdepartementet vil anbefale at JAV utføres for Hole-Hønefoss-regionen som et grunnleggende ledd i utredningen av de konsekvenser ny Ringeriksbane vil få for utbyggingsmønsteret i denne delen av Buskerud fylke.

Forøvrig viser vi til de lokale landbruksmyndighetenes uttalelser til meldinga, og vi regner med at disse blir fulgt opp.

Med hilsen

Anton S. Bachke
Anton S. Bachke

Jostein Løvdal
Jostein Løvdal

Saksbehandler: Mette Ydersbond Tlf.: 02 - 34 92 33

Kopi:

Fylkeslandbrukskontoret i Akershus og Oslo
Storgt. 25, 2000 Lillestrøm.

Fylkeslandbrukskontoret i Buskerud
Postboks 1910, 3002 Drammen.

A2



DET KONGELIGE KOMMUNALDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO 1

TELEFON (02) 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

TELEFAX (02) 34 95 45 - (02) 34 27 37 PLAN OG ADM. AVD. - (02) 34 95 46 ARB. MILJØ- OG SIKKERHETSAVD. - (02) 34 27 38 DISTR. UTB. AVD.
(02) 34 95 48 INNVANDRINGSAMD. - (02) 34 27 35 KOMM. AVD. - (02) 34 27 36 BOLIG- OG BYGN. AVD. - (02) 34 27 37 SEKSJ. FOR SAMISKE SPM.

NSB Hovedkontoret
Avdeling for strategi og miljø,
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

Deres ref
92/790 (559)

vår ref
92/4183 PA KØ/


Dato
04.09.1992

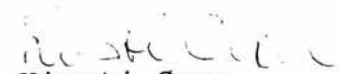
MELDING VEDR. RINGERIKSBANEN

Vi viser til brev fra NSB, Hovedkontoret av 30. juni 1992 vedlagt ovennevnte melding.

Kommunaldepartementet har ingen merknader til meldingen.

Med hilsen


Rolf S. Larsen
fung. underdirektør


Kirsti Øyen

**A3**

DET KONGELIGE NÆRINGSDEPARTEMENT
KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 34 90 90 - TELEX 21428 NSBDP N
POSTADRESSE: POSTBOKS 8014 DEP., 0030 OSLO 1 - TELEFAX 34 95 25

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.		Kass.kode
21 SEPT. 1992		
Sak/Doknr.	5	
Art./Vkt.		

Deres ref.
92/790(559)

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
ND 92/1838-2 P TI ENR/TNK

Dato
18.09.1992

MELDING MED FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR BYGGING AV NY RINGERIKSBANE OSLO-HØNEFOSS

Vi viser til oversendelse av 30.6.92.

Bygging av ny Ringeriksbane fra Oslo-området og til Hønefoss vil kunne medføre vesentlige virkninger for miljø, naturressurser og samfunn. Vi er derfor enige i at det er nødvendig med konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens kap. VII-A for dette prosjektet.

Næringsdepartementet har mindre merknader til det foreslåtte utredningsprogrammet. Dette synes å være dekkende for de næringsmessige sidene av prosjektet.

Når det gjelder kap. 3.5 om markedsanalyser-/driftsopplegg vil det ifølge utkastet til program for konsekvensutredningen bli laget prognoser/anslag for overført trafikk fra veg til bane. En bør i denne delutredningen se nærmere på i hvilken utstrekning næringslivets transporter i dette området kan overføres fra veitransport og til jernbane. Undersøkelser viser at næringslivet årlig belastes med store beløp i ekstra kjørekostnader på grunn av for dårlig kapasitet i riksveinettet. Dette bl.a. på grunn av dårlig trafikkflyt i de største byområdene.

Ved bygging av ny jernbane mellom Oslo-området og Hønefoss vil det måtte foretas store innkjøp av bl.a. materiell og utstyr både i anleggs- og driftsfasen. Vi vil i denne sammenheng gjøre oppmerksom på at alle offentlige vare-, bygg- og anleggskontrakter vil være omfattet av EØS-reglene dersom Stortinget slutter seg til avtalen. NSB tilhører de "ekskluderte sektorer" som omfattes av egne anskaffelsesregler. Disse reglene trenger ikke Norge å iverksette før 1.1.95. Regjeringen har ennå ikke bestemt iverksettelsestidspunktet.

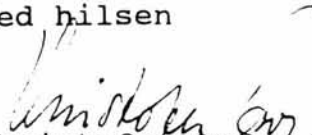
Kontrakter som utlyses før iverksettelsestidspunktet, men som tildeles/signeres etter denne dato vil ikke være bundet av EØS-reglene. Det er ikke tillatt å endre en innarbeidet anskaffelsespraksis, f.eks. ved å utlyse anskaffelser tidligere i den hensikten å slippe å følge EØS-reglene.

Uavhengig av når anskaffelsene i dette prosjektet utlyses, vil vi anbefale at ansvarlig etat for anskaffelsene bevirker til at potensielle leverandørbedrifter i Norge får så komplett informasjon som mulig om det planlagte prosjektet, så tidlig som mulig, slik at de står best mulig rustet til å konkurrere om senere oppdrag og vareleveranser til utbyggingen.

Vi anbefaler videre at det ved tildeling av eventuelle underentrepriser legges vekt på prekvalifisering av selskapene. I bygg- og anleggsbransjen kan det forekomme underprising fra selskaper som ikke fullt ut driver i henhold til lov og regelverk. Dette kan man unngå ved å stille krav om prekvalifisering.

Ved henvendelse til Næringsdepartementet kan utbygger om ønskelig få oversendt EF-direktivene om offentlige anskaffelser samt annen relevant informasjon om EØS-reglene.

Med hilsen


Christoffer Owe e.f.
Ekspedisjonssjef



Einar N. Ruud
Førstekonsulent
Tlf.: 02 34 67 39

DET KONGELIGE FORSVARSDEPARTEMENT

(Myntgata 1)
Postboks 8126 Dep
0032 OSLO
(02) 40 20 00
Telex 21605
Telefax (02) 40 23 23



NSB Hovedktr.	Kass.kode
1 8 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	33
Arkivbet.	

Vår referanse

92/03320- 5 /FD V S2/OB/--/850
Tidligere referanse

NSB 30 jun 92/790 (559)

Dato

1 4 SEPT. 1992

NSB Hovedkontoret

Gjenpart

Forsvarets overkommando
Forsvarskommando Sør-Norge
Forsvarets bygningstjeneste
Forsvarets bygningstjeneste avd Viken
Forsvarets bygningstjeneste avd Hamar

MELDING VEDRØRENDE RINGERIKSBANEN - OFFENTLIG HØRING

Forsvarsdepartementet viser til NSB Hovedkontorets ekspedisjon datert 30 juni d å, vedrørende melding om Ringeriksbanen.

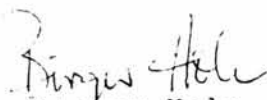
Forsvarsdepartementet har forelagt meldingen for underlagte ledd til vurdering og uttalelse, og har på denne bakgrunn følgende merknader til melding vedrørende Ringeriksbanen:

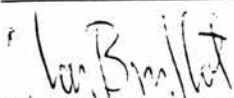
Fra operativ synsvinkel er tunnel generelt å foretrekke fremfor skinnegang i åpent lende. Kommunikasjonslinjene vil da være enklere å sikre i en eventuell krisesituasjon. Forsvarsdepartementet vil foretrekke at traseen for Ringeriksbanen spesielt, legges i tunnel med enkelte åpne partier i tilknytning til adkomstveger. Dette vil gi en større grad av fleksibilitet mhp opp- og avlastning. Evt kommunikasjons-ødeleggende tiltak (KOMØD) vil FD komme tilbake til senere i prosessen under detaljplanleggingen.

Av Forsvarets faste anlegg og etablissementer synes det som om Helgelandsmoen i Hole kommune vil kunne bli berørt ved alternativ 2. Dette kan også gjelde andre av Forsvarets installasjoner langs de ulike foreslåtte traseer.

Detaljeringsgraden i meldingen er for grov til å si noe eksakt om evt konflikter mellom fremtidig trase for Ringeriksbanen og våre faste anlegg og etablissementer. Det vises til pkt 3.2 i meldingen om "Utredningsprogram - Trasealternativer og arealbruk". FD ber om at ovennevnte forhold blir vurdert nærmere i utredningsprogrammet.

Etter fullmakt


Birger Hole
Byråsjef


Olav Bruflot
Konsulent



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT



Saksbehandler, innvalgstelefon

Jan-Terje Mentzoni 34 82 06

Vår dato

18. september 1992

Deres dato

Vår referanse

92/1316 451.1

Deres referanse JTM/EB

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO


NSB Hovedktr.	
1 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	32
arkivbet.	

RINGERIKSBANEN. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN
§ 33-3

Det vises til NSBs brev datert 30. juni 1992 hvor det bes om merknader til innhold og utredningsprogram i melding vedr. Ringeriksbanen.

Vedlagt følger kopi av brev m/vedlegg av 14. september 1992 fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet om saken. Departementet har ikke merknader til det som fremkommer i Vegdirektoratets ekspedisjon.

Med hilsen


Magnus Bøen (e.f.)


Jan-Terje Mentzoni

1 vedlegg



Bfa / JTM

Vår dato
1992-09-14

Vår referanse
92/4188-5
VPlan

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Ing. Turid Leikvoll - 639681

Vårt ark.nr.
361.1

Deres referanse

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

92/1316-5 15.09.92
451.1

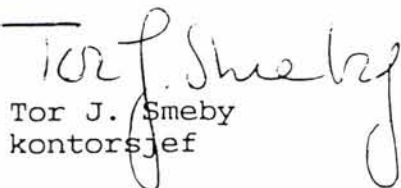
RINGERIKSBANEN - MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN §33-3

Vi viser til vedlagte kopi av brev datert 30 juni 1992 fra NSB Hovedkontoret. NSB legger fram melding etter plan- og bygningslovens §33-3 og ber om merknader til innhold og utredningsprogram innen 15 september 1992.

Vegkontorene i Oslo, Akershus og Buskerud har hatt meldingen til uttalelse. Vedlagt følger deres uttalelser.

Vegdirektoratet har utover dette ingen vesentlige merknader til innhold og utredningsprogram.

Kontor for vegutforming
Med hilsen


Tor J. Smeby
kontorsjef


Turid Leikvoll

Vedlegg

TML/ÅB



STATENS VEGVESEN
BUSKERUD
Vegkontoret



Vår dato
1992-09-01

Vår referanse
92/2193-05

VH-PLAN
1
T.M.

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
overingeniør Arne Tovslid

Vårt ark.nr.
361.1

Deres referanse
Vplan

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 OSLO 6

92-4182-3
361.1 06

92/1316 - 5

RINGERIKSBANEN - MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Vi viser til Deres brev datert 10.juli 1992.

Ringeriksbanen synes å være et interessant prosjekt, og vil også være nyttig for vegvesenet i den grad banen kan avlaste riks- og fylkesveger.

Som nevnt i meldingen berører Ringeriksbanen to viktige prosjekter for oss; E16 Rørvik-Vik og Areal- og transportplan for Hønefoss. Det er allerede innledet samarbeid med NSB om disse to prosjektene.

De forskjellige alternativene vil ellers krysse riks- og fylkesveger, noe som må sees nærmere på i det videre arbeidet. Alternativ 1 gjennom Vik synes noe urealistisk da det er vanskelige grunnforhold i bukta og planer for vegservice (Fina a/s) er under anlegg. Likeledes kjenner vi til at områdene vest for elvene Storelva og Begna, langs E16 Omkjøringsvegen, har vanskelige grunnforhold.

Etter vårt syn bør utredningsprogrammet også ta for seg nærtrafikkmonsteret i Ringeriksområdet, da det vil være ønskelig med overføring av lokaltrafikk til bane også her. I spredtbygde områder vil lokalstasjoner med "park and ride" for bil og sykkel kunne være aktuelt.

Det synes å mangle et program for vurdering av hvor overskuddsmassene er tenkt plassert og konsekvenser av dette.

Det hitsendte materialet beholdes her.

Med hilsen

Trygve Rognan
Trygve Rognan
Vegsjef

Svein Olav Thorvik
Svein Olav Thorvik
Plansjef

ATo/-



STATENS VEGVESEN
AKERSHUS
Vegkontoret



VL-PLAN

Vår referanse
92/2691-02.

GF
TML

Vår saksbehandler - innvalgsnummer

Vår dato
03.09.92

Vårt ark. nr.

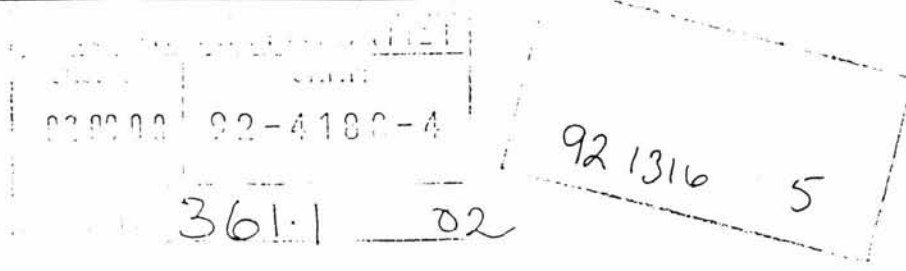
Deres referanse

361.1

92/04188-1

O.ing. Steinar Robøle (02) 72 52 68

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo



RINGERIKSBANEN - MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Vi viser til Deres brev av 10.09.1992.

De forskjellige alternativ som er presentert for ny Ringeriksbanen vil kunne påvirke det framtidige transporttilbud vest for Oslo i ulik grad. Trasevalg 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.

NSB ønsker å to-dele utredningsprogrammet. Vi ber om at en allerede i den grovmaskede delen tar opp spørsmålet hvordan lokaltrafikk langs den nye banen forutsettes betjent. Vi tenker her på plassering av stasjoner som evt er tilrettelagt for innfartsparkering, rutefrekvens, bussmating mv.

I dag går ca 3/4 av trafikken mot Oslo over E 18/ dagens jernbanekorridor. De øvrige korridorene over rv 160 og 168 avvikler tilsammen ca 1/4 av trafikken. Trafikkbildet i Bærum preges av en stor del tversgående trafikk. Det er viktig at betjening av denne og evt. nye utbyggingsområder blir behandlet i den grovmaskede delen av utredningen.

NSB er deltaker i pågående arbeid med å utrede en samlet plan for trafikkavvikling i vestområdet. Utredning av ny Ringeriksbanen knyttes opp mot denne.

Med hilsen

Stein Dyksen
Stein Dyksen
Vegsjef

Nils-Erik Bogsrud
Nils-Erik Bogsrud
Plansjef



STATENS VEGVESEN
OSLO

VL-PLAN

Vår dato

9.9.92

Vår referanse

92/676-1

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
O.ing. Hans H Ruud

Vårt ark. nr.
361.1

Deres referanse
92/04188-1

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Pb. 6390 Etterstad
0604 Oslo

92-4188-5

92 1316 5

361.1


RINGERIKSBANEN - MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN 33.3

Vi viser til oversendelse av 10.7.92 vedr. NSB's planlegging av en ny trase for Ringeriksbanen.

Utredningen av vestkorridoren er et prosjekt som vil bli koordinert mellom vegkontoret i Akershus og Oslo. Utredningene vil bli utført i nært samarbeide med NSB.

Vegkontorets bemerkninger til meldingen er innarbeidet i Akershus vegkontor's uttalelse av 03.09.92.

Med hilsen


Hans H. Ruud



RIKSANTIKVAREN

NSB Hovedktr.	Nass.kode
18 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	35
Arkivbrt.	

NSB Strategi og Miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)

DATO

92/5071 P 1-54 JS

15.9.1992

**RINGERIKSBANEN OSLO - HØNEFOSS.
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.**

Riksantikvaren har mottatt melding etter Plan- og Bygningslovens § 33-3, om ny Ringeriksbane mellom Oslo og Hønefoss som ledd i innkorting av Bergensbanen.

Meldingen gir en god beskrivelse av tiltaket og dets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn utfra det man i dag vet. Ønsket om å forbedre banestrekningen for en del av Bergensbanen er begrunnet, og det er vist til alternative trasèer for de ulike delstrekningene.

I meldingen beskrives den videre planprosessen. Det legges opp til en "grovmasket" og en "finmasket" konsekvensutredning tilsvarende henholdsvis fylkesdelplans- og kommunedelplansnivå.

Direktoratet for kulturminneforvaltningen sier seg enig i prinsippet med konsekvensutredninger på flere nivåer med bakgrunn i tiltakets omfang og størrelse.

Arbeidet på fylkesdelplans nivå må organiseres slik at de konsekvensene som utredes som følge av tiltakets ulike alternativer, utredes som planarbeide etter Plan- og Bygningslovens § 19.

Med bakgrunn i konsekvensutredning på fylkesdelplannivå skal det så gjennomføres en "finmasket" konsekvensutredning tilsvarende kommunedelplansnivå. I denne vil den endelige trase bli fastlagt i detalj. Planer for den enkelte parsell utarbeides i henhold til Plan- og Bygningslovens § 20.

Riksantikvaren vil tilråde at det utarbeides konsekvensutredning etter Plan- og Bygningslovens § 33-5 for nevnte tiltak. Resultatet av utredningene bør innarbeides i planutkastene som skal behandles, for at hensikten med konsekvensutredningene fullt ut skal kunne ivaretas.

Programmet for den "grovmaskede" konsekvensutredning må omfatte et punkt om utarbeidelse av program for den "finmaskede" konsekvensutredning.

En forutsetter at konsekvensutredningene godkjennes før de aktuelle fylkesdels- og kommunedelsplaner vedtas.

Kap. 3.0 UTREDNINGSPROGRAM.

Det framlagte program synes å kunne gi et tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere de overordnede konsekvenser tiltaket vil medføre.

Riksantikvaren vil i det etterfølgende knytte noen merknader til de enkelte avsnitt.

NSB må ta initiativet til at de ulike fylker og kommuner samarbeider på begge KU-nivåer. Dette er viktig da utredningsarbeidene også skal fange opp det tilliggende transportsystem for vei og de arealer som berøres av disse.

Av forslag til program synes det som om det bare er pkt. 3.7 "Grovmasket" konsekvensutredning som omfattes av Plan- og Bygningslovens bestemmelser, og at de øvrige punktene i utredningsprogrammet forholder seg til NSB's Hovedplaner.

Riksantikvaren vil presisere at alle punktene i kap. 3.0 skal konsekvensutredes. Kapitlet burde således hete:

3.0 UTREDNINGSPROGRAM - Grovmasket Konsekvensutredning.

Som eksempel kan nevnes pkt. 3.3 Stasjonslokalisering og utforming. Dette punkt synes ikke å skulle konsekvensutredes etter det oppsatte program. Det sies også i teksten at: "Problemstillingene vil på dette planleggingsnivå bare ha en generell tilnærming."

Det er for Riksantikvarens fagområde vesentlig at punktet om stasjonslokalisering og utforming inngår i en konsekvensutredning, og at disse ses i sammenheng med pkt.3.7.4.2 næringsliv og sysselsetting og pkt.3.7.4.3. Utbyggingsmønster og boligbygging.

For å besvare konsekvensutredninger om kultur- miljø må utredningene bl.a. gi svar på:

- * Hvilke endringer medfører tiltaket for Drammensbanen, Bergensbanen og Gjøvikbanen?
- * Hvilke stasjonslokaliseringer er mest aktuelle for de ulike linjealternativene?
- * Hvilke områder vil være attraktive for næringsetablering og sysselsetting?
- * Hvilke områder vil være aktuelle for boligbygging og hvilke typer utbyggingsmønstre vil ligge til grunn?
- * Vil tiltaket medføre større press på tilliggende områder og derved på kulturminner og kulturmiljøer?
- * Kan det etableres nye tettstedsstrukturer langs trasèen uten konflikter med kulturminneverdier?
- * Kan nye tettstedsstrukturer avlaste eksisterende og dergjennom redusere presset på kulturminner/-miljøer.
- * Kan eksisterende tettsteder utvikle seg uten for store konflikter med kulturminneverdier?
- * Kan en utvikling av tettsteder rundt stasjonene gi positive resultater for kollektivtrafikken, og samtidig redusere konflikter med kulturminner og kulturmiljøer, bl.a. gjennom intensivt arealbruk?

Den vekst i boliger, næring og service som kan forventes som følge av tiltaket, vil uansett utbyggingsmønster bety en økt nedbygging av arealer og dermed en økt fare for konflikter med kulturminner og kulturmiljøer.

De samfunnsmessige virkninger av tiltaket og dets virkninger på kulturminner kan best vurderes når de mulige fortettings-/utbyggingsområdene er kvantifisert i forhold til hverandre og til tilførselsstrukturene som betjener disse.

Til pkt. 3.7.5 Konsekvenser i anleggsperioden vil Riksantikvaren bemerke:

Det er viktig at tiltakets virkninger under anleggsfasen utredes, og at utredningen omhandler kulturminner og kulturmiljøer.

Spesielt er det viktig å avklare hva som skal skje med de store masseuttakene fra tunnellene. Dette gjelder både midlertidig deponi og permanent lagring.

Videre må det utredes hvilke ulemper berørte kulturmiljøverdier utsettes for.

Pkt. 3.9 Program for videre planlegging.

For å kunne ivareta helhet og oversikt over hele banestrekningen er det viktig at fylkeskommunene og kommunene kan samarbeide både på "grovmasket" og "finmasket" nivå.

Konsekvensutredning på finmasket nivå skal gi innspill til kommunedelplan/reguleringsplan nivå. Den bør således gjenspeile problemavklaringene fra det grovmaskede nivå.

Det må i grovmasket konsekvensutredning tas med programmet for den finmaskede konsekvensutredning.

Valg av trasè vil naturlig nok påvirke den enkelte kommunedel-/reguleringsplan, og tilsier at pkt. 3.7.4.2 Næringsliv og sysselsetting og pkt. 3.7.4.3 Utbyggingsmønster og boligbygging må utredes med de virkninger de vil få for kulturminner og kulturmiljøer.

Når det gjelder pkt. 3.10 framdrift for utredningen, må det redegjøres for denne på begge nivåer. Tidsrammer for utredning, høring, vedtak og planer bør skje i tråd med framstillingen for framdrift vist i meldingens pkt. 2.4.

Riksantikvaren peker videre på at utredning av kulturminner tar tid. Dessuten er feltarbeidene sesongbestemte. Slike utredninger må skje innenfor KU-systemet. Vi vil i den forbindelse peke på tiltakhavers utredningsplikt etter Lov om Kulturminner.

Det må fra tiltakshavers side legges betydelig vekt på å konsekvensutrede tiltaket, og at disse gjenspeiler seg i planarbeidene.

En forutsetter at resultatene av konsekvensutredningene inntas i planforslagene slik at den faglige hensikt med konsekvensutredninger kan ivaretas på en faglig forsvarlig måte.

For Riksantikvaren


Knut Skjeggstad
Fung. avdelingsdirektør


Dag Bjørnland

Saksbehandler: Jan Solgård, 1.konsulent

Gjenpart:

- Miljøverndepartementet, Planavdelingen
- Miljøverndepartementet, NK-avdelingen
- Fylkesmannen i Buskerud
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Akershus fylkeskommune, kulturetaten
- Buskerud fylkeskommune, kulturetaten
- Oslo kommune, Byantikvaren

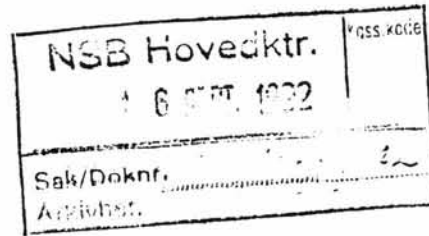


Statens forurensningstilsyn

Postadresse: Postboks 8100 Dep. 0032 OSLO
Kontoradresse: Strømsveien 96
Telefon: (02) 57 34 00 - Telefax: (02) 67 67 06
Miljøtipset: 050 - 31 500
Telex: 76 684 sft n - Telegramadr.: "Forurensning"



NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO



Deres ref.
92/790 (559)

Vår ref.
92/6139-2AP
683.033/9

Dato

15 SEPT. 1992

Ringeriksbanen Oslo-Hønefoss

Høringsuttalelse til melding

Vi viser til Deres brev av 30. juni 1992 med melding om planutredning for Ringeriksbanen Oslo-Hønefoss.

Det framlegges forslag til et "grovmasket" utredningsprogram for hele strekningen etter bestemmelsene om konsekvensutredninger i plan- og bygningsloven.

Statens forurensningstilsyn (SFT) mener at programmet gir en rimelig god beskrivelse av vurderingene som skal foretas på overordnet nivå mht. støykartlegging for de ulike alternativene.

Programmets beskrivelse av samfunnsøkonomiske vurderinger er kun i stikkordsform. SFT anmoder om at man i utredningsprogrammet ser de miljømessige og transportøkonomiske forhold i sammenheng ved at det gjennomføres samfunnsøkonomiske kalkyler der kostnad og nytte av utbygging i forhold til "null-alternativet" blir vurdert.

Med hilsen

Jon Jerre (e.f.)

Arne Palmstrøm



Saksbehandler
 Norunn Sæther
 07-580588

Deres ref.
 92/790 (559)

Vår ref.
 8077/92-75

Dato.
 22.9.92

NSB Hovedkontoret
 Konsernstadstrategi og miljø
 Postboks 1182 Sentrum
 0107 OSLO

NSB Hovedktr.		Kass.kont.
25 SEPT. 1992		
Sak/Doknr.	92/790-40	
Arkivbet.	5559	

MELDING OM RINGERIKSBANEN

DN mener tiltaket må konsekvensutredes etter Plan- og bygningsloven §33-5.

DN mener meldinga beskriver tiltaket og dets kjente virkninger for naturmiljø, landskap og friluftsliv på en tilfredsstillende måte. Meldinga burde imidlertid ha inneholdt et bedre kartmateriale, da virkningsbeskrivelsen stiller for store krav til lokalkunnskap om de berørte områdene hos høringsinstansene.

Våre kommentarer til utredningsprogrammet er konsentrert omkring redigeringsmessige endringer av programmet, samt forslag til nye tema som må utredes/kommenteres i den grovmaskede konsekvensutredningen. Dette gjelder planer for deponering/bruk av overskuddsmasse, eventuelle planer og miljøkonsekvenser ved etablering av tunnelverrslag samt vurdering av muligheter for en samordning av planene med vegvesenets planer.

DN forutsetter medvirkning fra miljøvernavdelingene i Oslo/Akershus og Buskerud i det videre planarbeidet.

INNLEDNING

DN har mottatt melding om Ringeriksbanen (Hønefoss-OSLO) etter plan- og bygningslovens (PBL) §33-3. Vi har også mottatt en miljøfaglig vurdering av tiltaket fra Miljøvernavdelingen i Oslo/Akershus.

INNHold I MELDINGA

Meldinga holder MD's hovedveileder 4-746 vedlegg 3. Krettledding for utarbeiding av melding. Vi presenterer her et kort sammendrag av meldinga og utredningsprogrammet med kommentarer der vi har funnet det nødvendig.



Beskrivelse av planprosessen

Tiltaksnaver har valgt å foreta utredningsarbeidet på to detaljeringsnivå, d.v.s. grovmasket og finmasket konsekvensutredning. Den grovmaskede konsekvensutredningen (planutredningsfasen) skal gjennomføres som en integrert del av ivikesdelplanarbeidet (PBL's §19), og den finmaskede konsekvensutredningen skal gjennomføres som en del av kommunedelplanarbeidet (PBL's §20).

Meldinga inneholder program for den grovmaskede konsekvensutredningen. Planutredningen skal gi Stortinget et grunnlag for prinsippvedtak om prosjektets plassering/prioritering i Norsk jernbaneplan 1994-97 samt gi grunnlag for ivikesdelplaner. Ivikesdelplanene skal videre legges til grunn ved valg av utbyggingskonsept/novedalternativ. I denne fasen skal det også framlegges forslag til utredningsprogram for den finmaskede konsekvensutredningen.

DN ser på det som positivt at tiltaksnaver har tilbudt opparbeidningene fra hovedveilederen om å dele prosessen i to nivå. Vi mener dette er nødvendig for at man i planprosessen skal kunne legge utredningsarbeidet på et detaljeringsnivå tilfredsstillende for de ulike stadium i prosjektet. Å gjennomføre utredningsarbeidene som en del av ivikes- og kommunedelplanarbeidet anser vi også som hensiktsmessig, men vi vil understreke at kravene etter PBL's §33-b om behandling av konsekvensutredningene også må oppfylles.

Medvirkning av berørte eideverndigdommer og interesserte på de ulike nivåer i prosessen er viktig. Man har avdekket konfliktpotensiale forholdsvis tidlig tidspunkt i prosessen, og dette vil kunne bidra til å forenkle utredningsarbeidet og videre resultere i at tiltaksnaver sparer tid.

I dette prosjektet er det NSB Hovedkontoret som er både utbygger og fagdepartement. Vi vil påpeke at en slik dobbeltrolle kan være vanskelig, også i forhold til opinionen. Som fagdepartement har NSB et selvstendig ansvar i vurderingen av om konsekvensutredningene er tilfredsstillende og om utredningsplikten er oppfylt.

Alternativer

Det foreligger fire hovedalternativer samt et 0-alternativ. 0-alternativet er dagens banestrekning Oslo-Drammen-Hønefoss, mens hovedalternativene er h.n.v. via Lommedalen, Sandvika, Greisen eller Asa. Videre er det utarbeidet varianter av disse som bl.a. inneholder forslag til kryssing av Steinsfjorden via tunnel eller bru samt bygging av ny stasjon ved Tolpinrud. For alle alternativene går traseen i tunnel i store deler av strekningen.

DN mener bakgrunnen for valget av de 4 hovedalternativene og de ulike variantene burde ha vært beskrevet i meldinga. Dette ville ha lettet forordningsinstansenes forståelse for hvorfor disse alternativene er aktuelle, samt hvorfor eventuelle andre alternativer er utelatt. Kartmaterialet i meldinga burde også ha vært bedre. Trasealternativene kunne ha vært presentert som korridorer på kart med målestokk på f.eks. 1:150 000.

0-alternativet forutsetter bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker. DN mener i forhold omkringing 0-alternativet.



som kan være beslutningsrelevant i forhold til Ringeriksbanen. Ma utredes i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Det gar ikke fram av meldinga om det er planlagt tiltak pa strekningen Oslo-Gressen. Dersom dette ogsa betraktes som beslutningsrelevant, ma det omtales i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn

Denne delen av meldinga er bygd opp etter spørsmålslista i hovedvedleieren T-746. Alle spørsmålene er berørt, men de er behandlet meget generelt. Meldinga inneholder en svært kort beskrivelse av konfliktområder i forhold til naturmiljø, landskap og trilluftsliv for de ulike trasealternativene. Beskrivelsen forutsetter imidlertid at noringsinstansene har god kjennskap til områdene der traseene foreslås lagt. Meldinga burde derfor ha inneholdt et noe bedre kartmateriale som støtter opp omkring beskrivelsen.

DN mener meldinga i større grad burde ha inneholdt en mere helhetlig oversiktsbeskrivelse over berørte naturkvaliteter (viktige landskapselementer, vernede, verneverdige og verdifulle naturområder, viktige trilluftslivs- og rekreasjonsområder osv.). En slik beskrivelse kunne ha vært presentert på eget kartmateriale med grovmasket avmerking av berørte naturkvaliteter.

Tiltross for enkelte svakheter ved meldinga, har vi funnet den tilstrekkelig til å kunne vurdere innholdet i programmet for den grovmaskede konsekvensutredningen.

UTREDNINGSPROGRAMMET

I følge meldinga skal utredningsarbeidet skje med form og innhold som vequtredninger etter Vegloven. DN vil her understreke at PBL's bestemmelser om konsekvensutredninger utgjør minimumskravet for hva som skal inngå i en konsekvensutredning. Konsekvensutredningen ma derfor utarbeides på grunnlag av disse bestemmelsene (MD's hovedvedleier T-746, vedlegg 4).

Programmet skal danne grunnlag for en grovmasket konsekvensutredning på ivikeseleplannivå. DN mener programmet er et godt utgangspunkt for vurdering av de overordnede konsekvensene av tiltaket. Våre kommentarer til utredningsprogrammet er konsentrert omkring redigeringsmessige endringer av temaene Landskap og kulturmiljø og Naturvernomsråder, samt forslag til nye tema som ma utredes/kommenteres i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Landskap og kulturmiljø

Forslag til endringer:

* Landskap

"- Vil tiltaket medføre at landskapsformer eller landskapselementer gar tapt? (Horisontlinjer, linjefrag, biotoper, vannløp, og randsoner)."

Biotoper tas ut av teksten da dette blir behandlet under naturmiljø/økologi.



Naturvernområder

Overskriften til dette avsnittet er for snever i forhold til de tema som faktisk skal utredes. DN mener overskriften må endres til **Naturmiljø/økologi**. Endringen gir en bredere deknning av raseområdene, og medfører at temaene vernede, verneverdige og verdifulle naturområder samt plante- og dyreliv/økologiske sammenhenger faller naturlig inn under overskriften.

I følge programmet skal naturvern- og viltinteressene registreres og virkningene av tiltaket vurderes. Konfliktområdene for de ulike trasekorridorene skal registreres, og det skal også gis en grov-vurdering av mulighetene for avbøtende tiltak. Registreringsmateriale skal innhentes fra MVA.

"Tiltakets konsekvenser skal vurderes for naturelementer som inngår 3 følgende hovedkategorier:

1. Vernede områder/lokalteter etter naturvernloven
2. Verneverdige områder
3. Registreringer fra iviksmannens miljøvernavdeling av særlig betydning for vilt og fisk "

DN foreslar at kategori 2 utvides til: **Verneverdige og verdifulle naturområder**. Kategori 3, som kun gjelder vurderinger av konsekvensene for vilt og fisk må utvides. Det må gjennomføres en grovkartlegging av vegetasjon og naturtype. Konsekvensutredningen må videre inneholde en beskrivelse av dyrelivet generelt samt opplysninger om det forekommer vernede eller sårbare arter i eller i tilknytning til de planlagte trasekorridorene. Det må også foretas en vurdering av om tiltaket vil berøre viktige leveområder (biotoper) eller områder med nøkkelfunksjoner. Det er viktig at man på dette overordnede stadiet i planprosessen sammenstiller eksisterende og eventuell ny informasjon i vurderingen av områdets helhetlige verdi og økologiske funksjon. En slik sammenstilling er også viktig i forbindelse med vurderingen av de overordnede konsekvensene av tiltaket.

Friluftsliv og rekreasjon

Utredningsprogrammet for dette temaet er dekkende for de krav som stilles til den grovmaskede konsekvensutredningen. DN vil allikevel understreke viktigheten av en vurdering av eventuell redusert tilgjengelighet og opplevelsesverdi bl.a. barrierevirkninger og støy. Dette er særlig viktig fordi trasealternativene vil berøre områder med til dels meget store verdier for friluftsliv og rekreasjon. Avbøtende tiltak som betegnes som vesentlige for å kunne foreta et trasevalg må tas opp i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Deponering/bruk av overskuddsmasse

Utredningsprogrammet handler planer for deponering eller bruk av tunnelmasse. Alle trasealternativene forutsetter lange tunnelstrekninger, og dette vil resultere i store overskuddsmasser. DN mener derfor planer for utnyttelse/deponering av overskuddsmassene må innarbeides i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Etablering av tunnelverrslag

Meidninga inneholder ingen redegjørelse om hvorvidt forslagene til tunnelframføringer vil medføre etablering av tunnelverrslag. Spesielt i alternativ 3, tunnel fra Greisen i Oslo til Honefoss.



vil slike opplysninger være aktuelle i forhold til vurderingene av konsekvenser for naturmiljø, landskap og friluftsliv. Tunnel-
tverrslag vil medføre etablering av bl.a. anleggsveger,
massedeponier o.l. og konsekvensene av en eventuell slik aktivitet
i Marka må vurderes i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Samordning med vegvesenets planer

I den grovmaskede konsekvensutredningen bør det vurderes om det er
hensiktsmessig med en samordning mellom vegvesenets planer i
regionen og planene for de ulike trasealternativene. Dette gjelder
kanskje særlig planene om kryssing av Steinsfjorden, men generelt
er det også ønskelig ut i fra et naturforvaltningssynspunkt at
naturinngrep i størst mulig grad konsentreres, og at inngrep i
urørte eller mindre berørte naturområder bør unngås.

KONKLUSJON

DN mener tiltaket må konsekvensutredes etter PBL §33-5.

Vare kommentarer til utredningsprogrammet kan oppsummeres i
følgende:

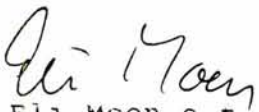
- * Redigeringsmessige endringer under temaene Landskap og
kulturmiljø og Naturvernområder.

Tilleggsutredninger:

- * Beslutningsrelevante opplysninger omkring 0-alternativet samt
dagens strekning mellom Oslo-Grefsen.
- * Deponering/bruk av overskudsmasse
- * Etablering av tunneltverrslag.
- * Samordning med vegvesenets planer.

DN forutsetter medvirkning fra MVA i Oslo/Akernus og Buskerud i
det videre planarbeidet.

Med hilsen


Eli Moen e.r.
Avdelingsdirektør


Lars Lofalden

Kopi til:

MD, NK-avd.
MD, Planavd.
MD, Int.-avd.
MD, Vannavd.
Fylkesmannen i Oslo/Akershus
Fylkesmannen i Buskerud
RA
SFT



FYLKESMANNEN I BUSKERUD

NSB Hovedktr.	Kass. kode
25 SEPT. 1992	
Sak/Doknr. 71	
Arkivbet.	

NSB Strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

DERES REF.

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)
5889/92 AJH/-
Ark.nr. 714.3

23 ^{DATE} SEPT. 1992


MELDING OM RINGERIKSBANEN I HOLE OG RINGERIKE


Det vises til Deres brev av 30. juni 1992 vedrørende ovenstående.

Fylkesmannen vil vise til at Tyrifjorden/Steinsfjorden og det nærliggende natur- og kulturlandskapet har enestående kvaliteter, og er en meget viktig ressurs for naturvern og friluftsliv i kommunal og regional sammenheng. Eventuell kryssing av Tyrifjorden/Steinsfjorden i området ved Sundvollen/Vik må derfor vurderes meget nøye og ses i sammenheng med andre planlagte tiltak i dette området, herunder ny vegbru over sundet.

Når det gjelder virkningene av jernbaneutbyggingen, ser det ut til at aktuelle utredningstemaer er tatt med som forslag i meldingen, og en har foreløpig ikke ønske om ytterligere utredninger. Det forutsettes imidlertid at høringsinstansene får anledning til å komme tilbake til saken når det skal utarbeides mer detaljerte utredningsprogram.

Det kan forøvrig opplyses at fylkesmannens miljøvern avdeling deltar i arbeidet med Areal- og transportplan for Ringerike, hvor planene om nye jernbanespor og stasjoner inngår som viktige elementer.


Lef Haraldseth


Jan Rognesbakke

Postadresse
Fylkeshuset
3020 Drammen

Kontoradresse
Haugesgt. 2

Telefon
(03)808500

Telefax
(03)808880

Telex
21619

Saksbehandler: Anders J. Horgen tlf. 03/ 80 88 72

Gjenpart til:

Ringerike kommune

Hole kommune

Direktoratet for naturforvaltning

Statens forurensningstilsyn

Miljøverndepartementet

Buskerud fylkeskommune, Plan- og næringskontoret.



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Postboks 8111 DEP. - 0032 Oslo 1

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
23 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
J 92/11627-2 ISM
A 715.31

Dato

240992

MELDING VEDRØRENDE RINGERIKSBANEN

Det vises til oversendelse datert 30.06.92.

INNLEDNING

Meldingen beskriver ny jernbanetrasé mellom Oslo og Hønefoss i tre alternativer med underalternativer. Meldingen inneholder også et forslag til program for en grovmasket konsekvensutredning, som skal danne grunnlaget for valg mellom alternativer.

Utbygging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er forutsatt gjennomført før utbygging av Ringeriksbanen og omfattes derfor ikke av meldingen. Det er ikke forutsatt tiltak mellom Oslo S og Skøyen og mellom Oslo S og Grefsen.

Vurdering av en hensiktsmessig stasjonsplassering og et hensiktsmessig stoppmønster er ikke vurdert, men vil inngå i den grovmaskede konsekvensutredningen.

KOMMENTARER

Regionale transportløsninger

Det er av vesentlig betydning for hovedstadsregionen å få et hensiktsmessig transportnett. Investeringer i jernbane bør utnyttes slik at den samfunnsmessige nytteverdien blir optimal. Dette har betydning ved vurdering av trasé, ved valg av stasjoner og ved valg av stoppmønster.

Selv om prosjektet primært skal korte ned reisetiden på Bergensbanen, bør traséene særlig vurderes ut fra i hvilken grad de bidrar til å løse dagens og fremtidens transportbehov i Osloregionen, inkludert områdene omkring Hønefoss og Drammen.

Det må være en forutsetning at økt trafikk mellom Hønefoss og Oslo ikke medfører kapasitetsproblemer for den samlede togtrafikken, men tvert i mot øker kapasiteten og bedrer tilbudet slik at andelen kollektivreisende i denne delen av regionen kan øke. For alternativene via Skøyen/Lysaker og Sandvika tenkes det her spesielt på de kapasitetsproblemene som allerede i dag eksisterer på strekningen Oslo S - Skøyen (Oslo tunnelen) og på strekningen Skøyen - Sandvika (jfr. behovet for nytt dobbeltspor på denne strekningen).

Prosjektet må også ses i sammenheng med det totale transportbehovet i denne delen av regionen, jfr. bl.a. det igangsatte arbeidet med "Transportkorridor Vest".

Grefsenalternativet

Ut fra beskrivelsen av Grefsenalternativet, med tunnel fra Grefsen under Nordmarka mot Hønefoss, ser det ikke ut til at det er forutsatt tiltak på strekningen Oslo S - Grefsen. Denne strekningen har en standard og en kurvatur som neppe kan tilfredsstille kravene til en høyhastighets jernbane. Eventuelle konsekvenser for arealbruken i Oslo ved Grefsenalternativet blir heller ikke nevnt i meldingen eller i forslaget til utredningsprogram. Grunnlaget for dette alternativet virker derfor ikke grundig nok.

Konsekvenser for Marka

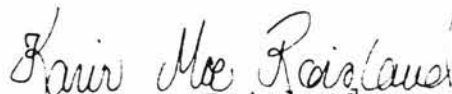
Alle alternativer går i tunnel under Oslomarka, og det antas at det vil bli aktuelt med tverrslag på strekningen. Konsekvensene av dette for naturvern- og friluftslivsinteressene og dyre- og plantelivet i Marka må belyses i utredningen.

Deponering eller annen anvendelse av løsmasser

Alle alternativene innebærer lange tunnelstrekninger, og det ser ut til at det kan bli betydelige overskuddsmasser i prosjektet. Fordi alternative måter å deponere eller forbruke disse massene på kan gi betydelige miljømessige og økonomiske utslag, må det på et tidligst mulig tidspunkt legges en plan for masseforvaltningen i prosjektet.



Kåre Willoch



Karin Moe Røisland
ass. fylkesmann

Kopi: Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen
Akershus fylkeskommune, planavdelingen



FYLKESLANDBRUKSKONTORET I AKERSHUS OG OSLO
POSTBOKS 414, 2001 LILLESTRØM

Telefon 06-81 73 21

Telefax 06-81 76 76

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

NSB Hovedktr.	Kass.kod.
17 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

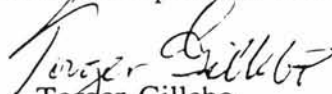
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33-3. NY RINGERIKSBANE.
Sak nr. 999992 10052 DIP

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.

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


Torgjer Gillebo
fylkeslandbrukssjef


Astrid Halse
fylkesagronom

Vedlegg.

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

FYLKESLANDBRUKSSTYRET
I BUSKERUD

NSB Hovedktr. - 3 SEPT. 1992	Kass.kode
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

J.Jnr. 9200551

Drammen, 2. september 1992.

NSB Hovedkontoret
Avdeling for strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 Oslo.

./.
Til underretning sender vi Dem vedlagt utskrift av møteboken for Fylkeslandbruksstyret i Buskerud vedkommende sak 361/92.

Etter fullmakt:

Eli Kristin Nordsida
Eli Kristin Nordsiden

Vedlegg:

Gjenpart: Buskerud fylkeskommune,
Plan- og næringskontoret
Fylkeshuset, 3020 Drammen



FYLKESLANDBRUKSSTYRET I BUSKERUD.

BUSKERUD FYLKESLANDBRUKSSTYRES PROTOKOLL FRA MØTE DEN 31.08.1992.

SAK: 361: RINGERIKSBANEN. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGS-LOVENS § 33, KONSEKVENsutREDNINGER.

Fylkeslandbrukskontoret har fra NSB, Hovedkontoret v/Avdeling for strategi og miljø, mottatt melding med forslag til konsekvensutredningsutredningsprogram etter Plan- og bygningslovens § 33-3 om forkortelse av Ringeriksbanen, til uttalelse etter først å ha mottatt et utkast til melding.

Den 23.6.92. avholdt NSB et orienteringsmøte på fylkeshuset om prosjektet der representanter fra berørte kommuner, samferdselsadministrasjonen i fylket, plan- og næringskontoret i fylket, fylkesmannens miljøvernnavdeling, vegvesenet i fylket og fylkeslandbrukskontoret var tilstede.

Med utgangspunkt i nevnte utkast til melding orienterte NSB om prosjektets organisering og framdriftsplan, samt de til nå foreliggende trasealternativ og mulige stasjonslokaliseringer. NSB ba på møtet om eventuelle merknader til utkastet hvilket fylkeslandbrukskontoret oversendte pr brev av 24.6.92. Kopi av brevet følger vedlagt.

For fylkeslandbruksstyrets behandling av saken oversendes også oversiktskart som viser aktuelle traceer samt et sammendrag av meldingen.

Meldingen er inndelt i **3 hovedkapitler**.

Kapittel 1 omfatter selve tiltaket, med angivelse av plankrav, forholdet til annen planlegging, markedsvurdering og alternative trasevalg.

Alternativene er:

- Null-alternativet (dagens løsning)
- Alt. 1, Lommedalslinjen
- Alt. 2, Sandvikslinjen
- Alt. 3, Grefsen - Hønefoss
- Alt. 4, via Åsa
- Alt. 5, Tunnel under Steinsfjorden

Kapittel 2 beskriver planprosessen.

Planleggingsarbeidet vil i utredningsfasen bli gjennomført som fylkesdelplaner. På grunnlag av godkjente fylkesdelplaner, vil det bli utarbeidet kommunedelplaner for de enkelte parseller. Kommunedelplanene vil føre til endelig fastlegging av traseen og danne grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplaner.

Når det gjelder organisering av planleggingen påtar NSB seg ansvaret for å utarbeide grunnlaget for de nødvendige planer og konsekvensutredninger for jernbanestrekningen.

I utredningsfasen tenker NSB seg at dette arbeidet blir utført i samarbeid med fylkeskommunale etater, fylkesmannen og kommunene.

Fylkeskommunen er her tiltenkt en koordinerende oppgave, ved å samordne kommunenes engasjement og deltagelse i prosjektet. Det foreslås opprettet en samarbeidsgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunene og kommunene.

I framdiftsplanen for prosjektet er det lagt opp til at konsekvensutredningsprogrammet og fylkesdelplanene skal være ferdig utarbeidet og behandlet medio 1993. Deretter skal det utarbeides kommunedelplaner og reguleringsplaner, foretas grunnverv og utarbeide byggeplaner for anleggstart som er planlagt på slutten av 1996.

I **kapittel 3** beskrives forslag til konsekvensutredningsprogram.

Det vil bli utarbeidet et "grovmasket" konsekvensutredningsprogram på fylkesdelplannivå og et "finmasket" utredningsprogram på kommunedelplannivå.

Når det gjelder konsekvensutredninger for de ulike tracealternativer og arealbruk forutsettes det en detaljeringsgrad tilsvarende kartmålestokk 1:10.000. I områder der mange hensyn må vurderes vil det være aktuelt med detaljeringsgrad tilsvarende målestokk 1:5.000.

Stasjonslokalisering og utforming vil bli vurdert for hvert hovedalternativ i samarbeid med fylkeskommunene. Stasjonsproblematikken på Hønefoss vil bli spesielt belyst.

Det grovmaskede konsekvensutredningsprogrammet vil inneholde tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser (herunder driftsforholdene i landbruket), samfunnsmessige konsekvenser (herunder utbyggingsmønster og boligbygging) og konsekvenser i anleggsperioden.

Når det gjelder tiltakets betydning for driftsforholdene i landbruket vil disse i utredningsfasen bli vurdert ut fra kvaliteten på arealene, arealbruk og tilgjengelighet. Nødvendigheten av å gjennomføre en JAV-klassifisering (jordpolitisk arealvurdering), vil bli vurdert innen tracekorridorene i Ringerike og Hole kommuner.

Forslag til "finmasket" utredningsprogram vil bli lagt fram senere i forbindelse med høring av planutredning/fylkesdelplaner, og endelig fastlagt etter vurdering av høringsuttalelser og samråd med Miljøverndepartementet.

FYLKESLANDBRUKSKONTORETS MERKNADER.

Fylkeslandbrukskontoret mener at i den grad det legges opp til medvirkning fra statlige sektorinteressar i utredningsfasen, bør landbruksetatene v/fylkeslandbrukskontoret delta.

Det foreslåtte grovmaskede utredningsprogrammet som legges til grunn for utarbeidelse av fylkesdelplaner, synes å ivareta landbrukets interesser på en tilfredsstillende måte. Dette under forutsetning at det ikke foretas noen siling av alternative traceer på dette plannivået slik at alle aktuelle alternativer blir belyst.

Konsekvensene for landbruket vil være avhengig av trasevalg og stasjonslokaliseringer.

I meldingens pkt. 1.6.3. om jord- og skogressurser, står det at alternativ 1,2,3A og 4B går over høyproduktive jordbruksområder på Ringerike. Ut fra forelagte kartmateriale, må dette gjelde 3B og ikke 3A.

I den grad det skal utarbeides jordpolitiske arealvurderinger (JAV), bør dette omfatte mer enn de arealene som faller innenfor tracekorridorene, idet en ved JAV vurderer arealene i en større sammenheng. Førruten kriterier som kvalitet, arrondering og tilgjengelighet, tar en ved JAV hensyn til sammenheng i arealene og til kommunale målsettinger om utbyggingsretninger og utbyggingsmønster.

INNSTILLING.

Fylkeslandbruksstyret slutter seg til fylkeslandbrukskontorets merknader.

VEDTAK:
SOM INNSTILLINGEN

Saksbehandler: Per Hoen

Reff utskrift:



B FYLKESKOMMUNALE ORGANER





BUSKERUD FYLKESKOMMUNE¹
Haugesgate 89, 3020 Drammen
Telefon (03) 80 85 00

NYTT TLF.NR: (03) 80 85 00

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET
Telefon (03) 80 87 00
Telefax (03) 80 86 76

Se vedlagt liste

NSB Hovedktr.	Klass.kode
1 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	
Ansvar.	

Vår dato: 18.09.92
Deres dato: 18.09.92
Vår ref.: 2419/92 MT/-
Deres ref.:

MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS PGF. 33-3, KONSEKVENsutREDNINGER
RINGERIKSBANEN

Buskerud fylkeskommune ved fylkesutvalget har behandlet "Melding om Ringeriksbanen" i møte 15.09.92, sak147/92, og fattet følgende vedtak:

" 1 Fylkesutvalget godkjenner NSBs forslag til utredningsprogram med følgende merknader:

- I utredningen av konsekvenser av trasealternativer, arealbruk og stasjonslokalisering må konflikter mellom ulike interesser komme klart fram.
- Konsekvensene for annen kollektivtransport og endringer av nærtransportmønsteret som følge av alternative traseer og stasjonsmønstre er et meget viktig utredningstema. Her forutsettes nært samarbeid med fylkeskommunale etater.
- Alternativenes innvirkning på landskap, kulturmiljø og naturvernområder bør vurderes med hensyn til nasjonal, regional og lokal betydning av disse områdene. Konflikter mellom ulike verneinteresser bør visualiseres.
- Samfunnsmessige konsekvenser bør også vurderes nasjonalt, regionalt og lokalt.
- Eventuelle kryssninger av Steinsfjorden/Tyri-fjorden må konsekvensutredes både når det gjelder tekniske løsninger og trasealternativer med henblikk på vannkvaliteten i Steinsfjorden. Mulighetene for å koordinere planer med vegvesnet må undersøkes.

2 Det startes en fylkesdelplanprosess for prosjektet Ringeriksbanen som skal løpe parallelt med NSBs planutredningsarbeid. Fylkesdelplanen forutsettes ferdig innen 1.3.1993. Fylkesdelplanen skal gi retningslinjer for bruken av arealer og naturressurser i de områdene som berøres av prosjektet, jfr. Plan- og bygningslovens pgf. 19-1 om fylkesplanlegging. Fylkesdelplanen forutsettes å ende opp i valg av utbyggingskonsept/hovedalternativ for videre planlegging.

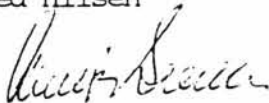
- 3 Det nedsettes en styringsgruppe for å ivareta samordningsansvaret i fylkesdelplanprosessen. Denne styringsgruppa skal bestå av to politisk valgte representanter fra Hovedutvalg for Nærings-, ressurs- og miljøspørsmål, en politisk valgt representant fra Hovedutvalg for Samferdsel, og en politisk valgt representant fra hver av de berørte kommuner. Gruppa skal ta initiativ til samarbeid med Oslo og Akershus. Plan- og næringssjefen har det administrative ansvaret for fylkesdelplanprosessen.

I styringsgruppa velges Trond Helleland (H) og Ivar Reinton (A) og Nils Stavenes (SV) med varamedlem Toril Melle (A) som politiske representanter for h.h.vis Hovedutvalget for Nærings-, ressurs- og miljøspørsmål og Hovedutvalget for Samferdselssektoren.

- 4 Utgifter til fylkesdelplan for Ringeriksbanen innarbeides i Hovedutvalg for Nærings-, ressurs- og miljøspørsmål sitt budsjett for 1993.

"

Med hilsen



Knut Brekke
Fung. plan- og næringssjef



Børre Jakobsen
seksjonsleder

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr.: (03) 808718

UTSKRIFT AV PROTOKOLL

fra møte i fylkesutvalget 15. september 1992

SAK NR. 134/92

MELDING OG UTREDNINGSPROGRAM FRA NSB OM RINGERIKS-
BANEN. HØRINGSUTTALELSE

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

Votering:

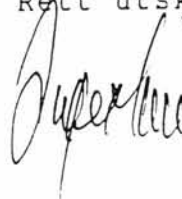
Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig
vedtatt.

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 dagstrekningene i de ulike traseene, ber fylkesutvalget om at de endelige grensene for analyseområdet fastsettes i samråd med fylkeskonservatoren.

Rett utskrift bevitnes.



16.09.1992

FYLKESUTVALGET

SAK NR. 134/92 MELDING OG UTREDNINGSPROGRAM FRA NSB OM RINGERIKSBANEN. HØRINGSUTTALELSE.

I brev fra NSB, datert 30.06.92, har Akershus fylkeskommune mottatt melding og utredningsprogram for Ringeriksbanen. Tiltaket kommer inn under bestemmelsene i Plan- og bygningslovens kap. VII-a om konsekvensutredninger. Meldingen og utredningsprogrammet er utlagt til offentlig høring i perioden 01.07 - 15.09.92.

./.. Meldingen og NSB's oversendelsesbrev er vedlagt.

KORT OM MELDINGEN OG UTREDNINGSPROGRAMMET

Utbyggingen av Ringeriksbanen har som hovedmål å etablere en bedre forbindelse mellom Bergen og Oslo, og å knytte Ringerike, og spesielt Hønefoss-regionen, vesentlig bedre til hovedstadsområdet. Den nye traseen skal gi økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet. Et langsiktig mål er å bringe reisetiden mellom Oslo og Bergen ned til 3 timer.

Meldingen har 3 hoveddeler:

- 1) beskrivelse av selve tiltaket og beskrivelse av de virkninger for naturressurser, miljø og samfunn som en på meldings-tidspunktet har oversikt over.
- 2) beskrivelse av planprosessen.
- 3) forslag til utredningsprogram på et grovmasket nivå.

Det foreligger flere trasealternativer som er vist i den vedlagte meldingen. Det fremgår her at østre tilknytningspunkt kan være
- Grefsen på Gjøvikbanen
- Skøyen, Lysaker eller Sandvika på Drammensbanen
Vestre tilknytningspunkt er Hønefoss.

Ringeriksbanen inngår som del av Norsk Jernbaneplan for perioden 1990-93, som ett av 5 tiltak som er særlig begrunnet utfra målsettingene om en mer miljøorientert samferdselspolitikk. Stortinget har i tillegg fattet følgende vedtak 18. juni 1992:

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 Vestforlodbane, eller i Intercity-sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk Jernbaneplan for 1994-97.

Store deler av samtlige trasealternativer ligger i tunnell. Traseen planlegges ut fra en maksimalhastighet på 200 km/t, og dette vil innebære et fåtall stopp på strekningen Oslo S - Hønefoss, antakelig 1 eller 2. Det er ikke sagt noe i meldingen om

stasjonsmønsteret på banestrekningen.

Utredningsprogram i hht Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger skal endelig fastlegges av det aktuelle fagdepartement. I dette tilfelle har Samferdselsdepartementet delegert denne myndighet til NSB i brev av 06.01.92. Det er da NSB, i samråd med Miljøverndepartementet som fastlegger utredningsprogrammet på grunnlag av høringsutkastet og de innkomne merknader til dette.

Meldingen beskriver en prosess der konsekvensutredningene deles i en "grovmasket" del og en "finmasket" del. Det er utredningsprogram for den grovmaskede del som nå foreligger. På grunnlag av disse utredninger skal det utarbeides fylkesdelplaner, og tas beslutning om hovedalternativ for trase. Samtidig med at fylkesdelplanene utlegges til offentlig høring, legges det også frem et utredningsprogram for den finmaskede utredningen. Dette vil bli gjenstand for offentlig høring på samme måte som den foreliggende saken. Den finmaskede utredningen skal danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner, og endelig fastlegging av banetrase. Reguleringsplaner utarbeides deretter som grunnlag for erhverv og utbygging. Konsekvensutredningsplikten i hht Plan- og bygningsloven skal være oppfylt ved avslutning av kommunedelplanleggingen.

Utredningsprogrammet dekker forhold knyttet til infrastruktur, trafikkgrunnlag, driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvenser av tiltaket.

INNKOMNE MERKNADER FRA SEKTORENE

Saken ble sendt på høring i fylkeskommunens sektorer ved brev fra fylkesrådmannen datert 14.07.92.

- Det er innkommet administrative merknader fra utdanningsdirektøren, helse- og sosialdirektøren, Akershus energiverk og næringssjefen.
- ./.. Merknadene er vedlagt. Saken er behandlet i fylkeskulturstyret og samferdselsstyret. Administrasjonens saksforelegg og protokoll fra
- ./.. samferdselsstyrebehandlingen er vedlagt. Protokoll fra behandlingen i fylkeskulturstyret ettersendes.

Utdanningsdirektøren peker på den betydning en slik utbygging kan få for skoleskys av elever i fylkeskommunens skoler, og etterlyser en vurdering av dette. Det pekes også på mulige konsekvenser for videregående skoler i Bærum mht støy / vibrasjoner. Dette må vurderes på grunnlag av de konsekvensutredninger som er foreslått i meldingen.

Helse- og sosialdirektøren peker på den positive virkning av tiltaket som er knyttet til overføring av trafikk fra vei til bane, både mht en mer miljøvennlig samferdselspolitikk og en antatt reduksjon av trafikkulykker.

Akershus energiverk har ingen merknader til meldingen.

Næringssjefen fremholder at det foreslåtte utredningsprogrammet vil gi en tilfredsstillende belysning av de aktuelle nærings- og sysselsettingskonsekvenser av både en anleggs- og driftsfase.

Saken er behandlet i Samferdselsstyret i møte 03.09.92, sak 64/92, som fattet følgende vedtak:

1. *Samferdselsstyret ser positivt på NSB's planer om bygging av en Ringeriksbane.*
2. *Kollektivterminalen i Sandvika vil i de nærmeste år utvikles til et svært viktig og attraktivt knutepunkt for reisende i hele Vestregionen. NSB bør derfor vurdere hvordan en framtidig Ringeriksbane kan tilpasses en slik terminal for å sikre gode omstigningsmuligheter for reisende mellom tog, buss og bil. Samferdselsstyret vil dessuten be NSB analysere nærmere virkningene de ulike traséalternativene for Ringeriksbanen har for både de regionale og lokale reiser i hele Vestregionen.*

Samferdselssjefen peker i sitt saksforelegg på at stasjonsmønsteret er avgjørende for den lokale og regionale bruken av den nye banestrekningen, og at dette ikke tatt opp i den foreliggende meldingen. Med den planlagte maksimalhastighet på 200 km/t vil det antakelig bare være tale om 1 til 2 stopp mellom Oslo S og Hønefoss.

Samferdselssjefen peker på viktigheten av en rask utbygging av høyhastighetsforbindelser mellom Oslo/Akershus-regionen og andre deler av landet. Dette utfra regionens konkurransedyktighet, potensiale for videreutvikling og evne til å møte konkurransen fra Europa/EF. Det blir også pekt på de positive effekter av en sterk hovedstadsregion i samspillet med distriktene. Jernbanen er i ferd med å få sin renessanse i europeisk transportavvikling, både utfra økt vekt på miljømessige spørsmål, og utfra kapasitetsproblemer på hovedveinettet i de større byregionene. Samferdselssjefen peker på behovet for å se de ulike tiltak med utbygging av høyhastighetsbane i hovedstadsområdet i sammenheng, særlig gjelder dette i forhold til strekningen Oslo-Gøteborg.

Av forhold som utredes nærmere, peker samferdselssjefen på at bruken av den nye kollektivtransportterminalen i Sandvika må analyseres nøye mht regionale og lokale virkninger av de ulike traséalternativene for Ringeriksbanen. Videre blir det presisert viktigheten av å få utført en analyse av virkningene et slikt høystandard banenett vil få både for lokale/regionale og intercityreisende i SLs trafikkområde.

Saken behandles i fylkeskulturstyret i møte 08.09.92, sak 51/92. Fylkeskultursjefens innstilling er:

Fylkeskulturstyret slutter seg til fylkeskultursjefens uttalelse til meldingen om Ringeriksbanen.

Fylkeskultursjefen påpeker at fylkeskulturstyrets forvaltningsansvar for kulturminnene begrenser seg til Akershus, og i denne sammenheng derfor til arealer i Bærum kommune. Vurderinger av konsekvenser er derfor avgrenset til to av traséalternativene, Lommedalslinjen og Sandvikslinjen. Hensynet til helheten langs hele banestrekningen ivaretas av Riksantikvaren.

Fylkeskultursjefen påpeker at fremdriftsplanen for plan- og utredningsarbeidet er stram, og innebærer en overlapping av faser med ulikt detaljeringsnivå. Dette bør unngås, slik at arbeid med detaljerte planer (reguleringsplaner) ikke påbegynnes før det er fattet endelig vedtak på kommunedelplan-nivå.

Videre er det i meldingen forutsatt at fylkesrådmannens miljøvernnavdeling skal være hovedkontakt mot tiltakshaver for spørsmål som angår kulturminner / forvaltning etter lov om kulturminner. Dette fagområdet bør etter fylkeskultursjefens oppfatning ivaretas av fylkeskultursjefen.

Det er i meldingen foreslått en avgrensning av de arealer som skal vurderes i de ulike trasealternativer begrenset til en korridor med bredde 10 km langs traseen. For Lommedalslinjen er det påpekt at hele området i større grad må inngå i analysen, og at de endelige grenser fastsettes i samarbeid med fylkeskonservator. For Sandvikslinjen er det pekt på de verneinteresser som er knyttet til eksisterende Sandvika stasjon, og at også for dette linjealternativet må grensene for analyseområdet fastsettes i samråd med fylkeskonservator.

Fylkeskultursjefen ber i tillegg til det foreslåtte utredningsprogrammet om at følgende forhold blir omfattet av konsekvensanalysen:

- 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.
- Anlegg av nye stasjoner skaper utbyggingspress. Hvordan påvirker dette kulturmiljøet/kulturlandskapet?
- Åpning av eventuelle nye byggefelt skaper krav om nye veier. Hvordan påvirker dette kulturmiljøet/kulturlandskapet?

FYLKESRADMANNENS MERKNADER

Merknader fra fylkesmiljøvernsjefen

Fylkesmiljøvernsjefen har i notat til fylkesrådmannen datert 25.08.92, pekt på de forhold av miljøvern faglig karakter som må ivaretas i tilknytning til Ringeriksbanen.

Fylkesrådmannens miljøvernnavdeling fremhever tiltakets betydning for å oppnå en økt kollektivandel og dermed et mer miljøvennlig utbyggings- og transportmønster i regionen. Konsekvensene av et økt utbyggingspress omkring nye stasjoner bør tillegges særlig vekt i den grovmaskede utredningen. Miljøvernnavdelingen peker spesielt på problemet med deponering eller forbruk av de store overskuddsmassene fra tiltaket, og at det må utredes hvorvidt tiltaket i det hele tatt kan gjennomføres uten at dette får vesentlige konsekvenser for miljøet. Det er dessuten pekt på at konsekvensene av de store og stive landskapsinngrepene på dagstrekningene i Lommedalen, og konsekvensene av tunneltverrslag, spesielt innenfor Marka, bør tillegges særlig vekt i den grovmaskede utredningen.

Miljøvernavdelingen kan på dette tidspunkt ikke se behov for nye registreringer av naturforvaltningsinteressene i det aktuelle området i Akershus, men tar forbehold om landskapsregistreringer knyttet til dagstrekningene på Lommedalslinja og i tilknytning til midlertidig eller varig deponering av overskuddsmasser.

Forhold til overordnede retningslinjer og øvrig planarbeid i regionen.

I Akershus er det bare Bærum kommune som blir berørt av dette utbyggingstiltaket. Bærum er en del av virkeområdet for alle deler av Rikspolitiske retningslinjer for regional planlegging og miljøkrav i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen (RPR). I avsnittet om regionale utviklingsmål og miljøkrav er det sagt at "utbyggingsmønster og transportsystem skal planlegges samordnet og utvikles på en måte som sikrer effektiv og miljøvennlig transport-avvikling, god arealbruk og god samfunnsøkonomi". Videre er det sagt under avsnitt om spesielle delmål og miljøkrav at "senterstrukturen og oppbyggingen av knutepunkter i kollektivnettet samordnes".

Bærum kommuneplan har nylig vært behandlet i Miljøverndepartementet på grunn av Statens Vegvesen's innsigelse til valg av ny utbyggingsretning, Avtjerna. Begrunnelsen for innsigelsen er knyttet til muligheten for å oppnå en god kollektivdekning av en slik lokalisering. Miljøverndepartementet opprettholdt veimyndighetenes innsigelse. Dette innebærer at Bærum kommune's langsiktige arealstrategi er uavklart, og at spørsmålet må tas opp i det videre kommuneplanarbeidet. Fastlegging av stasjonslokalisering på Ringeriksbanen kan få konsekvenser for mulige langsiktige arealstrategier i Bærum.

NSB arbeider for tiden også med nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker. Denne strekningen er delvis sammenfallende med noen av alternativene til trase for Ringeriksbanen. Dobbeltspor Skøyen - Asker er også et tiltak som blir omfattet av bestemmelsene i Plan- og bygningsloven om konsekvensutredninger. Etter NSB's opprinnelige fremdrift skulle melding og utredningsprogram foreligge våren -92, men dette er forsinket, og kan ventes sendt på høring høsten -92.

I regi av Statens Vegvesen Oslo og Statens Vegvesen Akershus skal det, i tråd med intensjonene i transportplanarbeidet for Oslo / Akershus, settes igang et utredningsarbeid om Transportkorridor Vest. Fylkesutvalget behandlet i sitt møte 04. juni 1991, sak 76/91, melding og utredningsprogram for E-18 Framnes (Oslo) - Asker. Endelig utforming av utredningsprogrammet er under arbeid. Dette arbeidet vil se på sammenhenger mellom veiutbygging og kollektivtransport, både jernbane og lokalbanenett, og se på fordeling av trafikk mellom de ulike delene av transportsystemet.

Det er av stor viktighet at slike store utbyggingstiltak innenfor samme geografiske område ses i sammenheng, særlig med tanke på den store regionale betydning driftsopplegg og stasjonslokalisering har for en funksjonsdyktig hovedstadsregion. Vi vil her vise til samferdselssjefens merknader.

Fremdrift og beslutningsprosess.

Den skisserte fremdriften i NSB's melding er svært stram. Det fremgår her at utkast til fylkesdelplaner og et "finmasket" utredningsprogram skal legges ut til offentlig høring allerede våren 1993. Hverken NSB som tiltakshaver eller de berørte fylkeskommuner har lang erfaring i bruk av fylkesdelplan-redskapet. Det foreligger idag ikke eksempler på geografisk avgrensede fylkesdelplaner tilsvarende det som her er foreslått. Fylkesrådmannen er av den oppfatning at en bør arbeide grundig med utarbeidelsen av et slikt dokument, særlig fordi det lett vil danne skole for senere fylkesdelplaner. Dette gjelder både for å finne et hensiktsmessig detaljeringsnivå, og for å kunne sikre en best mulig prosess mot berørte myndigheter og kommuner. Et grundig gjennomført planarbeid vil gi verdifull erfaring i bruk av planverktøyet, og synliggjøre hvilke problemstillinger en fylkesdelplan er egnet til å avklare.

Fylkesdelplanene skal danne grunnlag for valg av trasealternativ. Det skal deretter gjennomføres en mer detaljert utredning for endelig fastlegging av traseen. Fylkesrådmannen vil her peke på behovet for å få til en overlapping i detaljeringsnivå mellom de to utredningsfasene. Mange aspekter av både miljøvern faglig og kulturminnevernfaglig karakter, som kan ha stor betydning for valg av endelig trase, vil kunne trenge mer detaljerte studier innenfor spesielle avgrensede arealer. Under de grovmaskede utredningsarbeidene vil en kunne avdekke spesielle interesser som må undersøkes mer detaljert, slik at en kan avgjøre betydningen for et trasevalg. Det er her av stor betydning at tiltakshaver er i en kontinuerlig dialog med de berørte fagmyndigheter. Fylkesrådmannen vil her slutte seg til fylkeskultursjefens merknader om at tiltakshaver samarbeider direkte med fylkeskultursjefen som forvalter av kulturminneloven. Når det gjelder fylkeskultursjefens merknad om at igangsetting av arbeid med reguleringsplaner ikke bør starte opp før kommunedelplaner er vedtatt, vil dette være spørsmål som blir tatt opp i høringen av det finmaskede utredningsprogrammet.

Fylkesrådmannen finner at den oppsatte fremdriftsplanen for utarbeidelse av grovmasket konsekvensvurdering / fylkesdelplaner er svært stram, og at tiltakshaveren bør vurdere å sette av noe bedre tid til planarbeidet i denne fasen.

Fylkesrådmannen vil ellers peke på at det ikke fremgår av meldingen om Stortinget skal behandle spørsmålet om valg av trase i denne fasen. Heller ikke fremgår det om behandlingen i forbindelse med Norsk Jernbaneplan kun knyttes til rammebevilgninger for planlegging og anlegg.

Utredningsprogrammet.

NSB har i utredningsprogrammets avsnitt om stasjonslokalisering og utforming lagt opp til en generell behandling av disse spørsmålene i den grovmaskede utredningen. Utfra det som tidligere er sagt om den nære sammenhengen mellom utbyggingsmønster og kollektiv-knutepunkter, og samferdselssjefens merknader, finner fylkesrådmannen det nødvendig at spørsmålene om stasjonsmønster blir belyst i denne fasen av planarbeidet. Det er her også

nødvendig å trekke berørte kommunale planmyndigheter inn i arbeidet, i tillegg til fylkeskommuner.

Det skal utføres kostnadsberegninger for anleggs- og driftskostnader innenfor en nøyaktighet på +/- 30%. I tillegg til de nevnte kostnader, bør også kostnader for tiltak knyttet til massehåndtering i samsvar med de løsninger som miljøvernmyndighetene finner akseptable, klarlegges i denne fasen.

Under utredning av støy / vibrasjoner, bør det i tillegg til beregninger for driftsfasen, også vurderes forhold knyttet til anleggsfasen, og mulige avbøtende tiltak under denne.

Fylkesrådmannen vil slutte seg til de merknader som fremkommer i fylkeskultursjefens saksforelegg, mht fastlegging av grenser for arealene som skal inngå i en kulturlandskapsanalyse, og mht de utredninger som bør utføres i tillegg til det skisserte utredningsprogrammet.

Under avsnittet om kulturmiljø er det foreslått registreringer knyttet til en rekke begreper som ikke uten videre kan defineres. Det bør i en endelig utforming av utredningsprogrammet klarlegges hvordan generelle tettstedsdannelser skal registreres og analyseres, til bruk i konsekvensvurderingene. Dette til forskjell fra, og i tillegg til, bygninger og anlegg som er registrert som verneverdige kulturminner. Dette er arbeid som bør vektlegges i tråd med den økte fokusering på fysiske miljøkvaliteter i tettstedene, og den statlige satsingen på kvalitetsfremmende planarbeid. Nye stasjoner eller flytting av eksisterende stasjoner er i denne sammenheng en sentral faktor som påvirker tettstedenes funksjonalitet og utviklingsmuligheter i betydelig grad.

Ettersom størstedelen av traseen for alle alternativer ligger under dagen, vil tiltaket gi betydelig overskudd av steinmasser. I utredningsprogrammet er det sagt at en egen utredning om håndtering av disse massene skal gjennomføres. Fylkesrådmannen vil her slutte seg til de merknader som fremkommer i fylkesmiljøvernssjefens notat.

Fylkesrådmannen vil peke på behovet for en grundig dokumentasjon av et referansealternativ, slik at konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativer metodisk lar seg gjennomføre.

FYLKESRÅDMANNEN

innstiller:

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 dagstrekningene i de ulike traseene, ber fylkesutvalget om at de endelige grensene for analyseområdet fastsettes i samråd med fylkeskonservatoren.

Oslo 07. september 1992

Knut Bakkevig

Saksbehandlere: Inger Svensgaard Moe, Miljøvern avdelingen
Eli Selstad, Planavdelingen

Akershus fylkeskommune

Uttalelsene fra de ulike sektorene i fylkeskommunen er ikke lagt ved da disse er oppsummert og tatt hensyn til i Fylkesrådmannens merknader/vedtak.

Kopier kan om ønskelig fås ved henvendelse til NSB v/Per Pedersen eller Buer AS v/Gjermund Stuvøy.



C KOMMUNALE ORGANER





ASKER KOMMUNE
TEKNISK RÅDMANN
RÅDHUSET - 1371 ASKER



NSB Hovedktr.	
1. 2. SEP 1992	
Sak/Doknr.	12
Ansatt	

Norges Statsbaner
Hovedkontoret,
konsernstab strategi- og miljø,
postboks 9115 Vaterland,
0134 OSLO.

VÅR REF: AOK/-
M9219747

ARKIVNR: Q62
S9202867

DATO: 08.09.1992.

**RINGERIKSBANEN - MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS
§ 33-3. KONSEKVENsutredninger.**

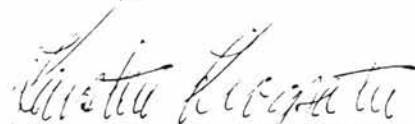
Det vises til melding om ovennevnte datert 1. juli 1992.

Asker kommune er ikke med blant de instanser som er bedt om å avgi uttalelse.

Teknisk rådmann har imidlertid orientert formannskapet om innholdet i meldingen.

Formannskapet tok saken til etterretning i møte den 2. september d.å.

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


Karsten Krogsæter


Anders Olav Knutsen



Kommune	Styre/rad, utvalg m. v.	Motested	Møtedato
JEVNAKER	KOMMUNEPLAN- UTVALG	SAMFUNNSHUSET	11.08.1992

Sak nr.

5/92:

Saksbehandler: A. Nørsterud
Arkivnr.: 721**NSB SIN MELDING OM RINGERIKSBANEN.****Saksgang:**
Kommuneplanutvalg**Vedlegg:**
Oversiktskart / NSB-brosjyre.**Dokumenter:**
Melding om Ringeriksbanen.**Bakgrunn:**

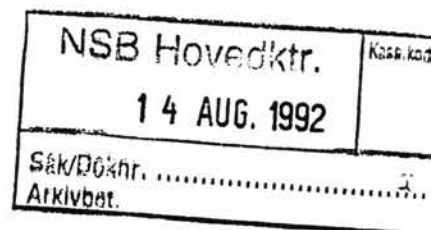
Den 18. juni 1992 fattet Stortinget slikt vedtak:

"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."

NSB - Hovedkontoret - avdeling for strategi og miljø har skrevet en melding med utredningsprogram vedrørende banestrekningen. Meldingen er å forstå som et offisielt varsel om at en større utredning skal foretas. Meldingen inneholder et utredningsprogram med opplisting av temaer som skal belyses nærmere i en konsekvensutredning.

Meldingen er i henhold til Plan- og bygningsloven kap. VII sendt de berørte kommuner og fylker til uttalelse. Jevnaker kommune er ikke høringsinstans automatisk, da vi ikke direkte berøres av traséen til Ringeriksbanen.

Ringeriksbanen vurderes mye ut fra sin nasjonale betydning, men prosjektet må også vurderes utfra regional betydning i vårt område Hadeland/Ringerike.



Sign.

Utskrift sendt til

Kommune	Styre, rad. utvalg m. v.	Møtested	Møte dato
---------	--------------------------	----------	-----------

Sak nr.

RIKSPOLITISKE MOMENTER:

- Forkorte kjøretid Oslo - Bergen fra 6 t. og 18 min. til nærmere 5 timer. Langsiktig mål 3 t.
- Nasjonal satsing på jernbane som et effektivt, lønnsomt og miljøvennlig transportmiddel.
- Knytte sammen to største befolkningssentra og markeder. På vegen er noen av landets mest attraktive og aktive turistområder.
- Sammen med ny Østfoldbane, Øresundforbindelsen og Storebeltkryssingen knyttes jernbanen til Europa. Dette vil få betydning for vårt næringsliv og vår eksportindustri. Det er sannsynlig at krav om miljøvennlig transport kan komme som betingelse i internasjonal varedistribusjon og avtaleverk.

LOKALPOLITISKE MOMENTER:

- Ringeriksbanen vil gi en sterkere tilknytning til Osloregionen for Ringerike. I hvor stor grad dette gjelder for Hadeland, vil komme an på utnyttelsen av muligheten for rundkjøring via Roabanen tilbake til Oslo.
- Kommunene i Ringerike og på Hadeland har ledige arealer for bolig- og næringslivsvekst (jfr. Gardermoenutredning). Det burde være ønskelig sett fra sentralt hold å fordele veksten vekk fra Oslo, Bærum og Romerike.
- Ringeriksbanen, - og kobling til eksisterende banenett gir en mulighet for stasjonsutbygging som er basert på kollektiv transport. Slike målsettinger har sammenheng med CO2 mål nasjonalt, men vil også få stor betydning på det lokale plan (jfr. areal- og transportplanarbeidet i Hønefoss).

ALTERNATIVE TRASÉVALG, jfr. kart:

- Ringerike har signalisert sine preferanser mot en trasé som går via Sandvika og Sundvolden til Tolpinrud, på tross av at alternativet er noe lenger. Stasjonsplassering ønskes bevart i sentrum, selv om stasjon på Tolpinrud er vurdert som alternativ.
- Hole har signalisert problemer ved at kommunen blir delt dersom vestlige linjer blir valgt, men går ellers inn for jernbanesatsingen.

Sign.

Utskrift sendt til

Kommune	Styre, rad. utvalg m. v.	Motested	Møte dato
---------	--------------------------	----------	-----------

Sak nr.

SENTRAL SAKSBEHANDLING:

NSB skal utrede konsekvensene ved de ulike trasévalg, samt konsekvenser for Drammens- og Gjøvikbanen. De to berørte fylker og de fire berørte kommuner er fra Ringerike foreslått som "prosjektforum" for NSB.

HADELAND SINE INTERESSER:

- * Pendlernes interesser
- * Næringslivets interesser
- * Konsekvenser for planlegging

Jaren har, og Hønefoss vil få, forstadsstatus i jernbane-sammenheng. Det bør ikke oppstå konkurranse vedrørende dette, men et samarbeid der rundkjøring Oslo - Hønefoss - Jaren - Oslo gir bedre kollektivmulighet for hele området.

Tilsvarende resonnement er naturlig for Drammen/Hokksund-området. En vet at det finnes skepsis bunnet i konkurransen mellom Hønefoss og Drammen, og denne vil bli representert i "prosjektforumet".

Hvem skal tale Gjøvikbanen sin sak og potensialene her ?
Det foreslås at regionrådet vurderer saken og at NSB tar denne problemstillingen opp i sitt arbeid.

JEVNAKER :

I tillegg til generelle betraktninger er det er en del problemstillinger som berører mer direkte:

- Valg av trasé og stasjoner i forhold til tilgjengelighet fra Jevnaker.
Hønefoss eller Torpinrud stasjon ?
Kommer traséen ved Klekken/Haug og inn på Roa-linja ?,
- med lokalstopp i Haug / Hov ? Hvilke konsekvenser ~~g~~ dette for lokal/regional bruk av riksveg 241 ?
Vil jernbanen på Jevnaker få økt betydning ved at lokaltog kjører Roa-linja.
Hva med stasjonsområdet på Jevnaker som i et av ny hovedvegalternativ foreslås fjernet ?

Plan- og næringssjefens innstilling:

I Planutredningen om Ringeriksbanen tas til orientering. Jevnaker kommune støtter arbeidet til Norges Statsbaner med konsekvensutredninger og hovedplan for strekningen, og at denne innarbeides i jernbaneplanene for 1994-1997.

Sign.

Utskrift sendt til

Kommune	Styre, rad, utvalg m. v.	Motested	Mote dato
---------	--------------------------	----------	-----------

Sak nr.

II Jevnaker kommune vil på nåværende tidspunkt ikke ta stilling til hvilke trasé-alternativer som bør velges.

III Jevnaker kommune er ikke arealmessig berørt av noen av de alternative traseene som foreligger. Kommunen og dens innbyggere er allikevel en integrert del av Ringeriksregionen på flere viktige områder og deler et felles samferdselssystem med nabokommunene Ringerike og Hole på en slik måte at kommunen vil bli sterkt påvirket av de trasevalg og de avgjørelser som blir tatt. Det endelige trasevalget vil derfor i betydelig grad påvirke planprosessene i Jevnaker.

På denne bakgrunn er det av stor betydning for Jevnaker å kunne delta i planarbeidet, og en ber derfor om å bli tatt med i den videre planprosessen som berørt kommune.

IV Utvalget mener det er viktig at en ved trasvalg for ny RV 35 gjennom kommunen tar hensyn til Ringeriksbanen og dens mulige betydning for Jevnaker stasjon og evt. kopling til RV 241 som tilførselsvei til en mulig stasjon i Hau/Hov-området.

Kommuneplanutvalgets vedtak:

- Pkt. I Som innstillingen - enst.
- Pkt. II Som innstillingen - enst.
- Pkt. III Som innstillingen - enst.
- Pkt. IV Som innstillingen - enst.

Utskriften er rett.

Går til NSB Hovedkontoret, Postboks 1162, Sentrum, 0107 Oslo.

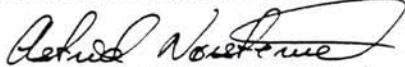
Kopi som orientering til:

Ringerike kommune.

Hole kommune.

Hadeland Regionråd.

JEVNAKER FORMANNSKAP, den 12. august 1992.



Astrid Nørsterud
plan- og næringssjef

Sign.

Utskrift sendt til



BÆRUM KOMMUNE
RÅDMANNEN



Rådhuset
Postboks 23, 1301 Sandvika
Telefon* (02) 47 40 50
Telefax (02) 47 38 15

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NSB Hovedktr.	1301.1301
2 OKT. 1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

DERES REF.

VÅR REF.

DATO

622-A HLI/mas

30.09.1992

MELDING OM RINGERIKSBANEN

Det vises til tidligere oversendelse av rådmannens saksfremlegg og formannskapetets vedtak i saken.

Vedlagt følger utskrift av protokoll fra kommunestyrets behandling av saken.

For rådmannen


Hans Kristian Lingsom



UTSKRIFT

av BÆRUM KOMMUNESTYRES PROTOKOLL

BÆRUM KOMMUNE
RÅDMANNEN
25.9.92
622-A
5129
RÅDM/HLI

Møte 23. september 1992

71 representanter

Rådmannen, ass. rådmann, kommunaldirektørene Aksnes, Reistað og Seim var tilstede.

For kommunaldirektør Wangensten møtte økonomisjef Solheim.

Ordfører: Odd Reinsfelt.

Sak 71

Ny Ringeriksbane - melding om konsekvensutredning

Formannskapetets innstilling:

1. På det foreliggende grunnlag vil Bærum kommune gi uttrykk for at Sandvikslinjen avgjort bør legges til grunn for det videre arbeid med Ringeriksbanen.
2. Kommunen vil be om at det utredes mulige stasjons-plasseringer i Skui/Bjørumsområdet.
3. NSB anmodes om at det så snart som mulig utarbeides en utfyllende beskrivelse av kommunenes medvirkning i den videre beslutningsprosess, herunder fastsettelse av rimelige tidsrammer for kommunenes behandling av høringsdokumenter i saken.
4. Bærum kommune stiller seg tvilende til behovet for å utarbeide en fylkesdelplan for et trasévalg gjennom Bærum og mener at bruk av kommunedelplan vil bidra til besparelse av tid og ressurser.
5. Bærum kommune anbefaler at det etableres et samarbeidsorgan mellom berørte kommuner/fylkeskommuner som skal ha direkte kontakt med prosjektledelsen i NSB.
6. Kommunen gir sin tilslutning til forslag til utredningsprogram med de merknader til meldingens kap. 3 som fremgår av saksfremlegget.

Arne Bjørlykke tok opp sitt forslag fra formannskapet til nytt pkt. 7:

7. Ordføreren fremmer et forslag til et politisk utvalg som har til oppgave å arbeide med planene for Ringeriksbanen. Det bør vurderes om dette utvalget også skal delta i arbeidet med en fremtidig E-18 trasè.

Forslaget fikk 18 stemmer.

Formannskapets innstilling pkt. 1 og 2 ble vedtatt med 69 mot 2 stemmer.

De øvrige punkter i innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Rett utskrift
BÆRUM FORMANNSKAP 25/9 - 72
For ordføreren
Jarvis Lil
sekretær



FORMANNSKAPET

Behandlingsutvalg	Sign. saksbeh.	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	HKL	09.09.92	/92

NY RINGERIKSBANE - MELDING OM KONSEKVENsutREDNING

VIKTIGE PUNKTER I SAKEN

Stortinget vedtok den 18.06.d.å at arbeidet med innkorting av Bergensbanen på strekningen Oslo-Hønefoss skulle forseres med sikte på oppstart i planperioden 1994-97.

Melding om forslag til program for konsekvensutredning av den aktuelle banestrekning - kalt Ringeriksbanen - er sendt på høring. Kommunen er bedt om å gi eventuelle merknader for NSB fastsetter endeling program.

Utredningen skal gi grunnlag for vurdering av tiltakets virkninger og for anbefalinger om valg av utbyggingskonsept, trasèkorridor og driftsopplegg. Når utredningen foreligger vil den bli sendt på høring, antydningssvis i mars neste år. Utredningen vil samtidig gi Stortinget grunnlag for prinsippvedtak om prosjektets plassering/prioritering i Norsk Jernbaneplan 1994-97.

Den foreliggende melding skisserer alternative trasèer frem til Hønefoss fra henholdsvis Grefsen, Skøyen, Lysaker og Sandvika. Gjennom Bærum er det bare Skøyen/Lysaker-alternativene som har en vesentlig del av trasèen i dagen, dvs. en 5 km. lang strekning i området Bærums Verk/Lommedalen samt et kort stykke ved Øverland. For øvrig vil alternativene gjennom Bærum i det alt vesentlige gå i tunnel.

Meldingen lister opp en rekke temaer som skal belyses nærmere i utredningen. Rådmannen har i sine merknader pekt på behovet for en sterkere kommunal medvirkning i utredningsarbeidet samt behovet for supplerings/utdyping på enkelte temaer. Det gis også en begrunnelse for at trasè-alternativet fra Sandvika er å foretrekke.

**VEDLEGG: MELDING OM RINGERIKSBANEN; RAPPORT FRA NSB DATERT
1. JULI 1992**

RÅDMANNENS MERKNADER:Ringeriksbanens betydning

Ny Ringeriksbane vil forkorte reisetiden på strekningen Oslo-Bergen med 1 time. Det langsiktige mål er å bringe kjøretiden på denne strekningen ned mot 3 timer. Ringeriksbanen er således ledd i en nasjonal satsing på å gjøre tog mer konkurransedyktig på lange strekninger. Samtidig åpner banen for positive lokale og regionale virkninger bl.a. i form av et miljøvennlig og betydelig bedret kollektivtilbud. Ikke minst har prosjektet betydning for trafikkavvikling og næringsutvikling i Buskerud og de vestre deler av Oslo/Akershus-regionen.

Alternative trasèer

De aktuelle trasèer for den nye banen fremgår av vedlagte informasjonsmaterieil fra NSB.

For Bærums vedkommende er det to trasèer som går gjennom kommunen.

Det ene alternativet - Lommedalslinjen - går ut fra Lysaker (eller Skøyen) og i tunnel til Bærums Verk, unntatt en kortere strekning som går i dagen over jordene ved Øverland. Fra Bærums Verk går trasèen i dagen ca. 5 km. gjennom Lommedalen, deretter i tunnel frem til Kroksund/Sundvollen. I Bærum berører linjen store jordbruksområder, viktige naturområder for plante- og dyreliv samt verdifullt kulturlandskap. Videre berøres boligområder og bevaringsverdige gårdsanlegg (Åmot og Vensås nedre) langs trasèen fra Bærums Verk gjennom Lommedalen og linjen krysser golfbanen ved Burud/Hellerud.

Det andre alternativet - Sandvikslinjen - tar av fra Sandvika og går stort sett i tunnel frem til Kroksund/Sundvollen. Bebyggelse i/ved Sandvika blir berørt og trasèen kommer nær Jong kalkovn og gårdsanlegget Jong vestre.

Rådmannen viser til at det i pressen har vært presentert en rekke stasjonsmuligheter for de to alternativer som går gjennom Bærum. Stasjonsplasseringer er likevel ikke omtalt i den foreliggende melding. Gjennom den kontakt kommunen har hatt med NSB er det imidlertid klarlagt at det kan bli aktuelt å vurdere stasjon/holdeplass på Jar, Øverland, Bærums Verk og Lommedalen for den ene trasè og Skui/Bjørnum for den andre.

Foreløpig prioritering

Både kommuneplan og handlingsprogram legger til grunn en sterkere satsing på Sandvika. Utvikling av næringsliv og arbeidsplasser i senteret koblet med utbygging av ny kollektivterminal og dobbeltspor på strekningen Asker-Skøyen, gjør Sandvika til et viktig regionalt knutepunkt.

Avgrening av Ringeriksbanen fra Sandvika vil således bygge opp under den regionale satsingen på kollektivtransport og gi bedre vilkår for næringsliv og sysselsetting i vestre deler av

Oslo-regionen, inklusiv Hole og Ringerike kommuner.

Lommedalslinjen vil kunne gi et bedre kollektivtilbud til Bærums Verk-området. Men de lokale og regionale virkninger for kollektivtransport, næringsliv og sysselsetting vil sannsynligvis bli mindre med Lysaker som knutepunkt enn Sandvika. Samtidig vil en bane gjennom Lommedalen gi store inngrep i et område som allerede er belastet utbyggingsmessig.

Med Grefsen-alternativet under Nordmarka vil Bærum slippe unna alle direkte ulemper men samtidig gå glipp av utviklingsmuligheter.

På det foreliggende grunnlag vil rådmannen gå inn for at kommunen signaliserer særlig interesse for Sandvikalinjen med en mulig stasjonsplassering i Skui/Bjørums-området.

Planprosessen

NSB legger opp til en plan - og utredningsprosess i flere trinn. I første trinn lages en grovmasket konsekvensutredning og en fylkesdelplan med anbefalt trasè. Dette legges frem til høring sammen med forslag til et mer detaljert utredningsprogram for det neste trinn. Den mer detaljerte utredning gjennomføres deretter og legges frem sammen med kommunedelplan(er) for den valgte trasè.

Rådmannen ser fordelene ved å legge opp til en effektiv og rasjonell prosess som ikke gir unødige tidstap. Det går imidlertid ikke frem av meldingen hvordan dette i praksis vil påvirke medvirkningsmulighetene for de berørte parter. Av hensyn til kommunene bør det så snart som mulig gis en utfyllende beskrivelse av behandlingsprosessen med utgangspunkt i plan- og bygningslovens bestemmelser, der det gis rimelig tid for kommunene til å medvirke, behandle og avgi uttalelse i saken.

Etter kontakt med Hole og Ringerike kommuner vil det bli tatt initiativ til opprettelse av et samarbeidsorgan mellom berørte kommuner og fylkeskommuner. NSB forutsetter at prosjektledelsen skal ha nær kontakt med fylkeskommunen som igjen skal koordinere og samordne kommunenes engasjement og deltakelse i prosjektet. NSB har selv antydnet at det i den forbindelse kan være hensiktsmessig med en samarbeidsgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunene og kommunene.

Rådmannen tror det er helt avgjørende at kommunene får en sentral plass i plan- og utredningsarbeidet. De konkrete og direkte virkninger av trasè- og stasjonsvalg vil først og fremst komme lokalt. Det er således kommunene og i mindre grad fylkeskommunene som vil få ansvaret for å tilrettelegge den praktiske gjennomføring av prosjektet. Rådmannen tror derfor at det er nødvendig at NSB's prosjektledelse har direkte kontakt med det aktuelle samarbeidsorgan og ikke bare indirekte kontakt med fylkeskommunen som mellomledd.

Rådmannen viser i denne sammenheng til at det også for utredning av E-18 korridoren er foreslått at et samarbeidsorgan

mellom berørte kommuner og fylkeskommuner medvirker aktivt i utredningen. Siden utredningene griper inn i hverandre kan det være hensiktsmessig at den politisk/administrative medvirkning fra kommuner og fylkeskommuner også samordnes.

Program for konsekvensutredning

I meldingen bes det særskilt om eventuelle merknader til kap. 3 og det forslag til utredningsprogram som der er skissert. Rådmannen viser til dette kapittel og har ingen vanskeligheter med å gi generell tilslutning til programmet. Det er grunn til å merke seg at det vil bli utarbeidet en særskilt utredning om løsning av problemet med deponering av masse fra prosjektet og at støyproblemet vil bli viet spesiell oppmerksomhet. I det følgende gis enkelte supplerende merknader basert bl.a. på synspunkter fra kommunalavdelingene.

Natur og kulturlandskap

Innenfor rammen av utredningsarbeidet bør det utarbeides landskapsplaner for de deler av strekningene som går i dagen. For øvrig forutsettes at de opplysninger som er gjengitt i meldingen suppleres med lokale data.

Støy og barrierevirkninger

I tillegg til vurdering av støy langs dagstrekningene bør utredningen klargjøre konsekvenser for bebyggelse som ligger over tunnelene med hensyn til støyvibrasjoner. Barrierevirkninger bør også beskrives.

Nærtrafikk

Ringeriksbanen vil kunne få vesentlig betydning for nærtrafikken i Oslo-området. Det bør avklares hvilken effekt prosjektet vil få for kollektivtilbudet, bruken av privatbil til arbeidsreiser og virkningen på lokalt reisemønster.

Vannforsyning

Holsfjorden og for så vidt også resten av Tyrifjorden samt Steinsfjorden er viktige råvannskilder. Det bør klarlegges hvilken virkninger de ulike trasèalternativ kan få for bruken av Holsfjorden som drikkevannskilde.

Utbyggingsmønster, boligbygging og næringsutvikling

Det fremgår av meldingen at alternative stasjonsmønstre vil bli vurdert for hvert hovedalternativ. Videre er det lagt vekt på bruken av regionale/fylkeskommunale EDB-modeller for analyse av virkninger på utbyggingsmønster, boligbygging, næringsutvikling og sysselsetting. Utredningen bør imidlertid

i større grad fokusere på hvordan prosjektet vil innvirke på foreliggende planer for utbyggingsmønster og senterstruktur i kommunen.

Rådmannen viser til ovenstående og anbefaler at formannskapet innbyr kommunestyret til å fatte følgende

vedtak:

1. På det foreliggende grunnlag vil Bærum kommune gi uttrykk for at Sandvikslinjen bør legges til grunn for det videre arbeid med Ringeriksbanen.
2. Kommunen vil be om at det utredes mulige stasjons-plasseringer i Skui/Bjørnum-området.
3. NSB anmodes om at det så snart som mulig utarbeides en utfyllende beskrivelse av kommunenes medvirkning i den videre beslutningsprosess, herunder fastsettelse av rimelige tidsrammer for kommunenes behandling av høringsdokumenter i saken.
4. Bærum kommune stiller seg tvilende til behovet for å utarbeide en fylkesdelplan for et trasèvalg gjennom Bærum og mener at bruk av kommunedelplan vil bidra til besparelse av tid og ressurser.
5. Bærum kommune anbefaler at det etableres et samarbeidsorgan mellom berørte kommuner/fylkeskommuner som skal ha direkte kontakt med prosjektledelsen i NSB.
6. Kommunen gir sin tilslutning til forslag til utredningsprogram med de merknader til meldingens kap. 3 som fremgår av saksfremlegget.


Matz Sandman

RINGERIKE KOMMUNE
STAB/FELLESTIENESTEN

C4

NSB Hovedktr.	11.09.92
Sak. Doknr.	15
Arbeidsnr.	

✓ NSB - Hovedkontoret,
konsernstab strategi og miljø

Akershus fylkeskommune
v/fylkesrådmannen

Buskerud fylkeskommune
v/fylkesrådmannen

Oslo kommune

Bærum kommune
v/rådmannen

Hole kommune
v/rådmannen

*16/9-92
JP*

J.nr.	Reg.nr.	Arkivkode	Dato
91/00114	92/014373	721	11.09.92

**FORKORTEELSE AV BERGENSBANEN/RINGERIKSBANEN - MELDING ETTER
PLAN- OG BYGNINGSLOVENS PRF. 33,3.**

Vedlagt sendes rådmannens saksframlegg og utskrift av formann-
skapets møtebok, sak 304/92.

Saken ble forelagt kommunestyret som referatsak den 27.08.92.

En henleder oppmerksomheten spesielt på vedtakets pkt. 3.

Ivar Vågen
rådmann

R.V. Herdlevær
R.V. Herdlevær
plan-utviklingsleder

S A K S F R A M L E G G / M Ø T E B O K

Saknummer	Utvalg	Møtedato	Saksb.
92/0304	Formannskapet	24.08.92	N17

92/0128 C Kommunestyret - 27.08.92
 Reg.nr. 92010/84 Jnr. 91/00114

Sakstittel: FORKORTEELSE AV BERGENSBANEN/RINGERIKSBANEN -
 MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVENS § 33.3.

Saksdokumenter:

1. Planutredning av september 1991 fra Baneregion Sør. Utrykt.
2. Kommunestyresak 192/91 - utrykt.
3. Brev datert 25.6.92 fra rådmannen i Ringerike til NSB, strategi-og miljøkontoret. Utrykt.
4. Brev datert 30.6.92 fra NSB vedlagt melding av 1.7.1992. Trykt - separat.
5. 10 planråd om jernbane og utbyggingsmønster - Miljøvern-departementet og NSB, november 1990. Trykt.

Utredning:

I INNLEDNING

Ringerike Kommunestyre ble i møte den 19.12.91 presentert for en planutredning vedrørende banestrekningen Oslo - Hønefoss. Følgende vedtak ble fattet:

- " 1. Planutredningen av september 1991 om forkortelse av Bergensbanen på strekningen Hønefoss-Oslo, også kalt Ringeriksbanen, tas til orientering.
2. Ringerike kommunestyre vil sterkt anbefale at Norges Statsbaner snarest mulig tar fatt på det videre arbeide med konsekvensutredning og hovedplan for den aktuelle banestrekningen.
3. Ut fra prosjektets nasjonale betydning vil Ringerike kommunestyre anbefale at tiltaket kommer inn på jernbaneplanene for 1994 - 1997.
4. Ringerike kommunestyre vil ikke på det nåværende tidspunkt ta stilling til hvilket trasè-alternativ som bør velges.

Et slikt valg bør utstå inntil nærmere konsekvensutredning foreligger.

Her bør også mulighetene for en rask realisering av planene veie tungt.

5. Ringerike kommune vil innarbeide planene i sin kommuneplan og inviterer herved NSB til å delta i det transportplanarbeidet som skal igangsettes på nyåret for Hønefossområdet."

Den 18. juni 1992 fattet Stortinget slikt vedtak:

" Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994-1997. 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."

I ekspedisjon av 30.6.92 fra NSB - Hovedkontoret - avdeling for Strategi og miljø har Ringerike kommune mottatt en melding med utredningsprogram vedrørende den aktuelle banestrekningen.

Meldingen er å forstå som et offisielt varsel om at en større utredning skal foretas. Meldingen inneholder et utredningsprogram med opplisting av temaer som skal belyses nærmere i en konsekvensutredning.

Meldingen er i henhold til Plan og bygningsloven kap. VII sendt de berørte kommuner og fylkesmannen til uttalelse.

Selv om meldingen bare omfatter banestrekningen Oslo-Hønefoss som er gitt benevnelsen Ringeriksbanen, vil rådmannen framheve at dette prosjektet også må vurderes utfra sin nasjonale betydning.

II RIKSPOLITISKE MOMENTER

Den primære hensikt med prosjektet er å forkorte kjøretiden mellom Bergen og Oslo, men dessuten må tiltaket anses å være et ledd i en forestående nasjonal satsing på jernbanen som et effektivt, lønnsomt og miljøvennlig transportmiddel.

Banestrekningen Oslo-Bergen knytter sammen Norges to største markeder og passerer på vegen noen av landets mest aktive og attraktive turistområder.

Ringerikstunellen er det enkelttiltak som gir det største bidraget til forkortelse av kjøretiden mellom våre to største befolkningskonsentrasjoner.

Hurtigste ekspresstog har i dag en kjøretid på 6 timer og 18 min. fra Oslo til Bergen. Den nye Ringeriksbanen forkorter denne kjøretiden med en hel time slik at man nærmer seg 5 timer.

Kjøretiden forkortes tilsvarende til alle reisemål på strekningen Hønefoss - Bergen.

Det langsiktige mål er å bringe kjøretiden mellom Oslo og Bergen ned mot 3 timer.

Dersom vi ser utover landets grenser vil vi observere at Oslo i løpet av relativt få år vil få en ny og forbedret tilknytning til Europas jernbanenett via den høyt prioriterte Østfoldbanen.

De to prosjektene vil kunne stå ferdig omtrent samtidig i år 2000 - 2001.

Via Øresundsforbindelsen og Storebeltkryssingen vil hele det norske og svenske jernbanenettet få en helt annen tilknytning til det europeiske banenettet enn man har idag.

Det satses for tiden enorme beløp på det europeiske jernbanenettet for å få opp hastigheten og få mer av både passasjer- og gods-trafikken over på miljøvennlige transportmidler.

Det skal nevnes i denne forbindelse at EF-landene allerede har bebudet restriksjoner på den landevegsbaserte godstransporten.

Det må også regnes som sannsynlig at krav om miljøvennlig transport i forbindelse med varedistribusjon kan komme inn som betingelse for samhandel i internasjonalt og nasjonalt avtaleverk.

Det er således en nasjonal nødvendighet at Norge ruster opp og moderniserer sitt eget jernbanenett på liknende måte som Sverige, Danmark, Tyskland, Frankrike, Nederland m.fl.

Ringeriksbanen er i dette perspektiv et ledd i en forlengelse av det europeiske banenettet inn i Norge via Oslo mot Bergen. Slike baneforbindelser med høyhastighetstog mot våre større byer og befolkningskonsentrasjoner vil være nødvendig for å opprettholde og videreutvikle vårt næringsliv og vår eksportindustri.

Å muliggjøre overgang fra bil og fly til jernbane for passasjerer og gods vil også bidra til at Norge kan nå sine miljøpolitiske målsettinger hva angår utslipp av f.eks. CO₂.

III LOKALPOLITISKE MOMENTER

Med den nye Ringeriksbanen vil Ringerike bli knyttet nærmere Osloregionen. Dette vil innebære store muligheter for utvikling av Ringeriksregionen.

Det er ønskelig med en vitalisering av både Hønefoss og regionen forøvrig.

Det er i kommunen en overvekt av de eldre årsklasser, og denne tendensen synes å forsterke seg i årene fremover. Kommunen vil derfor trenge en del innflytting av yngre årsklasser.

Kommunen har dessuten rikelig plass for etablering av ulike typer virksomheter og tilretteleggingen er allerede gjort på Hensmoen, Kilemoen og Hvervenmoen.

I Hønefoss sentrum er det for tiden ledig plass for handels- og kontorvirksomhet og det er rikelig med arealer for nye bygg i mange sentrale kvartaler.

I forbindelse med det pågående areal- og transportplanarbeidet for Hønefoss er det lagt opp til at ny boligbebyggelse primært skal skje som direkte utvidelse av eksisterende byområde eller som fortetting i sentrale strøk. Hensikten med dette er å legge opp til et by-samfunn der bilbruken kan reduseres og gi mulighet for øket gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk.

Minsket bruk av energi og særlig av fossilt brensel er et overordnet mål i forbindelse med all utbygging og transport.

Slike målsettinger vil få stor betydning også på det lokale plan.

IV ALTERNATIVE TRASEVALG

I meldingen lanseres en rekke alternativer og kombinasjoner av alternativer for den nye banestrekningen.

Det er hensiktsmessig at man utreder forskjellige alternativer og det er kanskje uriktig av Ringerike kommune å ta stilling til alternativer på det nåværende tidspunkt.

På den annen side er det kanskje fornuftig å signalisere preferanser så tidlig som mulig dersom slike foreligger.

I senere års drøftinger omkring denne strekningen har det fra Ringerikes side vært gitt uttrykk for at man foretrekker en banelinje som går via Sandvika til Oslo.

Dette av hensyn til de mange pendlerne som jobber i området fra Sandvika, mot Oslo og fra Sandvika mot Asker.

I meldingen er også vist et alternativ som går mot Skøyen med en variant som går mot Lysaker.

Et tredje hovedalternativ går lenger øst mot Grefsen.

Nærmere Hønefoss er vist en rekke alternativer og kombinasjoner av hovedlinjer.

Ringeriksregionen er sannsynligvis best tjent med at man velger et av de vestre alternativer som går via Sundvollen mot Tolpinrud området/Hønefoss.

Til tross for at Sandvika-alternativet er noe lenger enn Lysaker/Skøyen-alternativet, er det mest trolig at Ringerike etter en totalvurdering vil komme til å anbefale denne løsningen.

V JERNBANESTASJON I HØNEFOSS

Hva angår stasjonsplassering synes det å være to hovedalternativer dersom en av de vestlige linjer velges.

Det ene er en ny stasjon på østsiden av omkjøringsveien vis-a-vis Sørum-gårdene og det andre kan bli en forbedret utgave av Hønefoss stasjon.

Selve godsstasjonen er ikke foreslått flyttet i noen av alternativene.

Det er all grunn til å hevde at en sentral plassering av stasjonen vil være til beste både for Bergensbanen og for Hønefoss byområde.

En slik plassering vil sikre trafikkgrunnlaget for NSB og innebære en mulighet for vitalisering av Hønefoss sentrum.

VI JERNBANEN SOM KULTURBÆRER

Det å reise har vært en del av den menneskelige aktivitet i uminnelige tider.

Rutebåten og jernbanen har vært hjørnesteiner i reisekulturen gjennom mange årtier.

Ukulturen i reisevirksomheten er på mange måter innført med bilismen.

Biltransporten har en rekke positive sider, men den medfører også svært mange ulemper. Forurensning, støy og ulykker er skyggesider ved bilismen som blir mer og mer følbare med stadig stigende trafikk.

Bare i Norge skades ca. 11000 mennesker, mens ca 380 mister livet i bilulykker hvert år.

Visse jernbanestrekninger har en nimbus som har gjort dem kjent over hele jordkloden. Eksempler på dette finnes både i Europa og på andre kontinenter.

I all beskjedenhet er også Bergensbanen et eksempel på en velrenommert banestrekning hva angår reiseopplevelse.

Dessverre har Bergensbanen i den senere tid blitt så innpakket i snøoverbygg og tunneler at den er i ferd med å miste noe av sin verdi som en høyfjellsattraksjon.

Banelinjen Oslo-Hønefoss vil måtte gå i tunnel det meste av strekningen fram mot Sundvollen/Kroksund.

Det er å ønske at banen får gå i dagen videre mot Hønefoss.

De fleste har glede av den visuelle "eksplosjon" man får i det Tyrifjorden og Ringerikslandskapet åpenbarer seg når man kommer fra Oslo over Sollihøgda.

De reisende med Bergensbanen vil kunne få en liknende opplevelse når toget kommer ut av tunnelen ved Sundvollen.

Her kan Hole-landskapet eksponere seg i alle retninger og dette er en opplevelse som bør unnes de reisende.

VII ANLEGGETS INNFASNING I LANDSKAPET

Det er all grunn til å betvile påstander om at en ny jernbanebro ved Sundvollen/Kroksund nødvendigvis må ødelegge området visuelt. Dersom vegbro (ny E16) og ny jernbanebro ses i sammenheng bør det være mulig å bygge et bro-anlegg som til og med vil berike landskapet.

Dette området er et vakkert kulturlandskap som er sterkt preget av menneskelig påvirkning, og man bør ha som ambisjon å lage et byggverk som kan bli et kjennetegn på skaperkraft og kulturell aktivitet.

Er man tilstrekkelig kvalitetsbevisst, bør det være mulig å skape et brobygg som for ettertiden vil være en attraksjon i seg selv og i kombinasjon med fjordlandskapet.

De gamle broene på Bergensbanen gleder mange (Kfr. Jernbanebrua i Hønefoss), og det bør være mulig å lage tilsvarende landemerker i et moderne formsprog.

Arkitektkonkurranser brukes stadig oftere i slike sammenhenger og dette bro-anlegget bør være godt egnet for et slikt arrangement.

Det bør også være en målsetting for banestrekningen forøvrig at den skal være en attraksjon for de reisende og et godt eksempel på byggverk i norsk kulturlandskap.

Et minstekrav må være at man holder seg innenfor det man kaller landskapets bæreevne mens ambisjonen bør være å berike kulturlandskapet når eventuelle nye byggverk skal innpasses.

VIII PLANPRINSIPPER:

Rådmannen har funnet det hensiktsmessig å gjøre formannskapet kjent med en folder/brosjyre som inneholder 10 planråd om jernbane og utbyggingsmønster som er utgitt av Miljøverndepartementet og NSB i fellesskap. Denne er derfor vedlagt saksdokumentene og bør gis tilslutning fra kommunens side.

IX INNSTILLING:

Under henvisning til ovenstående vil rådmannen anbefale formannskapet å fatte slikt vedtak:

1. Det vises til Ringerike kommunestyres vedtak av 19.12.91 sak 192, og kommunen sier seg meget tilfreds med at utredningsarbeidet nå videreføres med sikte på oppstart i perioden 1994 -1997.

2. Ringerike kommune vil i hovedsak gi sin tilslutning til det opplegg for utredning som skisseres i meldingen av 1.7.92.

Ringerike kommune har ingen innvendinger mot det foreslåtte "etappevise" konsekvensutredningsprogrammet som forøvrig antas å ligge godt tilrette for en samkjøring med det areal- og transportplanarbeidet som for tiden pågår for Hønefoss-området.

3. Ringerike kommune gjentar sitt forslag om at man bør opprette et "prosjektforum" bestående av ordførerne fra de to berørte fylker og de fire berørte kommuner. Dette kan lette hele planprosessen. Dette prosjektforumet bør etableres umiddelbart og få som funksjon å være koordinerings- og kontaktledd kommunene og fylkeskommunene i mellom og overfor NSB under hele planprosessen. NSB har forøvrig hittil vist en prisverdig informativ holdning overfor de berørte fylkeskommunene og kommunene.
4. Ringerike kommune antar ut fra det foreliggende at et av de vestre alternativene (alt. 1 eller 2) kan være å foretrekke framfor de øvrige (alt. 3 eller 4).

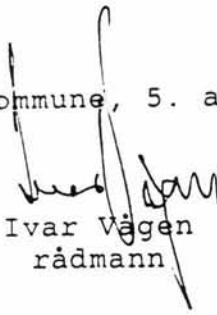
De to vestre alternativer kombinert med en mest mulig sentralt beliggende Hønefoss stasjon synes å kunne kombinere en rekke hensyn hva angår trafikk-avvikling og arealutnyttelse på en hensiktsmessig måte. Hvilket av de to vestre alternativer eller varianter av disse alternativer som skal velges vil en imidlertid vente med å uttale seg om inntil utredningsarbeidet er kommet lenger.

Forøvrig anses det som positivt at NSB utreder såpass mange alternativer slik at saken blir bredt belyst før endelig valg av trase.

5. Ringerike kommune minner om at flere av alternativene går gjennom meget følsomme landskapsområder og ber om at det legges store bestrebelser i hensynet til landskap, jordvern og fauna. Her skal antydes at det vestligste alternativet gjennom Hole og Ringerike synes å være mest skånsomt mot landskap og miljø.
6. Ringerike kommune gir forøvrig sin tilslutning til de planprinsipper som er formulert i brosjyren "10 planråd om jernbane og utbyggingsmønster", utgitt av Miljøverndepartementet og NSB.

7. Ringerike kommune sier seg ellers enig i de generelle synspunkter som fremkommer ovenfor i rådmannens saksutredning.

Ringerike kommune, 5. august 1992



Ivar Vågen
rådmann

Ansvarlig saksbehandler: Reidar Viktor Herdlevær

Utøvende saksbehandler: Reidar Viktor Herdlevær

Utskrift sendes:

NSB-Hovedkontoret, avd. for strategi og miljø.
Buskerud fylkeskommune.
Hole kommune.
Akershus fylkeskommune.
Bærum kommune.
Oslo kommune.

K 128 C Ref. sak.

UTSKRIFT AV MØTEBOK

for Ringerike formannskap

i møte den 24. august 1992

Av 17 medlemmer var 17 tilstede (medregnet møtende varamenn)

Rådmann Ivar Vågen var tilstede

Ass. rådmenn Oddmund Bergestuen og Olav Haaverstad var tilstede.

Informasjonsleder Åsgeir Bonsaksen var tilstede.

SAK 304: FORKORTELT AV BERGENSBANEN/RINGERIKSBANEN -
MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVENS
§ 33.3.

Reg.nr. 92010784.

Rådmannens saksframlegg, datert 5. august 1992, med

forslag til vedtak:

1. Det vises til Ringerike kommunestyres vedtak av 19.12.91 sak 192, og kommunen sier seg meget tilfreds med at utredningsarbeidet nå videreføres med sikte på oppstart i perioden 1994 -1997.
2. Ringerike kommune vil i hovedsak gi sin tilslutning til det opplegg for utredning som skisseres i meldingen av 1.7.92.

Ringerike kommune har ingen innvendinger mot det foreslåtte "etappevis" konsekvensutredningsprogrammet som forøvrig antas å ligge godt tilrette for en samkjøring med det areal- og transportplanarbeidet som for tiden pågår for Hønefoss- området.

3. Ringerike kommune gjentar sitt forslag om at man bør opprette et "prosjektforum" bestående av ordførerne fra de to berørte fylker og de fire berørte kommuner. Dette kan lette hele planprosessen. Dette prosjektforumet bør etableres umiddelbart og få som funksjon å være koordinerings- og kontaktledd kommunene og fylkeskommunene i mellom og overfor NSB under hele planprosessen.

NSB har forøvrig hittil vist en prisverdig informativ holdning overfor de berørte fylkeskommunene og kommunene.

4. Ringerike kommune antar ut fra det foreliggende at et av de vestre alternativene (alt. 1 eller 2) kan være å foretrekke framfor de øvrige (alt. 3 eller 4).

De to vestre alternativer kombinert med en mest mulig sentralt beliggende Hønefoss stasjon synes å kunne kombinere en rekke hensyn hva angår trafikk-avvikling og arealutnyttelse på en hensiktsmessig måte. Hvilket av de to vestre alternativer eller varianter av disse alternativer som skal velges vil en imidlertid vente med å uttale seg om inntil utredningsarbeidet er kommet lenger. Forøvrig anses det som positivt at NSB utreder såpass mange alternativer slik at saken blir bredt belyst før endelig valg av trase.

5. Ringerike kommune minner om at flere av alternativene går gjennom meget følsomme landskapsområder og ber om at det legges store bestrebelser i hensynet til landskap, jordvern og fauna. Her skal antydes at det vestligste alternativet gjennom Hole og Ringerike synes å være mest skånsomt mot landskap og miljø.
6. Ringerike kommune gir forøvrig sin tilslutning til de planprinsipper som er formulert i brosjyren "10 planråd om jernbane og utbyggingsmønster", utgitt av Miljøverndepartementet og NSB.
7. Ringerike kommune sier seg ellers enig i de generelle synspunkter som fremkommer ovenfor i rådmannens saksutredning.

Formannskapetets behandling:

Forslag fra Torbjørn Paule (SV):

"Pkt. 1 - 3: Som rådmannens forslag.

Pkt. 4 endres til:

"Ringerike kommune antar ut fra det foreliggende at et av de vestre alternativene (alt. 1 eller 2) kan være å foretrekke framfor de øvrige (alt. 3 eller 4), men vil ikke på det nåværende stadium i utredningsarbeidet gi noen konkret anbefaling om valg av trase.

For øvrig anses det som positivt at NSB konsekvensutreder så pass mange alternativer slik at saken blir bredt belyst før endelig valg av trase. Tunnelalternativ gjennom Hole bør i denne forbindelse utredes.

Annet avsnitt utgår.

Pkt. 5 endres til:

"Ringerike kommune minner om at flere av alternativene går gjennom meget følsomme landskapsområder og i tillegg berører viktige naturreservater. Det bes om at det legges store bestrebelser i hensynet til landskap, jordvern, biotoper, fauna og flora.

Annen sentens utgår.

Pkt. 7 utgår."

Forslag fra Rita Næssan (SP):

"Saken oversendes kommunestyret.
NSB kontaktes angående ny høringsfrist.

Tillegg til pkt. 3 i vedtak, før siste setning:
I tillegg bes det om at det opprettes en miljøfaglig arbeidsgruppe på tvers av kommunene som kan arbeide mot fylkeskommunene i faglige spørsmål.

Pkt. 4 i forslag til vedtak går ut- erstattes med:
Ringerike kommune vil ikke på det nåværende tidspunkt ta stilling til trase-alternativ, men be om at alle alternativ utredes like grundig.

Siste setning i pkt. 5 i vedtaket går ut:
"at det vestligste alternativet synes å være det mest skånsomme mot landskap og miljø"-.

Tillegg til punkt 5 i vedtaket:

Punktum etter "landskapsområder" i første setning.

Deretter som strekpunkt:

- Det utredes konsekvenser for kulturlandskap, jord- og skogvern, fauna, natur- og kulturmiljø.
- Det bes om grundig konsekvensutredning av verne- og friluftsområder og hvordan disse kan skjermes og bevares på annen måte enn ved 2 m høye skjermer.
- konsekvensutredning legges frem over betydningen for oppvekstmiljø/ bomiljø i og etter anleggsperioden når det gjelder innbyggernes trivsel, spesielt med henblikk på barrierevirkningen, støy, trafikk-sikkerhet, friluftsliv.
- SEFRAK-registreringen i Ringerike må utredes for hvert trase-alternativ.
- Det fremlegges plan over beplantning og forskjønnelse av områdene langs den del av banene som blir liggende i dagen for å unngå sår i landskapet, skjemmende fyllinger o.l.

Pkt. 7 i vedtaket om at rådmannens saksutredning anbefales, går ut.

Nytt pkt. i vedtaket:

Det understrekes betydningen av at det kartmateriale som vedlegges i neste høringsrunde er oversiktlig for hver trase."

Forslag fra Dag Stenersen (Frp):

"Kommentar til 3.3 i melding av 1.7.92.

Som alternativ til stasjon i Hønefoss sentrum vurderes alternativ med kun personterminal i Hønefoss sentrum."

Forslag fra Jan Hagen (AP):

"Nytt punkt 6:

En mest mulig sentralt beliggende Hønefoss stasjon synes i dag å være ønskelig."

Nytt punkt 7:

(som tidligere punkt 6) med tillegg og endringer fremmet av Torbjørn Paule."

Forslag fra Sverre Johan Kvale (SV):

"Nytt punkt 8:

Ringerike kommune viser forøvrig til de generelle synspunkter som fremkommer ovenfor i rådmannens saksutredning."

Forslag fra Dag Haakon Henriksen (SP):

"Saken legges fram for kommunestyret den 27.08.92."

AVSTEMMING:

Punkt 1.

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Punkt 2.

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Punkt 3.

Næssans forslag om tillegg til punkt 3 fikk 3 stemmer og falt.

Rådmannens forslag ble deretter enstemmig vedtatt.

Punkt 4.

Næssans forslag til nytt punkt 4 fikk 3 stemmer og falt.

1. avsnitt:

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag og Paules forslag, ble Paules forslag vedtatt med 10 mot 7 stemmer.

2. avsnitt

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag og Paules forslag om at avsnittet utgår, ble Paules forslag om at avsnittet utgår vedtatt med 10 mot 7 stemmer.

3. avsnitt:

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag og Paules forslag, ble rådmannens forslag vedtatt med 10 mot 7 stemmer.

Punkt 5:

1. avsnitt:

Paules forslag ble enstemmig vedtatt.

2. avsnitt:

Paules forslag om at avsnittet utgår ble vedtatt med 16 mot 1 stemme.

Næssans tilleggsforslag fikk 2 stemmer og falt.

Punkt 6:

Hagens forslag til nytt punkt 6 ble vedtatt med 9 mot 8 stemmer.

Dag Stenersens kommentar ble vedtatt med 11 mot 6 stemmer.

Punkt 7:

Rådmannens forslag til punkt 6 ble enstemmig vedtatt som nytt punkt 7.

Nytt punkt 8:

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag i punkt 7 og Kvaales forslag, ble Kvaales forslag enstemmig vedtatt som nytt punkt 8.

Til slutt ble forslagene fra Næssan og Henriksen og at saken legges frem for kommunestyret tatt opp til avstemming. Forslaget fikk 2 stemmer og saken avsluttes i formannskapet.

Etter dette er følgende vedtatt:

1. Det vises til Ringerike kommunestyres vedtak av 19.12.91 sak 192, og kommunen sier seg meget tilfreds med at utredningsarbeidet nå videreføres med sikte på oppstart i perioden 1994 -1997.
2. Ringerike kommune vil i hovedsak gi sin tilslutning til det opplegg for utredning som skisseres i meldingen av 1.7.92.

Ringerike kommune har ingen innvendinger mot det foreslåtte "etappevise" konsekvensutredningsprogrammet som forøvrig antas å ligge godt tilrette for en samkjøring med det areal- og transportplanarbeidet som for tiden pågår for Hønefoss- området.

3. Ringerike kommune gjentar sitt forslag om at man bør opprette et "prosjektforum" bestående av ordførerne fra de to berørte fylker og de fire berørte kommuner. Dette kan lette hele planprosessen.

Dette prosjektforumet bør etableres umiddelbart og få som funksjon å være koordinerings- og kontaktledd kommunene og fylkeskommunene i mellom og overfor NSB under hele planprosessen.

NSB har forøvrig hittil vist en prisverdig informativ holdning overfor de berørte fylkeskommunene og kommunene.

4. Ringerike kommune antar ut fra det foreliggende at et av de vestre alternativene (alt. 1 eller 2) kan være å foretrekke framfor de øvrige (alt. 3 eller 4), men vil ikke på det nåværende stadium i utredningsarbeidet gi noen konkret anbefaling om valg av trase.

Forøvrig anses det som positivt at NSB utreder såpass mange alternativer slik at saken blir bredt belyst før endelig valg av trase.

5. Ringerike kommune minner om at flere av alternativene går gjennom meget følsomme landskapsområder og i tillegg berører viktige naturreservater. Det bes om at det legges store bestrebelser i hensynet til landskap, jordvern, biotoper, fauna og flora.

6. En mest mulig sentralt beliggende Hønefoss stasjon synes idag å være ønskelig.

Som alternativ til stasjon i Hønefoss sentrum vurderes alternativ med kun personterminal i Hønefoss sentrum.
7. Ringerike kommune gir forøvrig sin tilslutning til de planprinsipper som er formulert i brosjyren "10 planråd om jernbane og utbyggingsmønster", utgitt av Miljøverndepartementet og NSB.
8. Ringerike viser forøvrig til de generelle synspunkter som fremkommer ovenfor i rådmannens saksutredning.

Jon Friis

Kolbjørn Kværum

Jan L. Stub

Rett utskrift:

Ingemund Færbråten

UTSKRIFT AV MØTEBOK

for Ringerike kommunestyre

i møte den 27. august 1992.

Av 69 medlemmer var 69 tilstede (medregnet møtende varamenn).

Rådmann Ivar Vågen var tilstede

Ass. rådmenn Oddmund Bergestuen og Olav Haaverstad var tilstede.

SAK 128: REFERATSAKER.

A. DIVERSE SPØRSMÅL OM KOMMUNELOVEN OG
KONTROLLUTVALGET.

B. KOMMUNESTYREMØTE 21. MAI 1992.

C. RÅDMANNENS INNSTILLING VEDR. RINGERIKSBANEN
TIL FORMANNSKAPET M/VEDLEGG.

(Saken skal behandles av formannskapet i møte
24.08.92 og vedtaket vil bli referert i
kommunestyret.)

Kommunestyrets behandling:

Referatene ble enstemmig tatt til orientering.

Til punkt C ba Else Berit Breien (SP) om at
kommunestyret blir løpende orientert om den videre
behandling i saken

Jon Friis

Kolbjørn Kværum

Jan L. Stub

Rita Næssan

Terje Kjemperud

Rett utskrift:

Ingunn Fossbråden



PLAN-OG BYGNINGSETATEN

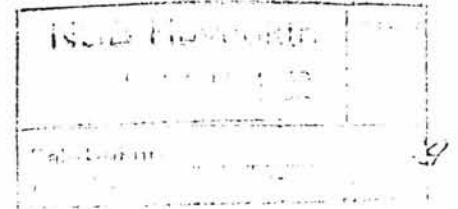
KART • PLAN • BYGGESAK

Oslo kommune

Trondheimsveien 5, 0560 OSLO 5,
Tlf.(02) 66 20 20, fax 662100
Publikumseksp.: 0800-1530
Saksbeh.: ma.,ons.,fre. kl. 1200-1400

NSB HOVEDKONTORET
KONSERNSTAB STRATEGI OG MILJØ
POSTBOKS 1162 SENTRUM

0107 OSLO



Reg. nr.
92/0310209

Arkivnr.
651 A

J.nr.
92/31209

Deres saksbeh.
Per Pedersen

Deres henv.
30.06.92

Vår saksbeh.
ASK/BL.

Dato
09. 1992

RINGERIKSBANEN - OSLO KOMMUNES UTTALELSE

Plan- og bygningsetaten har mottatt NSB's melding om tiltaket Ringeriksbanen som er ledd i oppgradering av Bergensbanen.

Direktøren for Plan- og bygningsetaten har ved bystyrets vedtak av 18.12.91 blitt delegert myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningsloven.

Berørte instanser i Oslo kommune har kommet med innspill som er innarbeidet i høringsuttalelsen.

Våre kommentarer er systematisert i henhold til meldingens innholdsfortegnelse og sorterer under samme overskrifter.

Vi synes denne inndelingen er noe uheldig ut fra en faglig vurdering og har derfor i vedlegg systematisert våre kommentarer til utredningsprogrammet etter en mer hensiktsmessig inndeling. Vi har kun kommentert de deler av meldingen vi mener er mangelfulle.

Uttalelsen er knyttet til følgende kapitler og har disse hovedbudskap:

o Tiltaket.

Vi fokuserer på manglende målformulering og at forhold til planer som omhandler Oslo kommune ikke er nevnt. Gjeldende planer for vei- kollektivtrafikk og arealbruk i Oslo er viktige rammer for videre planlegging av tiltaket.

o Beskrivelse av planprosess.

Oslo kommune må innlemmes i den videre planprosess på lik linje med Akershus og Buskerud fylkeskommune

o Utredningsprogram.

Studier av konsekvenser for regionaltrafikken bør prioriteres høyt og må innebære en totalvurdering av transportsystemet.

Vi fokuserer på manglende beskrivelse av hvilke forutsetninger som ligger til grunn for trafikkprognoser og prognoser for regional utviklingsarbeidet. Spesielt understreker vi behovet for kartlegging av dagens situasjon.

Det er av stor betydning for Oslo å få kartlagt tiltakets kommunaløkonomiske virkninger og virkninger i forhold til eksisterende og påbegynte planer.

Vi påpeker særskilt at sammenstillende analyser må ta utgangspunkt i alle konsekvenser som belyses i utredningen.

TILTAKET

Begrunnelse for tiltaket

I begrunnelsen for tiltaket savnes en målstruktur hvor visjoner er nedfelt i et fåtall hovedmål som igjen er splittet i delmål. Det bør velges en beskrivende indikator som benyttes i konsekvensutredningen for å indikere måloppnåelse. Et slikt opplegg vil sikre nødvendig ryddighet og tydeliggjøre hvilke konsekvenser som skal vektlegges tyngst i evalueringsprosessen.

Forhold til annen planlegging

Planer som omhandler forhold i Oslo kommune er ikke nevnt, dette til tross for at tiltaket kan få sitt utspring i Oslo og sannsynligvis får merkbare konsekvenser for kommunen. Vi savner spesielt omtale av arealdelen i kommuneplanen og aktuelle kommunedelplaner, men også planer utarbeidet av Statens Vegvesen Oslo og Oslo Veivesen. Kollektivselskapenes planer er heller ikke nevnt, hverken for Buskerud- og Akershus fylke eller Oslo kommune. Forhold til annen planlegging bør innlemmes i utredningsprogrammet og konsekvensvurderes for alle alternativer. Spesielt med tanke på stasjonslokalisering og utbyggingsmønster.

Under beskrivelsen av NSB's interne planer savner vi en vurdering av tiltaket i forhold til andre store NSB-prosjekter, som forbindelse mellom Oslo og Kornsjø. Ringeriksbanen bør også ses i sammenheng med

eventuell bane til ny hovedflyplass på Gardermoen. Selv om bygging av ny NSB-tunnell i Oslo ikke prioriteres før utbygging av Ringeriksbanen, bør trasèvurderingen for ny Oslostunnell samordnes med utredningen.

Med såvidt mange NSB-prosjekter på planstadiet ønsker vi at NSB foretar en prioritering av oppstartingstidspunkt for de ulike prosjekter.

BESKRIVELSE AV PLANPROSESS

Framdriftsplan

Planutredningen skal gi Stortinget grunnlag for prinsippvedtak for prosjektets plassering/prioritering i norsk jernbaneplan 1994/97, i form av stortingsvedtak våren 1993. Men planutredningen er bebudet å ligge til offentlig ettersyn samtidig med Stortingets prinsippvedtak. Det bør derfor vurderes å forskyve utredningens høringsfrist slik at offentlighetens syn kan tillegges vekt i Stortingets prinsippvedtak.

UTREDNINGSPROGRAM

Innledning

Et minimum for utredningen er at alle målsatte konsekvenser utredes.

Det bør i størst mulig grad benyttes visuelle fremstillingsmetoder for å belyse konsekvenser. Økonomisk kartverk på digitalisert form gir mulighet for fremstilling av temakart i farger tilpasset utredningens formål.

Trasèalternativer og arealbruk

NSB vil i samråd med fylkeskommunen velge et av hovedalternativene for utbygging. Vi forutsetter at Oslo kommune behandles på lik linje med fylkeskommunen i denne prosessen.

Utredningsprogrammet tar utgangspunkt i de trasèalternativer som allerede foreligger. Dersom det under høringsprosessen kommer frem andre alternativ må disse utredes på likt nivå med de foreslåtte.

Vi vil påpeke betydningen av at dagens situasjon kartlegges på lik linje med andre alternativer. Uten et slikt referansepunkt vil konsekvensutredningen bli svært mangelfull.

Stasjonslokalisering og utforming

I Oslo-området må alternativene vurderes opp mot det trafikkmønster som er best for regionen. Det må foretas en totalvurdering av transportsystemet. Tiltaket må samordnes med annen kollektivtrafikk og gode overgangsmuligheter må sikres. Samarbeid med Plan- og bygningsetaten og AS Oslo Sporveier er da en forutsetning. I den videre planprosessen hvor eventuelle veier berøres, må Oslo Veivesen konsulteres.

Når det gjelder godstrafikk bør det vurderes hvordan ulike lokaliseringssalternativer virker på godstrafikk til terminaler og havn. Det bør også vurderes om Ringeriksbanen fører til økt godstrafikk gjennom sentrumstunnelen.

Videre kommentarer til stasjonslokalisering står for AS Oslo Sporveiers regning.

Det må være et prinsipp at den trasè som velges får tilknytning til kollektivknutepunkter i Osloområdet hvor det kan legges tilrette for bekvemme omstigninger til kollektivnettet, spesielt til banesystemene.

Velger man alternativ 3, med innføring over Grefsen, må det på Storo etableres en omstigningsterminal i forbindelse med den planlagte T-baneringen. Med et knutepunkt/senter på dette stedet vil man kunne nå T-bane, sporvogns- og busslinjer som dekker store deler av Osloområdet. Et slikt knutepunkt/senter er ikke planlagt ennå, men vil kunne komme som et resultat av at det vedtas å bygge den T-baneringen som Sporveien har planer om igjennom området.

Innføringen over Sandvika, alternativ 2, berører et allerede sterkt belastet område mht. kollektiv og individuell persontransport. Til gjengjeld er dette et kommunesenter som betjener hele den sydvestre delen av Osloområdet. Velges denne trasèinnføringen, er det ønskelig med en tilknytning til kollektivsystemet i Oslo vest, ved for eksempel at en av banene fra Oslo forlenges til Sandvika.

Alternativ 1, med innføring over østre Bærum, vil kunne betjene viktige knutepunkter i Oslo vest, men med dagens kollektivnett først få direkte tilknytning til banene ved Nationaltheateret stasjon. På Skøyen kan dette forbedres ved at Lilleakerbanen igjen føres gjennom Skøyen terminalområde. En eventuell "E-18"-bane vil også kunne få tilknytning til Ringeriksbanen på Skøyen. Innføringen gir imidlertid ingen direkte tilknytning til T-banen i vest.

Det ser ut som man har tenkt på en eventuell stasjon ved Øverland eller Bærums Verk i Lommedalen, riktigere plassering må da være Bekkestua. I varianten over Lysaker, synes det å ligge tilrette for en stasjon ved dette senteret, som er et knutepunkt planlagt med omstigningsterminal mellom både buss, sporvogn og T-bane. En slik løsning ville kunne supplere kollektivbetjeningen i østre Bærum, og samtidig dra nytte av omstigningsknutepunkter med kapasitetsreserver på det lokale kollektivnettet.

Uavhengig av hvilken trasèinnføring som velges er det viktig at det i planleggingen tas med den trafikkøkning som prosjektet forventes å gi ved Oslo S og Nationaltheateret stasjoner og at det legges tilrette for den omstigning til kollektivnettet i Oslo dette vil medføre.

Markedsanalyser/driftsopplegg

Studier av konsekvenser for regionens trafikk bør prioriteres høyt i utredningsarbeidet. Dette gjelder både bil- kollektiv- og godstrafikk.

Intercitytrafikken inn mot Oslo må tas opp til vurdering. Vi er spesielt interessert i om det overføres trafikk fra dagens transportsystem til den nye banen. Spesielt gjelder dette fra buss til tog, men også fra bil. Antall fjernbusser fra og til vest er i dag et stort problem i sentrum og indre by.

Meldingen gir ingen informasjon om hvordan markedsanalysene er tenkt gjennomført, til tross for at arbeidet med analysene allerede er oppstartet. Vi foreslår å bruke transportprognosemodeller som gir sammenhenger mellom ulike forklaringsvariable og trafikk tall til dette arbeidet. Til utledning av sammenhenger mellom forklaringsvariable og trafikk tall bør data fra reisevaneundersøkelser og tellinger benyttes. Grundig beskrivelse av dagens situasjon er også en forutsetning, særlig lokalisering av befolkning og arbeidsplasser og omfang av pendling. Framtidig utvikling av parametere som påvirker reisetterspørselen må estimeres dersom tidligere brukte sammenhenger ikke benyttes.

Den forslåtte tidsplanen synes noe ambisiøs i forhold til det foreslåtte omfang. Tidsplanen virker mer realistisk dersom allerede utviklet modellverktøy med etablerte sammenhenger benyttes.

Grovmasket konsekvensutredningsprogram

Tiltakets konsekvenser for miljø

Det skal gjennomføres vurdering av hvordan de betydelige steinmassene fra tunnellarbeidene skal håndteres. Vi savner spesifisering av hvilke forhold en slik vurdering vil omfatte.

Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser

Det er definert egen delutredning for å belyse virkningene av ny Ring eriksbane for næringsliv og sysselsetting, både på nasjonalt og regionalt nivå. En forenklet kryssløpsmodell og den regionale planleggingsmodellen Panda er tenkt benyttet til dette.

Vi savner beskrivelse av hvilke forutsetninger disse modellberegningene bygger på særlig med hensyn til beskrivelse av dagens situasjon. Hva modellene produserer av resultater ønskes også dokumentert. Det bør beskrives hvordan Panda-modellen takler økonomisk vekst, bolig og arbeidsplass- lokalisering, pendling og befolkningsutvikling. Det bør poengteres at faktisk utvikling avhenger av om tilrettelegging for at den beviskrevne utviklingen skal realiseres.

Til hjelp i analysen bør det gis totale fordelingsrammer og et helhetlig perspektiv for fordeling av ulike typer ringvirkninger.

Vi er spesielt interessert i hvordan forutsetningene for Ringeriksbaneutredningen stemmer med forutsetninger lagt til grunn for hovedflyplass på Gardermoen. Det bør vurderes å kjøre Panda-modellen med regional avgrensning som omfatter både influensområdet til en eventuell flyplass på Gardermoen og eventuell Ringeriksbane. Ved foreløpig vurdering av Ringeriksbanens virkninger kan det synes som om tiltakets betydning for utvikling av antall arbeidsplasser og bosatte er noe overestimert dersom hovedflyplass på Gardermoen vedtas.

Dersom man velger å benytte transportprognosemodeller til markedsanalyser, må det sikres konsistens mellom inngangsdataene til Panda-modellen og en eventuell transportprognosemodell.

Panda-modellen vil indirekte benyttes til skissering av endringer i

regionens utbyggingsmønster som følge av ny togforbindelse. For å kunne vurdere så viktige aspekter er det ikke tilstrekkelig å benytte kun Pandaberegninger. Det videre arbeidet må i tillegg til beregninger bygge på etablert plankunnskap, og ses i forhold til gjeldende arealplaner. Dette forutsetter nært samarbeid med både Oslo kommune og Akershus- og Buskerud fylkeskommune.

Tiltaket vil ha sosiale og velferdsmessige virkninger også i Oslo og Akershus. Den forespeilede sosiologiske analyse må derfor utvides til å omfatte Oslo og Akershus i tillegg til Ringerike.

Forslag til utvidelse av "grovmasket" utredningsprogram

Kommunaløkonomiske virkninger

Det savnes et opplegg for utredning av hvilke kommunaløkonomiske virkninger de ulike alternativene har for de berørte kommuner. Investeringer og fremtidige kapitalutgifter samt driftsutgifter og inntekter må kartlegges. Vi er spesielt interessert i om tiltaket krever investeringer i kollektiv- eller veinett i Oslo. Det bør også foretas en analyse av fremtidig økonomisk handlefrihet uttrykt ved budsjettmessig balanse.

Følsomhetsanalyser

Faktorer som ligger til grunn for lønnsomhetsberegninger bør være gjenstand for følsomhetsanalyse. Passasjergrunnlag, reisemiddelfordeling, billettpriser, investering i kjørevei, materiell og driftskostnader er alle forhold som kan være avgjørende for lønnsomheten. Utfallet av følsomhetsvurderingene må vurderes opp mot usikkerheten ved de forskjellige forutsetninger.

Eiendomsforhold

Vi savner utredning av hvordan tiltaket vil utnytte NSB's arealer i Oslo. Dette kan med fordel vises visuelt på kart.

Barriere

Eventuelle barrierevirkninger må vurderes for alle alternativer på de strekninger hvor traséen går i dagen. Dette er kanskje mest viktig for Oslo hvor arealknappheten er størst.

Sammenstillende analyser

For valg av utbyggingskonsept/hovedalternativ er det lagt opp til sammenstilling av utredede alternativer. Det foreslåtte oppsett består kun av bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske vurderinger. Det er betenkelig at kun økonomiske betraktninger er med dersom sammenstillingen legges til grunn for valg av utbyggingskonsept.

For å sikre at valg av løsning fattes på riktig grunnlag, bør sammenstillende analyser ta utgangspunkt i alle konsekvenser som belyses i utredningen. Det bør legges opp til en sammenligningsmetode som rangerer alternativene etter måloppnåelse. Dette er lettest gjennomførbart dersom konsekvensene er beskrevet ved hjelp av indikatorer. Beslutningstagerne sikres derved et ryddig og oversiktlig utgangspunkt for valg av løsning og man unngår at enkeltkonsekvenser

tillegges for mye vekt.

De sammenstillende analyser bør spesielt trekke frem konsekvenser for miljøet, da det i begrunnelsen for tiltaket pekes på at miljøhensyn i sterkere grad skal tillegges vekt ved prioritering av samferdselsmidler.

Siden avkastningskravet for offentlige investeringer er satt til 7%, bør det også vises hvordan alternativene fordeler seg med hensyn til dette.

De samfunnsøkonomiske vurderinger bør i tillegg til nevnte temaer innbefatte kostnadene ved avbøtende tiltak, vurdering av skatter og avgifters innvirkning og drift- og kjøretøykostnader.

Program for videre planlegging

Under redegjørelse for programmet for videre planlegging må ansvarsforhold, arbeidsdeling og opplegg for samarbeid mellom berørte instanser beskrives.

Framdriftsplan for utredningen

To måneders behandlingstid for godkjenning av fylkesdelplaner kan synes noe knapt, da denne plantype må behandles av kongen i statsråd. Som tidligere nevnt kan markedsanalysene vise seg å overskride den berammede tidsplan.

Plan- og bygningsetaten
BYUTVIKLINGS-AVDELINGEN

August Røsnes
August Røsnes
avd.direktør

Truls Hansen
Truls Hansen
prosjektleder

VEDLEGG

Under følger systematisering av våre kommentarer til utredningsprogrammet fordelt på emnene:

- o Transport
- o Areal
- o Arbeidsplasser
- o Befolkning
- o Landskap - kultur - miljø

Systematiseringen er ment som en sjekklister i matriseform for de nevnte emner. Nummereringen er sammenfallende med nummerne i matrisen som er vist til slutt.

TRANSPORT

1. Vedtatte og påbegynte planer for vei- og kollektivtrafikk.
Kommunedelplaner, reguleringsplaner, midlertidige reguleringsbestemmelser, strategidokumenter, politiske vedtak, statlige normer og veiledning.
Aktuelle samarbeidspartnere SVO, OVV, OS, SL, PBE
2. Totalvurdering av transportsystem. Samordning av kollektivtrafikken. Tilknytning til buss-, bane- og veisystem. Optimale overgangsmuligheter. Person- og varetransport.
3. Konsekvenser for regionaltrafikken.
Totalvurdering av transportsystem. Input til transportprognoser (Dokumentasjon av dagens situasjon, reisevaneundersøkelser, tellinger).
Reisemiddelfordeling.
4. Investeringer - kapitalutgifter - driftsutgifter - inntekter. Spesielt investeringer i kollektiv- og veinett.
5. Passasjergrunnlag - reisemiddelfordeling - billettpriser - investeringer - driftskostnader.

AREAL

6. Kommuneplanens arealdel, Kommunedelplaner, reguleringsplaner, midlertidige reguleringsbestemmelser, strategidokumenter, politiske vedtak, statlige normer og veiledning.
Aktuell samarbeidspartner: Pbe.
7. Bystruktur og utbyggingsmønster i henhold til ønsket utvikling? Knutepunktslokalisering.
8. Dokumentasjon av dagens situasjon og input til eventuelle modeller. Prognoser for fremtidig arealbruk.

ARBEIDSPLASSE

11. Kommuneplanens arealdel - spesielt innsatsområdene, Kommunedelplaner, reguleringsplaner, midlertidige regulerings- bestemmelser, strategidokumenter, politiske vedtak, statlige normer og veiledning. Aktuell samarbeidspartner: Pbe.
12. Nærhet til arbeidsmarkedet.
13. Dokumentasjon av dagens situasjon og input til eventuelle modeller. Omfang av pendling.
15. Passasjergrunnlag.

BEFOLKNING

16. Kommuneplanens arealdel - spesielt innsatsområder - boligbyggeprogram, kommunedelplaner, reguleringsplaner midlertidige regulerings- bestemmelser, strategidokumenter, politiske vedtak, statlige normer og veiledning. Aktuell samarbeidspartner: Pbe.
17. Tilfredsstillende i forhold til boligbyggeprogram? Barrierevirkninger.
18. Dokumentasjon av dagens situasjon og input til eventuelle beregninger med hensyn til lokalisering av befolkning.
19. Kartlegging av investeringer - kapitalutgifter - driftsutgifter og inntekter. Analyse av budsjettmessig balanse.
20. Passasjergrunnlag.

LANDSKAP- KULTUR- MILJØ

21. Kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner - spesielt grøntplanen, reguleringsplaner, midlertidige regulerings- bestemmelser, strategidokumenter, politiske vedtak, statlige normer og veiledning. Aktuelle samarbeidspartnere: Pbe, Miljøetaten.
22. Forhold til verneverdige områder, park- og turdrag. Barrierevirkninger. Tilknytning til friluftsområder.

	TRANSPORT	AREAL	ARBEIDS- PLASSER	BEFOLKNING	LANDSKAP - KULTUR - MILJØ/NATUR
FORHOLD TIL ANNEN PLANLEGGING	(1)	(6)	(11)	(16)	(21)
STASJONS- LOKALISERING	(2)	(7)	(12)	(17)	(22)
MARKEDS- ANALYSER	(3)	(8)	(13)	(18)	23
DRIFTSOPPLEGG	(4)	9	14	(19)	24
KOMMUNAL ØKONOMISK VIRKNING	(5)	10	(15)	(20)	25
FØLSOMHET- ANALYSER					



HOLE KOMMUNE

Rådmannen



NSB Hovedkontoret
Avdeling for strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

DERES REF.:	VÅR REF.:	ARK.:	DATO:
92/790 (559)	Løset/ija	N2&13	29.9.92

MELDING VEDR. RINGERIKSBANEN

Viser til deres brev av 30.6.92.

Hole kommunestyre har i møte 28. september 1992 sak K 54/92 behandlet NSB's melding vedr. Ringeriksbanen og har gjort slikt

VEDTAK:

1. Hole kommunesstyre ser positivt på forkortelse av Bergensbanen som et ledd i en nasjonal satsing på jernbanen som et effektivt og miljøvennlig transportmiddel der et av målene er å overføre trafikk fra veg til bane.
2. Flere av trasealternativene berører svært verdifulle natur- og kulturlandskap i Hole som også er viktige i regional og nasjonal sammenheng. Det er viktig at hensyn til dette blir en premiss i den videre planlegging.
3. Det understrekes behovet for en samarbeidsgruppe bestående av fylkesmyndigheter og primærkommunene. Kommunen må delta aktivt i prosessen fra første stund. Miljøfaglig kompetanse må trekkes inn.
4. Dersom banen skal gå igjennom Hole, forutsettes det at det skjer en samordning av arbeidet med forkortelse av Bergensbanen og Veikontorets planer om ny E 16 gjennom Hole.

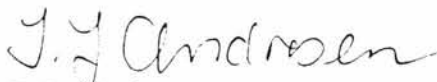
5. I tilknytning til de alternativer som er beskrevet i planutredningen, ber Hole kommune spesielt om at en kombinasjon av alternativ 2 og 5 B med stasjon i området Sundvollen og Helgelandsmoen utredes. Det bes spesielt utredet hvilke funksjoner disse stasjoner eventuelt kan ha.
6. Det er vesentlig at det datamateriale som skal være grunnlaget for konsekvensutredningen er best mulig. Lokal og regional fagekspertise på miljø må her trekkes inn i planleggingen fra første stund. NSB må sikre at tilgjengelig kunnskap som Hole kommunen sitter inne med og som er av betydning for miljøet, innarbeides i konsekvensutredningen.
7. Hole kommunestyre stiller seg meget kritisk til det høye tempoet det er lagt opp til i planprosessen, da dette vil påvirke kvaliteten på det materiale som vil ligge til grunn for konsekvensutredningene, muligheter til å komme med nye innspill, f.eks. nye trasealternativer og muligheter for reell demokratisk deltakelse i planprosessen.
8. På bakgrunn av innspill fra utvalgene i kommunen, er det skepsis mot trase i dagen gjennom Hole. En ber derfor om at tunnelalternativene vurderes nøye.
9. Kommunestyret har en rekke kommentarer og suppleringer til konsekvensutredningsprogrammet. Programmet er mangelfullt på flere områder, og nedenfor er angitt en del suppleringer/spesifiseringer som bør tillegges betydelig vekt.
 - 9.1 De berørte kommuner må bli holdt løpende orientert om prosjektet og gis anledning til direkte dialog med NSB,
 - 9.2 Det må snarlig etableres en samarbeidsgruppe mellom fylkesmyndigheter og kommunene. Det er viktig at miljøfaglig personell trekkes inn. Jfr. punkt 3.
 - 9.3 Den foreløpige omtalen av miljøkonsekvensene ved de forskjellige alternativene er svært mangelfull. Det vises til saksutredningen.
 - 9.4 Det må foretas supplerende undersøkelser til eksisterende datamateriale i de mest sårbare natur- og landskapsområder allerede under den grovmaskede konsekvensutredningen, jfr. pkt.5.
 - 9.5 Alternative stasjonsmønstre vurderes for hvert hovedalternativ (tilbringertjenester, veier, kollektivtilknytning, betydning for natur og nærmiljø, næringsliv og bosetting).
 - 9.6 Det må foretas konsekvensanalyse av alternativer med stasjoner i dagen og i fjell.
 - 9.7 Det må utføres prognoser i forhold til konsekvenser for lokalmiljøet ved overgang fra bil-bane og hvilken betydning dette har for person-og godstrafikk på E 16.
 - 9.8 Sammenlignbare kostnadsoverslag og tidsforbruk for reise med tog og bil samt godstrafikk på forskjellige delstrekninger. Det bør utføres en total kostnad/nyttevurdering i forhold til reisetid, pris, overgang bil-bane og miljøet.

- 9.9 Konsekvenser for kollektivtilbudet med buss både m.h.t. ruten Hønefoss-Oslo og lokalruter i Ringeriksdistriktet bør utredes. I tillegg utredes reisekostnadene for enkeltreiser og månedskort for jernbane og buss, samt jernbanens tilgjengelighet til ønskelige på- og avstigninger sammenlignet med buss.
- 9.10 Lokaltrafikkens (Oslo-Hønefoss) betydning for Ringeriksbaneprosjektet som helhet vurderes for de enkelte trasealternativer.
- 9.11 Vurdering av støynivå ved eventuell fjordkryssing (over vann). Vurderes i forhold til framtidig utbyggingsområder Elstangen-Sundvollen.
- 9.12 Vurdere eventuelle vibrasjoner fra tunnelalternativene under Steinsfjorden/Tyrifjorden.
- 9.13 Det må utføres omfattende landskapsanalyser i forhold til natur- og kulturlandskapet.
- 9.14 Jernbanens barriereeffekt må vurderes spesielt. Dette gjelder lokale trafikkforhold, sosiale forhold, trafikk til fots og sykkel, landbruket, dyreliv, friluftsliv.
- 9.15 Konsekvenser i anleggsperioden (fyllmasser, lokale veier, støy og trafikk i nærmiljøet, anleggsområdets utforming før/etter bruk, behov for brakkebyer osv.).
- 9.16 Deponering av fyllmasser fra tunnel, transportbehov i forbindelse med anlegget.
- 9.17 Utrede planer for forskjønnelse og beplanting av områdene langs anlegget etter at arbeidene er sluttført.
- 9.18 Miljømessige virkninger for strandarealene i Steinsfjorden og Tyrifjorden. Vurdere virkningen eventuelle broer har på vindforhold og derved strømningsforholdene inn i Steinsfjorden.
- 9.19 Virkninger i forhold til geologiske og arkeologiske forekomster i området.
- 9.20 Problematikken med dyreliv generelt. Dyretrekk spesielt herunder elg og rådyr.
- 9.21 Konsekvenser for vannfugl ved eventuelle fjordkryssninger (under anleggsperioden, etter at prosjektet er ferdig).
- 9.22 Konsekvenser for friluftsliv ved Tyrifjorden/Steinsfjorden herunder båtliv.
- 9.23 Konsekvenser i forhold til kulturhistoriske verdier i området.
- 9.24 Samfunnsmessige virkninger og arealbruk utfra eventuelle stasjonsplasseringer i Hole, prognoser for næringslivsetableringer langs knutepunkter på traseen, veibehov, lokalt trafikkmønster.

- 9.25 Vurderinger av framtidig økt befolkningspress på arealbruk ved de ulike alternativene i forhold til natur- og strandområder, dyrka mark, eksisterende nærmiljøer og grønne lunger. Det bør legges særlig vekt en vurdering av konsekvensene for Steinsfjorden som resipient og som rekreasjonsområde ved økt utbygging.
- 9.26 Eventuelle konsekvenser for Hole som "soveby" til Oslo, herunder "drabantbyvirkningen", konsekvenser for oppvekstmiljø og nærmiljøer, barnehager og skoler, konsekvenser av en nærmere og raskere tilknytning til en storby for oppvekstmiljøet.
- 9.27 Trafikksikkerhet mellom barnehager/skoler og hjem samt andre aktivitetsanlegg.

Vedlagt følger saksutredningen til formannskapetets og kommunetyrets behandling, samt uttalelse fra Hole Viltneemnd som ble mottatt etter fristens utløp. Øvrige mottatte uttalelser er kommentert i saksutredningen.

for rådmannen



I.J. Andresen



HOLE VILTNEMD Jan Fredrik Hornemann, Stein Gård, 3500 Hønefoss.
Tlf: 067 99189. Mobil: 094029470, Telefax 06799189.

15.05.92

Sak 10-92

Uttalelse til NSB-melding om Ringeriksbanen.

Denne uttalelsen vil måtte bli av generell karakter fra Hole Viltneemd i denne høringsfasen.

Hole Viltneemd skal ikke gi et alternativ til trace fremfor et annet.

Det bemerkes:

Hole Viltneemd ønsker å bli med på sikring av den trace som til syvende og sist blir vedtatt, eller om viltneemda skal gi alternative forslag på traceer når den tid kommer. Nemda ønsker å komme med på et tidlig tidspunkt når det gjelder sikring av banen mot vilt.

Dette gjelder da spesielt høyden på gjerdet og masketrørrelsen på gjerde. Videre om det er praktisk mulig med viltundergang eller overgang.

Det er helt på det rene at en bane gjennom Hole Kommune vil skape store problemer for viltet, da det er godt med både elg og rådyr som krysser bygda øst/vest og andre steder nord/syd.

Hvis NSB administrasjonen ønsker at Hole Viltneemd skal gi en mere konkret utredning om de forskjellige alternativer, regner nemda med å få orientering om dette på et tidlig tidspunkt i den videre planprosessen.

INNSTILLING: Saken oversendes Hole Kommune og NSB Hovedkontor.

VEDTAK: *Viltneemda kan ikke godta en...
jernbane trace gjennom Hole. Dette forde
del av viltet vil bli drept langs
traceen p.g.a. kommunens topografiske
beshaffenhet.*

Vedtatt på møte i Hole Viltneemd, den 10 september 1992.

T. Ellingsen
T. Ellingsen

Hans Fekster
Hans Fekster

Gunnar Selte
Gunnar Selte

Øistein Langslet
Øistein Langslet

J. F. Hornemann
Jan Fr Hornemann

neste side, sak 11-92

Hole kommune

Utskrift av møtebok fra saksbehandlingen i formannskap og kommunestyre er ikke lagt ved. Det samme gjelder Landbruksnemndas uttalelse.

Kopier kan om ønskelig fås ved å kontakte NSB v/ Per Pedersen eller Buer A/s v/ Gjerund Stuvøy.



LANDBRUKSKONTORET
I ASKER, BÆRUM OG OSLO
Ovre Torv 1, Sandvika
Postboks 386, 1301 Sandvika
Tlf. 02/51 59 10
Telefax. 02/51 99 75

NSE Hovedkontoret	
18 SEPT. 1992	
Saksnummer	X
Arkiv	

Sandvika, 11. september 1992

Oslo Fylkeslandbruksstyre
Postboks 414

2001 LILLESTRØM

Deres ref.:

Vår ref. OV/RK

Ark.nr.:
J.nr. 1306/92

SAK 0301/9200008.BYG

ARK.NR:

././ Vedlagt følger dokumenter i ovennevnte sak.

Saken ble behandlet i Oslo Landbruksnemnd i møte 3. sept. 1992.
Uttalelsen går fram av vedlagte kopi av moteboka.

././ Diskett følger vedlagt.

For Oslo Landbruksnemnd

Olav Vik
jordbrukssjef

Kopi av motebok: Oslo Kommune, v/Plan- og bygn. etaten
NSE, Hovedkontoret

M Ø T E B O K

Arkivnr. 021992065.byg

Saksbehandler:

Forstekonsulent Anne Karine Garnaas/Jordbrukssjef Olav Vik/RK

Landbruksnemnda

Fylkeslandbruksstyre

Oslo

Møte	Sak	Møte	Sak
03.09.92	03019200008 BYG		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
23/92			

MELDING ETTER PBL § 33-3 FOR NY RINGERIKSBANE.

Landbrukskontoret mottok 21. juli 92 ovennevnte melding til uttalelse fra fylkeslandbrukskontoret.

./.. Meldingen er vedlagt.

Følgende tas fra saksfremlegget til Bærum landbruksnemnd:
"Sammendraget hitsettes:

"Denne meldingen gjelder tiltak for bygging av ny Ringeriks-
bane fra Grefsen og Skoyen i Oslo, Lysaker eller Sandvika til
Honefoss. Målet er økt kapasitet, redusert reisetid og bedre
regularitet.

Ringeriksbanen er et sentralt ledd i oppgraderingen av
Bergensbanen med tanke på å redusere reisetiden mellom
Bergen og Oslo. Det langsiktige mål er en reisetid på ned
mot 3 timer. Utbygging kan gi positive effekter på en regio-
nal utvikling av næringsliv og bosetting. Jernbanen er et
energibesparende og miljøvennlig transportmiddel og en over-
føring av trafikk fra luft og vei er et viktig skritt mot en
mer miljøvennlig samferdselspolitikk.

Denne meldingen er utarbeidet i henhold til Plan- og bygnings-
lovens bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel
VIIa. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990.
I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som
i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en
investeringsramme på 200 mill kroner. Fagdepartementet skal
avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en conse-
kvensutredning. I dette tilfellet hvor det antas behov for
konsekvensutredning, fremmer NSB sammen med meldingen forslag
til utredningsprogram.

Sign.(Lnd.) Sign.(Fl.st.) Utskrift sendt til:
Oslo fylkeslandbruksstyre
NSB, Hovedkontoret
Oslo kommune, v/Plan- og bygn.etaten

AW

Oslo landbruksnemnd 03.09.92 Sak 03019200008.BYG (45/92)

Utbygging av Ringeriksbanen har som hovedmål å etablere en bedre forbindelse mellom Bergen og Oslo og å knytte Ringerike, og da spesielt Honefossregionen, vesentlig bedre til Oslo-område. Denne utredningen vil anbefale hovedprinsipper for trasekorridor og utbyggingsstrategi.

Meldingen beskriver selve tiltaket og det en på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også en beskrivelse av planprosessen og et forslag til utredningsprogram for planutredningen/fylkesdelplaner.

Utredningsprogrammet skal avklare konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle relevante virkninger av de ulike alternativer blir klarlagt for valg av alternativ foretas.

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. Dette vil si at man må gjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur (traseer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person- og godstrafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning.

Planen skal sikre riktig linjevalg for en ny Ringeriksbane med tilstrekkelig kapasitet fra Osloområdet til Honefoss. For å kunne gjennomføre en dekkende konsekvensutredning er det utbyggers oppfatning at arbeidet kan to-deles. En del som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredning/fylkesdelplannivå for hele strekningen, og en "finmasket" konsekvensutredning, knyttet til kommunedelplanleggingen som utarbeides for parseller på strekningen.

Arbeidsprogrammet forutsettes gjennomført og bekostet av utbygger.

Meldingen vil nå gjennomgå en høringsrunde. Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere tema-utredninger."

VURDERING:

I meldingen er det vist 3 alternativer for valg av trase.

Alternativ 1 går i tunnel med to ulike trasevalg fram til Overland i Bårum. Den ene traseen tar utgangspunkt fra Skoyen og den andre fra Lysaker.

Sign. (Lnd.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
Oslo fylkeslandbruksstyre
NSB, Hovedkontoret
Oslo kommune, v/Plan- og bygn. etaten

3

Oslo landbruksnemnd 03.09.92 Sak 03019200008.BYG (45/92)

Alternativ 2 går i sin helhet gjennom Bærum i Akershus til Buskerud.

Alternativ 3 går i tunnel fra Grefsen, under Sognsvann, sørvest for Finnerud, nordøst for Øvre Lysedam og over til Buskerud (Ringerike).

Meldingen sier ikke noe om en har tenkt plassert stasjoner i Nordmarka, og hvilke konsekvenser dette vil få for arealene omkring.

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

Forslag til uttalelse:

Oslo landbruksnemnd tar "Melding etter pbl. § 33-3 for ny Ringeriksbane" til etterretning.

Oslo landbruksnemnd viser til landbrukskontorets vurdering og vil be om at det blir laget konsekvensutredning med hensyn til landbruket for de ulike alternativer.

Uttalelse:

Forslaget tiltres.

RETT UTSKRIFT 11.9.92
Rudum Luss

 Sign. (Lnd.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Oslo fylkeslandbruksstyre
 NSB, Hovedkontoret
 Oslo kommune, v/Plan- og bygn.etaten

O.W.



LANDBRUKSKONTORET
I ASKER, BÆRUM OG OSLO
Øvre Torv 1, Sandvika
Postboks 386, 1301 Sandvika
Tlf. 02/51 59 10
Telefax. 02/51 99 75

NSB Hovedktr.	Ansvar
1.9.1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Sandvika, 7. september 1992

Åkershus Fylkeslandbruksstyre

Postboks 414

2001 LILLESTRØM

Deres ref

Vår ref. AKG/GM

Ark.nr.: Ringerb.
J.nr. 1275/92

SAK 45/92 I BÆRUM LANDBRUKSNEMND

ARK.NR: 02199200065.BYG

Vedlagt følger dokumenter i ovennevnte sak.

Saken ble behandlet i Bærum Landbruksnemnd i møte 1.9.1992.

Uttalelsen går fram av vedlagte kopi av møteboka.

Diskett følger vedlagt

For Bærum Landbruksnemnd

AK Garnaas

Anne Karine Garnaas
forstekonsulent

Kopi sendt til: NSB, hovedkontoret,
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum, 0107 Oslo

M Ø T E B O K

Arkivnr. 021992065.byg

Saksbehandler:

Førstekonsulent

Anne Karine Garnaas/RK

Landbruksnemnda

Fylkeslandbruksstyre

Bærum

Møte

Sak

Møte

Sak

01.09.92

45/92

Reg.nr.

Tidl.sak

Reg.nr.

Tidl.sak

02199200065.BYG

MELDING ETTER PBL § 33-3 FOR NY RINGERIKSBANE.

Landbrukskontoret mottok 21. juli 92 ovennevnte melding til uttalelse fra fylkeslandbrukskontoret.

./. Meldingen er vedlagt.

Sammendraget hitsettes:

"Denne meldingen gjelder tiltak for bygging av ny Ringeriks-bane fra Grefsen og Skoyen i Oslo, Lysaker eller Sandvika til Honefoss. Målet er økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet.

Ringeriksbanen er et sentralt ledd i oppgraderingen av Bergensbanen med tanke på å redusere reisetiden mellom Bergen og Oslo. Det langsiktige mål er en reisetid på ned mot 3 timer. Utbygging kan gi positive effekter på en regional utvikling av næringsliv og bosetting. Jernbanen er et energibesparende og miljøvennlig transportmiddel og en overføring av trafikk fra luft og vei er et viktig skritt mot en mer miljøvennlig samferdselspolitikk.

Denne meldingen er utarbeidet i henhold til Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill kroner. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I dette tilfellet hvor det antas behov for konsekvensutredning, fremmer NSB sammen med meldingen forslag til utredningsprogram.

Utbygging av Ringeriksbanen har som hovedmål å etablere en bedre forbindelse mellom Bergen og Oslo og å knytte Ringerike, og da spesielt Honefossregionen, vesentlig bedre til Oslo-område. Denne utredningen vil anbefale hovedprinsipper for trasekorridor og utbyggingsstrategi.

01.09.92

Bærum Landbruksnemnd

Sak 45/92

Meldingen beskriver selve tiltaket og det en på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også en beskrivelse av planprosessen og et forslag til utredningsprogram for planutredningen/fylkesdelplaner.

Utredningsprogrammet skal avklare konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle relevante virkninger av de ulike alternativer blir klarlagt før valg av alternativ foretas.

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. Dette vil si at man må gjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur (traseer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person- og godstrafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning.

Planen skal sikre riktig linjevalg for en ny Ringeriksbane med tilstrekkelig kapasitet fra Osloområdet til Honefoss. For å kunne gjennomføre en dekkende konsekvensutredning er det utbyggers oppfatning at arbeidet kan to-deles. En del som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredning/fylkesdelplannivå for hele strekningen, og en "finmasket" konsekvensutredning, knyttet til kommunedelplanleggingen som utarbeides for parseller på strekningen.

Arbeidsprogrammet forutsettes gjennomført og bekostet av utbygger.

Meldingen vil nå gjennomgå en høringsrunde. Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temautredninger.

VURDERING:

I meldingen er det vist 3 alternativer for valg av trase.

Alternativ 3 går i tunnel gjennom Nordmarka og berører ikke Bærum kommune. Sett utifra landbruksinteressene i Bærum kommune er dette det beste alternativ.

Sign. (Lnd.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:

01.09.92

Bærum Landbruksnemnd

Sak 45/92

Alternativ 1 går i tunnel med to ulike trasevalg fram til Øverland. Begge går i tunnel, den ene har utgangspunkt Skøyen og den andre Lysaker. Ved Øverland går traseen i dagen et lite stykke, mens den også går i dagen ved Bærums Verk og Lommedalen, ca. 5 km, for så å fortsette i tunnel fram til Kroksund.

Selv om kartet er i stor målestokk, ser det for landbrukskontoret ut til at denne traseen er lagt over dyrket mark ved Øverland og i Lommedalen. I Lommedalen vil den berøre svært mange landbrukseiendommer, ved at den fysisk deler eiendommene og at den er lagt på dyrka mark.

Alternativ 2, denne traseen går stort sett i tunnel fra Sandvika til Kroksrud, og vil således ikke direkte berøre dyrket mark.

Landbrukskontoret ønsker imidlertid mere viten om hvilke konsekvenser en trase vil få for fremtidig utbyggingsretning.

Dersom f.eks. alternativ 2 blir valgt er landbrukskontoret bekymret for utbyggingspresset på tilstøtende landbruksareal som Tanum platået, Frogner-Tandbergområdet og Bryn-Wøyenområdet.

Som positivt ved dette alternativet er at det kan aktualisere en utbygging av Avtjerna området, som ved behandling av kommunepplan for Bærum er tillatt utbygd av landbruksmyndighetene.

Alternativ 1 vil foruten å berøre kulturlandskapet i hele Lommedalen, føre til press på resterende jordbruksareal, samt press på utbygging av Burudmarka og kanskje en ny vurdering av Sæteren området.

Av de to alternativene som berører Bærum (alt. 1 og 2) er det på nåværende tidspunkt ikke mulig å ta stilling til hvilket som er best med hensyn til landbruksinteressene. Meldingen sier ikke noe om hvor en har tenkt plassert stasjonene, og hvilke konsekvenser dette vil få for arealet omkring. Landbrukskontoret mener derfor at det bør lages konsekvensutredning med hensyn til landbruket på kort og lang sikt for landbruksmyndighetene kan uttale seg til valg av trase.

Sign. (Lnd.)

Sign. (Fl.st.)

Utskrift sendt til:

01.09.92

Bærum Landbruksnemnd

Sak 45/92

Forslag til uttalelse:

Bærum Landbruksnemnd tar "Melding etter pbl. § 33-3 for ny Ringeriksbane" til etterretning.

Bærum Landbruksnemnd viser til landbrukskontorets vurdering og vil be om at det blir laget konsekvensutredning med hensyn til landbruket for de ulike alternativer.

I alternativ 7 går traseen i dagen igjennom Lommedalen. Bærum Landbruksnemnd vil be om at det blir laget konsekvensutredning mht. kulturlandskapet i Lommedalen.

Uttalelse:

Forslag til uttalelse enstemmig vedtatt.

RETT UTSKRIFT 01.09.92
M. Morkedal

Sign. (Lnd.)

Sign. (Fl.st.)

Utskrift sendt til:
Akershus fylkesland-
bruksstyre
NSB, Hovedkontoret



MØTEBOK

Lbn. Fl.st.

Side

Landbruksnemnda		Fylkeslandbruksstyre	
Møte	Sak	Møte	Sak
02.09.92	77/92		
Reg nr	Tidl sak	Reg nr	Tidl sak

MELDING FRA NSB OM IGANGSETTING AV PLANLEGGING AV RINGERIKSBANEN

Saksbehandler skogbrukssjef Hans Bergan og jordbrukssjef Åge Geir Hanssen.

Som kjent har Stortinget besluttet at arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo) skal forseres med tanke på oppstart i perioden 1994-97. Ut ifra dette vedtak har NSB startet planleggingen med å sende "Melding etter plan- og bygningslovens § 33-3" til orientering og eventuell uttalelse til en rekke berørte instanser.

Ringerike landbruksnemnd har egentlig ikke mottatt denne meldingen. Fylkeslandbrukskontoret har på grunn av tidsnød allerede behandlet meldingen uten å innhente uttalelser fra kommunenivået, og Ringerike kommune ønsker at saken kun behandles av formannskapet - uten forutgående behandling i råd og nemnder.

Men siden Hole kommune har lagt opp til en bredere behandling har landbrukskontoret mottatt meldingen derifra, og finner det riktig å i alle fall legge den fram for nemnda til orientering.

Hensikten med meldingen er å informere om de ulike alternativer til trasèer som utredes, og om det utredningsprogram som vil bli igangsatt for å best mulig belyse alle konsekvenser av tiltaket ved de ulike trasèvalg. Det bes selvsagt ikke, på nåværende stadium, om noe standpunkt til de ulike alternativer. Men dersom høringsinstansene har andre trasèer de mener bør utredes kan det sies ifra, og ønsker man å gi uttrykk for foreløpige synspunkter på de foreslåtte trasèer må det antas å være anledning til det.

Ringeriksdelen av de ulike trasèer er beskrevet nedenfor, så godt det har latt seg gjøre ut ifra det foreliggende materiale - som synes å inneholde adskillige feil og uoverenstemmelser.

Alt. 0 Ingen ny bane - Bergenstogene kjøres på de eksisterende baner gjennom Ringerike.

11/01

MØTEBOK

Lbn. Fl.st.

Side 2.

Landbruksnemnda		Fylkeslandbruksstyre	
Ringerike			
Møte	Sak	Møte	Sak
02.09.92	77/92		
Reg nr	Tidl sak	Reg nr	Tidl sak
Alt. 1.	Kommer inn i Ringerike ved Gihle, går der først i tunnel, senere i dagen forbi Gusgården - Sandsetra - ytterligere to elvekryssinger - fram til stasjon ved Tolpinrud. (Dette iflg. kartet, iflg. teksten går traséen nedom Busund, men det virker usannsynlig pga. svinger).		
Alt. 2	Komme inn i Ringerike ved Lamyra, krysser elva ved Busund, fortsetter forbi Dal og Bærenga til stasjon ved Tolpinrud.		
Alt 3 A	Komme ut i dagen ved Toenbakken og følger derfra eksisterende jernbanetrasè. (Har sitt utgangspunkt ved Grefsen, og går i tunnel gjennom Nordmarka).		
Alt. 3 B	Ut i dagen ved Ultvedttjern, vestover forbi Hesselberg, Tandberg og Hverven, sør for Statens Kartverk fram til Tolpinrud.		
Alt. 3 C	Ut i dagen ved Krakstad, derifra på 30 m høy bru over Hønefosss sentrum til nåværende stasjon.		
Alt. 4 A	I likhet med 3A kommer denne ut ved Toenbakken, men her er utgangspunktet Lysaker/Skøyen og tunnelen går via Sundvollen.		
Alt 4 B	Går i dagen på østsiden av Steinsfjorden, runder Åsa omtrent i høyde med Rakkestad/Nordby og kommer inn på alt. 3B øst for Hesselberg.		
Alt. 5 A	Som alt. 1 i Ringerike - men føres i større grad i tunnel gjennom Hole.		
Alt. 5 B	Som alt. 2 i Ringerike - men føres i større grad i tunnel gjennom Hole.		
Alt. 3A, B og C har Grefsen som utgangspunkt på Oslosiden, de øvrige Skøyen, Lysaker eller Sandvika. Alle alternativer berører Ringerike - i større eller mindre grad. Minst arealkrevende er alt. 3A, 3C og 4A - her vil bare ubetydelige landbruksarealer bli liggende mellom tunnelutslag og eksisterende jernbane. Mest arealkrevende er alt. 4B, dernest 3B, disse alt. vil gjøre skikkelige innhogg i Ringerikes natur- og kulturlandskap.			

30 000 10 89 e.s. trykk Oslo

Sign. (Lbn.)

Sign. (Fl.st.)

Utskrift sendt til:

MØTEBOK

Lbn. Fl.st.

Side 3.

Landbruksnemnda		Fylkeslandbruksstyre	
Ringerike			
Møte	Sak	Møte	Sak
02.09.92	77/92		
Reg nr	Tidl sak	Reg nr	Tidl sak

Det legges opp til omfattende konsekvensanalyser, på følgende temaer: forurensing, støy, vibrasjoner, naturområder, plante- og dyreliv, energiforbruk, arealforbruk, jord- og skogbruk, trafikkulykker, næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, sosiale- og velferdsmessige forhold, friluftsliv og rekreasjon, samt barriere-effekter. Videre utredes de ulike spørsmål med direkte tilknytning til banen: trasèalternativer, stasjonslokalisering, kostnader, markedsanalyser osv. Alle disse grunnleggende analyser planlegges ferdig i desember inneværende år. En kan vel lure på om dette vil holde. Eller om tidsskjemaet holdes, hvilken kvalitet det er på utredningen.

Foruten de direkte konsekvenser (avgang av jord og skog, etterfølgende driftsulempe osv.), vil en håpe at det i utredningene blir lagt stor vekt på banens indirekte virkninger. Dvs. virkningene av at Ringerike nærmest blir en forstad til Oslo, med påfølgende befolknings- og utbyggingspress. Disse indirekte virkninger vil være ulike mye større for Ringerike enn de direkte virkninger av selve baneanlegget. Antall og plassering av lokale stasjoner må i denne sammenheng vurderes mot landbruks- og naturområder som må beskyttes mot utbyggingspress.

Siden ingen synes å ønske nemndas uttalelse på nåværende tidspunkt går en ikke nærmere inn på saken, men fremmer følgende

INNSTILLING:

Ringerike landbruksnemnd tar NSB's melding om igangsetting av planlegging av Ringeriksbanen til etterretning.

ENSTEMMIG VEDTAK:

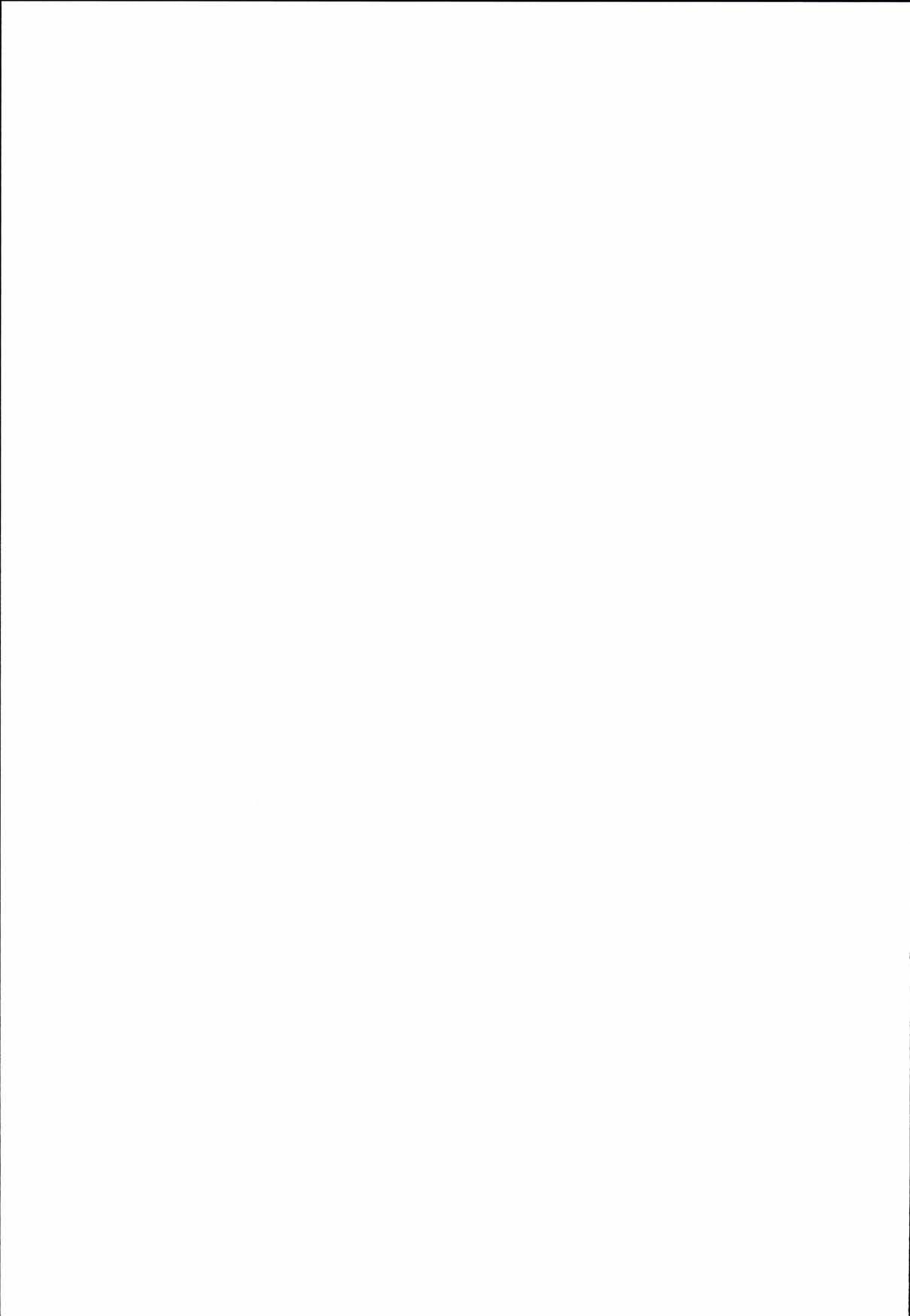
Som innstilling.

Sign. (Lbn.)

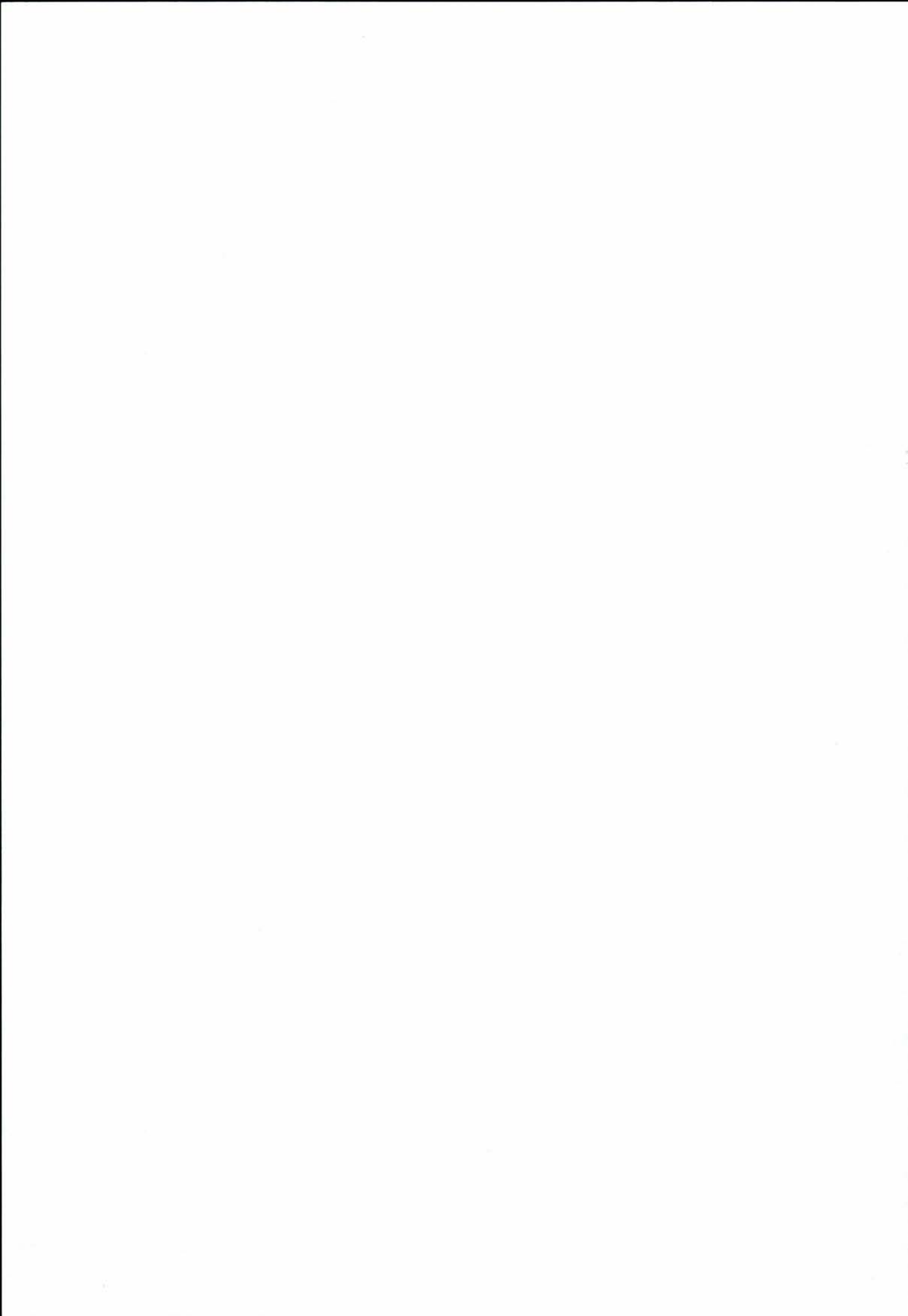
Sign. (Fl.st.)

Utskrift sendt til:

NSB Hovedkontoret,
Konsernstab Strategi og Miljø,
Postboks 1161 Sentrum, 0107 Oslo.



**D ORGANISASJONER, FORENINGER
OG ANDRE PRIVATE**



Akershus Bondelag
Postboks 9369 - Grønland
0135 OSLO 1
Telefon: 02 - 17 34 00
Telefax: 02 - 17 45 02

D23

Oslo, 20. oktober 1992
AB92A582/ABNR

22/10-92
Til
NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

NBB Hovedkr.	Kontroll
22 OKT. 1992	
Saks/Doknr. 92/5004 51	
Erholdt...	5559

28.10.92
Kopi til Bruer + BrS
Arhiv:
te.
Uttalelse til melding om Ringeriksbanen

Styret i Akershus Bondelag behandlet saken på sitt styremøte 06.10.92. Saken var på forhånd utsendt til berørte lokallag for uttalelse.

Akershus Bondelag fattet følgende vedtak:

" Akershus Bondelag anbefaler at alternativ 3, som munner ut ved Grefsen, velges."

Med hilsen
Akershus Bondelag

Christian Brevig /s/
Leder

Sigrid Hjørnegård
Sigrid Hjørnegård
Org.konsulent

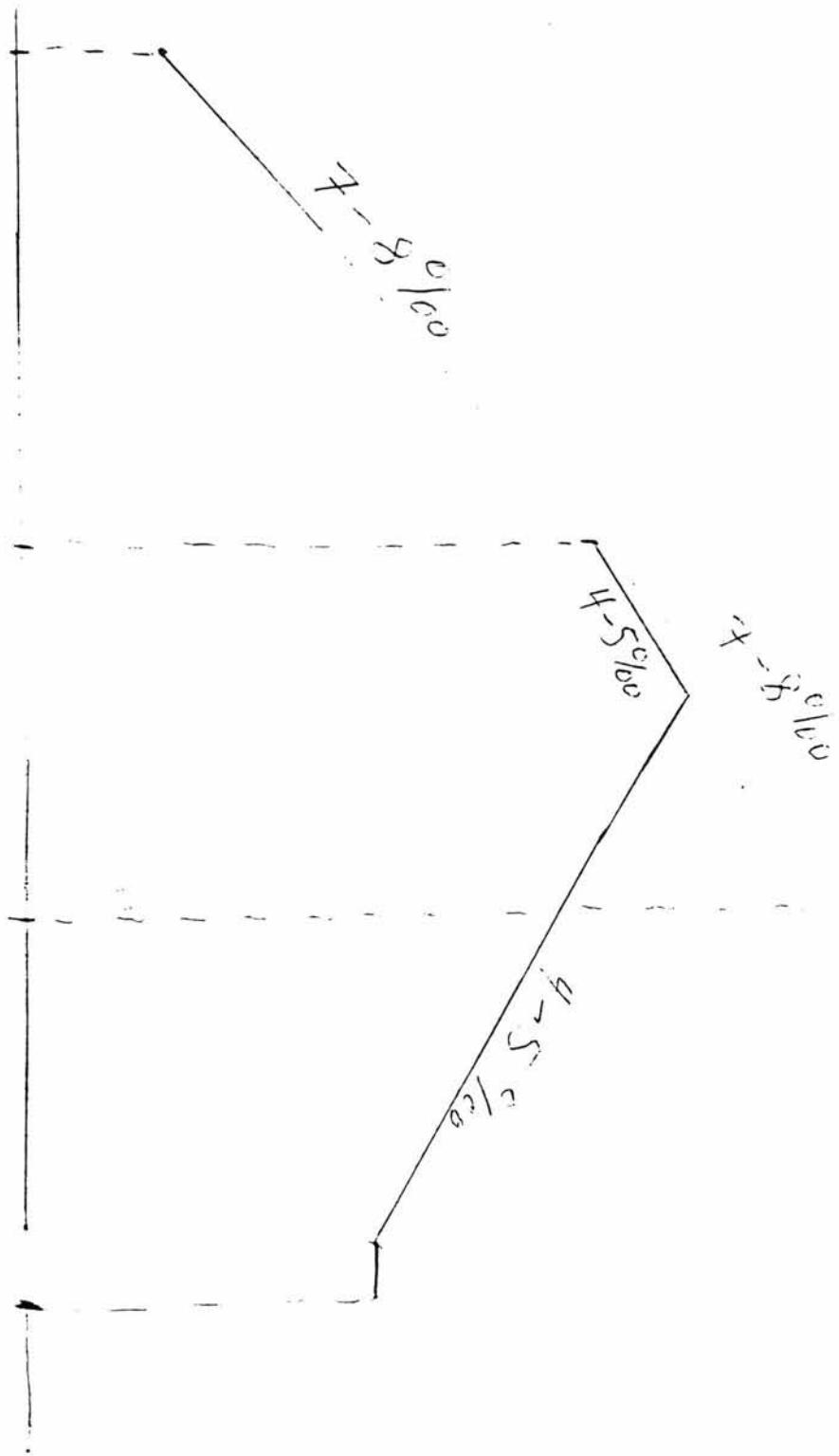
Kopi:
Norges Bondelag
Akershus fylkeskommune, miljøavdelingen

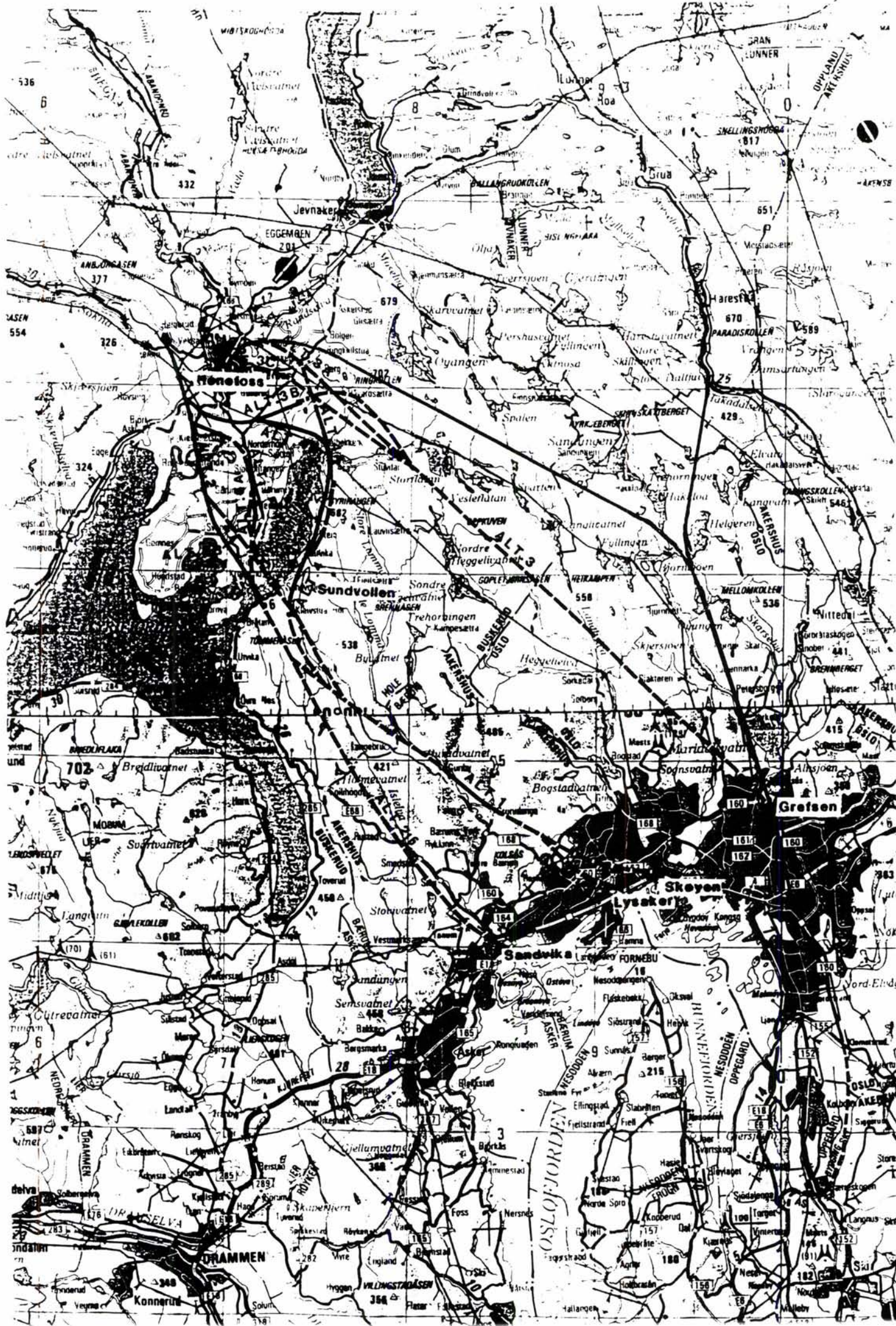
ETTERSTAD

HELGEREN

STRYKEN

HVAEFUSS





"Nasjonen"
08.04.92

Hovedflyplass ved Skavdals- høgda?

DEBATT

Av Arnulf Brekken, Rånåsfoss

Ved Skavdalshøgda, i Oppland fylke, på grensen til Buskerud, finnes et 30-40 kvkm stort areal egnet for flyplass. Den vil ligge cirka 440 meter over havet. Det synes mulig med fire rullebaner, hver på 4 500 meter. To av rullebanene ville nok best få retning sørvest-nordøst, mens de to øvrige best ville få retning nordvest-sørøst. For å tilfredsstille kravene, må noen åstopper utenfor selve flyplassen, sprenges vekk.

En slik plassering ville gi den store fordel at Ringeriksjernbane nær sagt kunne fås på kjøpet. Dagens jernbanebro over Randselva ville kunne brukes.

Jernbanelinja vil med 6 000 meters kurver og maks. 8 promille stigning, mu-

liggjøre en reisetid på bare 15-20 minutter for den 68 km lange strekning fra Oslo S til flyplassen ved Skavdalshøgda. Den ca. 53 km lange linja til Hønefoss ville få en tilsvarende kort reisetid. For tunnelen under Nordmarka ville det ordinært være behov for to-tre tverrslag, men da det her er snakk om et viktig fri-luftsområde, vil det måtte bli en sammenhengende tunnel mellom tverrslag ved Maridalsvannet og tunnelåpning ved Randselva. Tunnellengde ville bli om lag 38 km.

Med lav hastighet måtte toget fra Oslo S følge Gjøvikbanen til Etterstad. Så videre med stigende hastighet under stasjonsbygningen på Grefsen (heis opp), under vestbredden av Maridalsvannet til et punkt der en sidelinje til Stryken på Gjøvikbanen kan avgrenes. Det er da nødvendig med åtte promille stigning. Så videre med fem promille stigning og fall til et punkt der flyplasslinjen og Hønefosslinjen går hver sin vei. Linjen til flyplassen føres over Randselva ved Viul/Kistefoss, vest for Jevnaker til et punkt under flyplassterminalen. Denne linjen kunne føres videre til Sperillen, under Lomsdalen, til Dokka, under Vismunda, til Vingrom og Vingnes og Jørstadmoen til Dovrebanen nord for Hunder. Ved Dokka kan det bli avgrensning gjennom Etnedal og under Leirin flyplass om Leira til Gol. En sidelinje om Odnnes med tunnelforbindelse til Gjøvikbanen vil være ønskelig.

Å nå flyplassen med bil, ville ta lang tid, men en slik ulempe for bilismen ville fremme kollektivtrafikken.

Å gå østover fra Oslo S gir den fordel at buttspor kan brukes for omstigning for visse tog. Jernbanen har større kapasitet østover enn vestover. Dessuten vil en sidelinje til Stryken for Gjøvikbanens fjerntog bli noe kortere.

Flyplassområdet er noe kupert, men neppe så kupert som for Hurum, idet fire rullebaner tross alt er flere enn to.

Vedlikeholdet av de fire rullebanene ville bli svært enkelt, da rullebanen kan settes ut av drift mens vedlikehold pågår.

Rent militært vil Gardermoen bli som i dag. Hobøl ville ligge betenkelig nær Sverige, i tilfelle angrep fra øst. Oslo lufthavn, Skavdalshøgda, ville militært være et svært godt alternativ, idet alle flyplasser har en militær betydning.

Meteorologisk ville Skavdalshøgda kanskje være noe gunstigere enn Hurum?

og retardasjon avhenger av bl. a. materiellkvalitet. Med god kvalitet skulle ca. 3 km være tilstrekkelig, for hastighet 350 km/t.

Hvis de 53 km mellom Oslo og Hønefoss får tog med 350 km/t på ca 47 km og ca. 100 km/t på ca. 6 km (ca. 3 km i hver ende), så blir reisetiden for direkte tog 8 min på de 47 km og ca. 4 min på de 6 km. For et mer eksakt resultat må strekningen Oslo - Etterstad underkastes en spesiell analyse. En reisetid på 13 min er sannsynlig.

En spesiell løsning vil medføre øket reisetid. Det tenkes da på muligheten av å føre Ringeriksbanen om Hakadalselva ved Stryken. Kurven måtte da bli betydelig mindre enn 6000 meter, fordi retningsendringen er betydelig. Men denne løsning har den fordel at tunnallengde blir kortere.

Tunnel av en slik lengde bør gis rømningsveier. Stigning for disse kan kanskje best være 1 : 8. Det kan bli rømningsvei ved Grefsen, ved Akerselva, ved hovedtverrslag nordvest for Maridalsvannet, midtveis videre mot Helgeren, ved avgreningsstasjon syd for Helgeren, ved Sandungen, ved Spålen, ved Ringkollen, og dessuten midtveis mellom Helgeren og Hakadalselva.

At fjerntrafikken utføres med jernbane, og lokaltrafikken på annen måte, har jo vært et anerkjent mål. Det er kjent at bilveien Hønefoss - Hallingdal skal gis en tunnel nord for Haverstingstunnelen. Vest for Haverstingstunnelen er det kurver som passer bedre for vei enn for jernbane. Derfor bør Veivesenet overta en noe utvidet Haverstingstunnel, mens NSB kan få i oppgave å legge en ny trase lenger nord, med 6000 meters kurver.

Det må være tillatt å minne om at NSB tok frem en flere tiår gammel plan for Finsetunnelen, og realiserte den.

Det er et spørsmål om når NSB og Stortinget innser at minste kurveradius på 2000 meter, må økes til 6000 meter.

./.
./.
Det vedlegges plan og lengdesnitt, slik som her er foreslått, og dessuten kopi av innlegg om hovedflyplass.

Vedl.

A. Brekken

D22

Sivilingeniør Arnulf Brekken,
Lynøvd 20,
1927 Rånåsfoss.

tlf 06 906110

Dato: 15/09 1992

NSB Hovedktr.	Kass.kode
15 SEPT 1992	
Sak/Doknr. 512/2	
Arkivbet.	

Bemerkninger om Ringeriksbanen.

Oslo S har en viss kapasitet for tog til/fra Drammensbanen. Ved at det foruten de 12 gjennomgående spor, finnes 7 buttspor, har Oslo S en annen og større kapasitet for tog til/fra Gjøvikbanen, til/fra Hovedbanen, til/fra Kongsvingerbanen og til/fra Østfoldbanen.

Det er åpenbart at det i dag er behov for større kapasitet mot øst. De 12 gjennomgående spor utgjør 63 prosent av alle spor. Og de 7 buttspor utgjør 37 prosent av alle spor.

Selv om behovet for spor er størst mot øst, må det være slik at denne større kapasitet ville være til stor nytte også for Ringeriksbanen, hvis dens tog føres mot øst.

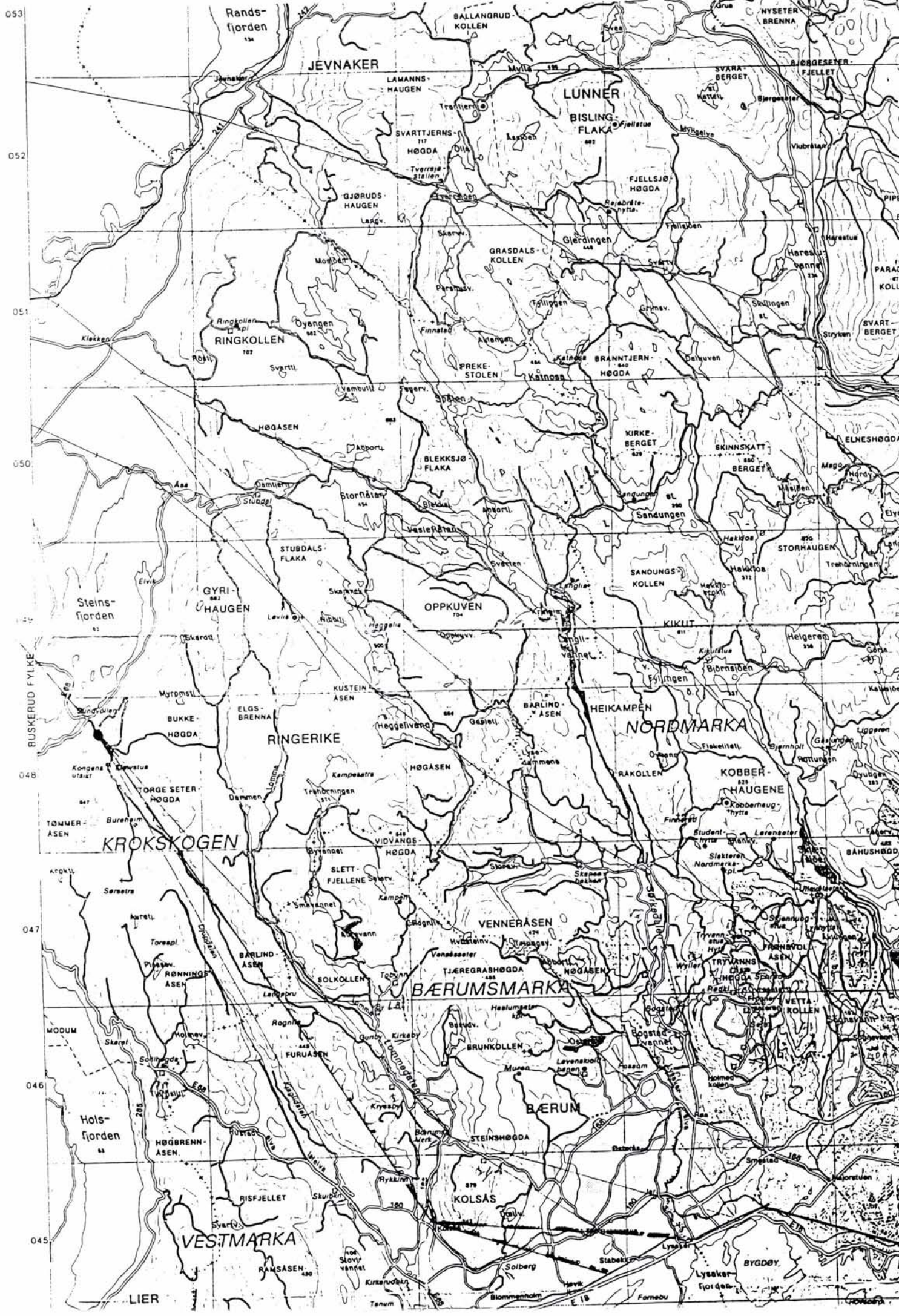
NSB har ved ett alternativ latt Ringeriksbanen bli avgrenset ved Grefsen. Dette alternativ har imidlertid den svakhet at Gjøvikbanens kurver følges helt til Grefsen. Derved kan ikke hastigheten for de direkte tog økes før etter passering av Grefsen. Dessuten er fremtidige moderniseringsmuligheter for Gjøvikbanen blitt neglisjert.

Avgrening bør skje allerede ved Etterstad, til høyre, med 6000 meters kurver og med tunnelstigning ca 8 promille. Da kan Gjøvikbanens avstandstog føres direkte i tunnel til Hakadalselva med ny bro til Stryken.

Fra Etterstad kan Ringeriksbanen således føres i tunnel under Grefsens stasjonsbygning (heis opp), under Akerselva, under vestbredden av Maridalsvannet, til et punkt syd for Helgeren, der Ringeriksbanen og fremtidig Gjøvikbane går hver sin vei, Gjøvikbane med fortsatt 8 promille stigning til Hakadalselva.

Ringeriksbanen dreier i vestlig retning med 5 promille stigning og fall til eksisterende jernbanebro over Randselva. Det er viktig at minste kurveradius er 6000 meter. Dette i henhold til formel i "Heje" 1941 side 407, med angivelse av relasjon mellom overhøyde og kurveradius og hastighet. Hastigheten skulle kunne bli ca. 350 km/t.

Hvor lang strekning som trenges for akselerasjon



MELDING

ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33-3
KONSEKVENSTREDNINGER



RINGERIKSBANEN

NSB Hovedkontoret

Konsernstab strategi og miljø.

1. juli 1992.

stasjon i Bekkestua trafikknutepunkt, i østre Bærum, med et potensiale av ca. 20.000 innbyggere.

- Jernbanens nærtrafikk etableres ved forlengelse av eksisterende pendeltog Ski - Skøyen.
- Jernbaneforbindelse fra nevnte områder, vil avlaste E 18 for et betydelig antall busser.
- Kolsåsbanens nærhet i Kolsås og Bekkestua bidrar til system av skinnegående kollektivtrafikk.

Forslag til alternativ 4 for Ringeriksbanen, er vist på vedlagte kartkopier 1) og 2) og prinsippskisse 3).

Bærum den 14. september 1992

Med vennlig hilsen



Ola Wiegels

Belsetveien 96,
1349 Rykkinn

3 vedlegg

D21

NSB Hovedktr.		Kass.kode
15 SEPT. 1992		
Sak/Doknr.	/f	
Arkivbet.		

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentum
0107 Oslo

RINGERIKSBANEN

Uttalelse til melding etter plan og bygningslovens § 33-3
Konsekvensutredninger. 1. juli 1992.

Ringeriksbanens primære formål er å forkorte avstand og reisetid mellom Oslo og Bergen.

Etter Bergensbanens åpning mellom Hønefoss og Voss i 1909, er forslag til fullførelse av banen med direktelinje mellom Oslo og Hønefoss, lagt frem en rekke ganger med forskjellige trassealternativer. Siste gang i 1960 årene.

Deres melding av 1. juli 1992, behandler tre hovedalternativer:

- 1 - Skøyen/ Lysaker - Sundvollen - Hønefoss. "Lommedalsalternativet".
- 2 - Sandvika - Sundvollen - Hønefoss.
- 3 - Grefsen - Hval (Hønefoss). "Nordmarksalternativet".

Samtlige tre alternativer er gamle forslag det nå er børstet støv av.

Ved eventuelt anlegg av Ringeriksbanen gjennom Bærum må en nødvendigvis ta hensyn til lokal nytteverdi og trafikkpotensiale underveis. Det er derfor nærmest oppsiktsvekkende at grunnlagsmaterialet ikke er oppdatert mellom Oslo og Sundvollen og særlig for boligutviklingen i vestre Bærum i tiden etter 1960.

Undertegnede foreslår med dette som alternativ 4 - ny bane :
- Lysaker/ Strand - Kolsås - Sundvollen, med etablering av nærtrafikkterminal for vestre Bærum i området Kolsås - Bryn.

Forslaget gis følgende begrunnelse:

- Betjening av følgende områder:	Rykkinn	12.000	innbyggere
	Bærums Værk	6.000	"
	Løken	4.000	"
	Kolsås	2.000	"
	Lommedalen	2.000	"
	Øvr. næromr.	2.000	"
	Tilsammen	26.000	innbyggere

- Ringeriksbanen bør fysisk skildes fra den sterkt belastede Drammenbanen snarest mulig. Områder i Lysaker vest eller ved Stabekk/ Strand er de eneste områder hvor avgrensning ennå kan etableres, uten å rasere ny bebyggelse. En avgrensning fra Lysaker muliggjør

111
Artikkelen skrevet av

Cornelius Jacobsen
Bølgenhøgda 4
3500 Hønefoss

Tlf 067 32 314

Torsdag 3. september 1992

Ringerikes Blad

PUBLIKUMS RØST

Ringeriksbanen

Det har vært skrevet en del i Ringerikes Blad om den framtidige trasé for banen. Noen mener at den vil dele Ringerike og Hole i to, og at den vil ødelegge miljøet ved passeringen av Kroksund. Andre er imot at det bygges en helt ny stasjon utenom Hønefos sentrum.

Så er det de som mener at det ikke er nødvendig med bane i det hele tatt, - bussen vil i framtiden bli det beste alternativ for mange. - Kjøretiden kan kortes inn ytterligere under 1 time når veien forbedres på Sollihøgda og i Bærum.

De som får mest nytte av en ny Ringeriksbane, er de som skal til Hallingdal og Vestlandet og omvendt til Oslo.

Hvorfor ikke løse de nevnte innvendinger med en enklere linjetrasé? Les her!:

Hvis en beholder Hønefoss st. der den ligger i dag, og bygger et parkeringshus for pendlere - enten under eller over bakken. Traséen går videre på nåværende linje til over broen ved Randselven - i tunell under Haugsbygd og Klekken til Åsa hvor det også blir stasjon. Så går banen op-

pe i dagen et stykke, med flott utsikt over Steinsfjorden og Ringerike og videre i tunell til Lommedalen som også blir en stasjon. Derfra under Kolsås og inn til Lysaker.

Det blir ubetydelig lengre enn den vestlige trasé over Sandvika og Kroksund.

En annen ting er at det vil bli billigere. En slipper store grunnerstatninger i jordbrukskommunene Ringerike og Hole, det blir ikke nødvendig med en ny Hønefoss st. på Tolpinrud, ikke bro over Stor-elva ved Busund og ikke bro eller tunell i Kroksund. Holeværingene vil da fortsatt benytte bussen til Oslo eller bruke Åsa st. Byggetiden av banen blir kortere. Miljømessig vil denne trasé bli den beste. Det vil bli letter å plassere de enorme utgravde steinmasser fra tunellene. En slipper å ødelegge det idylleiske Kroksund - både under anleggstiden og etterpå.

Hva mener tekniske eksperter om dette? Og hva mener politikere og miljøaktivistene? Det kunne vært interessant med et svar her i publikums røst i RB.

Cornelius Jacobsen

og lettere å legge steinfyllinger. (i Åsa)
Traseen vil ikke berøre Hole Kommune i
det hele tatt.

Personlig mener jeg at det ikke bør være
noen mellomstasjoner på strekningen.
Lomme ogler og Høleværingen har gode
bussforbindelsen, og bedre blir det om
noen år.

Jeg ber Dem derfor revidere Deres tidligere
forslag, til å bli noe som ligner det
jeg har nevnt.

Jeg tror at denne trase blir akseptert
av de som styver både i Hole og Ringenike
Kommune.

Med vennlig hilsen
Cornelius Jacobsen
Bølgenhøgda 4
3500 Hønefoss.

Tlf. 067 32314

Bilag: Uttlipp Ringenike Blad.

D20

Hønefoss 14.9.1992

Norges Statsbaner
Planleggingsavd.
Oslo.

NSB Hovedktr.	ROSS NO 28
17. SEP 1992	
Sak/Doknr.	33-3

Ringeriksbanen 2.

Et grunn av sengeleie med iehias som jeg fikk for en uke siden, må jeg sende dette håndskrevne brev innen fristens utløp.

Jeg kan eventuelt sende et nytt maskinskrevet brev senere.

Jeg hadde en liten artikkel i Ringerikes Blad 3 sept. som fikk god respons og lang tlf. samtaler. Måtte love noen å sende dette inn til NSB. En av disse var en av de ledende "neitilhengere" av bantrase over Kviksand - Hole.

Da jeg ikke var kopi av mitt manuskript til avisen, sender jeg nå bare et utklipp, og som jeg ber Dem lese. Se bilag:

Jeg har sett forslag til forskjellige traseer fra Dem. Mitt forslag er Alt 1 + Alt 4, men ikke en bue om Sandvollen, - isteden en direkte rett linje Guriby i Lommedalen til Gunnarenga i Åsa. Derfra opp i dagen til Sandbråtan og videre i tånell under Haug til Hor / Randselva.

Oslo - Hønefoss blir da 48 km., - 3 tunneller på strekningen ^{fra} Lysaker på ca 28 km. (8-15-5)
Det vil da bli svært lite grunnerstatninger.

tt fra
le kom-
unestyre

Et møte mandag be-
dret Hole kommune-
e blant annet disse
ne:

aknad om konsesjon
dansk statsborger
dy Hasanger Hansen
eiendommen Seters-
sket gnr. 212, bnr. 80
Kroksskogen ble en-
nng anbefalt. Saken
nå videre til fylkes-
brukstyret.
aknad fra Arvid Næss
om frittagelse fra
torstyret for under-
ing/barnhager for
en av valgperioden
ikke imøtekommet.
erimot ble søknad
permisjon fra Hans
stian Berg (Ap) om
misjon fra politiske
for perioden 1/9-1992
17-1993 imøtekom-
t. (Skolegang i USA)
f. kommunestyret.
ningsrådet, teknisk
alg rykker de opp-
nte vararemedlemmer
p. Som nytt medlem
viltnernda velges
k Wenné. Som nytt
dlem av dyreverns-
nda velges Sigrid
me. Valgene gjøres
idende for permisjons-
len.

Hole kommunestyre
ditar administrasjons-
valgets forslag til re-
ngshjner for godtgjøl-
lse i forbindelse med
sattes medvirkning
m kursledere og fore-
agsholdere.

Kommunestyret tar til
terretning at valgdag
stortingsvalget og su-
etingsvalget er fastsatt
i mandag 13. septem-
er. I Hole avholdes
alging også søndag 12.
epember. Ordføreren
om valgstyrets formann
emyndiges til å engasje-
e nødvendig hjelp til
aksbehandling og prak-
isk. Glennomloring av
alget

Holeværingene er meget skeptiske til Ringeriksbane gjennom bygda si. Det kom tydelig fram på det åpne møtet i går som samlet godt over 100 engasjerte mennesker. Banen bør helst ikke gå gjennom bygda i det hele tatt, og i fall den kommer må den gå mest mulig i fjell. Det ble også pekt på alternativer som ikke vil berøre Hole-bygda. Men det hevet seg også røster for Ringeriksbane gjennom Hole-bygda.

ANDERS SKJOTVÅS

Ordfører May-Britt Nordli sa til innledning at dette var den største sak i Hole på mange år, og at saken har mye med bygdas framtid å gjøre. - Uansett trener vi et bredt engasjement, og vi har ikke alt for god tid så raskt som denne saken drives fram, sa hun. Deretter redegjorde overnørrør Per Pedersen i Strategi og Miljø og plansej Helge Tunheim i NSB for planene så langt. - Vi skal ikke bestemme trasé her i kveld, men vi vil gjerne ha synspunktene, sa han.

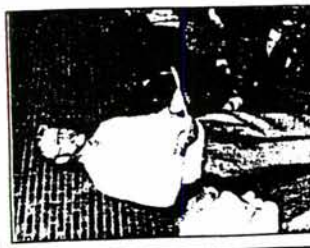
Ikke del bygda

Knut Lindstad som representerte Buskerud Bondelag er imot planer som berører dyrket mark, og han er redd en jernbane som vil dele bygda.

Også Bjørn Geirr Harsson, som er medlem i Hole bygningråd, er redd deling av bygda, og han pekte på problemet som vil oppstå med fyllemasse, befolkningspress, og Hole som sovekommune for Oslo. - Hvis banen kommer, må den gå mest mulig i fjell, sa Harsson.

- Ole Jørgen Moe i Holes helse- og sosialkomité kritiserer at Lommestraséen var med på planen, hvis den var uaktuell av sikkerhetsmessige grunner. - Det er ikke særlig godt forholder seg slik, sa han. - Mange ønsker nok jernbanen, men vi har så mange ulike forhold å ta hensyn til i Hole at trasévalget må tas på alvor. Faktisk er det slik at det er Ringerike og Buskerud som vil ha jernbanen gjennom Hole, sa Moe.

- Vi må snakke om trasé allerede nå, for her går det unna med ekspansert. I dag som været er så pent skulle vi be-
gritt oss til et utsiktspunkt for å se hvilket vakkert landskap vi må verne om, sa Ottar Rius Strøm fra Norderhov bondelag. De videre innlegg og spørsmål gikk stort sett på Plan- og næringssejef i Jev-



Bjørn Geirr Harsson: Jeg er redd deling av bygda.



Ottar Rius Strøm: Vi burde begi oss til nærmeste utsiktspunkt for å se hvilke eventuelle verdier vi har å ta vare på.



Knut Lindstad: Jernbane på bekostning av dyrket mark kan ikke aksepteres.



Godt over 100 møtte fram til det åpne møtet om Ringeriksbanen i Hole i går.

med ekspansert. I dag som været er så pent skulle vi be-
gritt oss til et utsiktspunkt for å se hvilket vakkert landskap vi må verne om, sa Ottar Rius Strøm fra Norderhov bondelag. De videre innlegg og spørsmål gikk stort sett på Plan- og næringssejef i Jev-

naker. Astnd Nørsterud hadde også ordet, og advarte mot le og ikke Barum til Bergens-
bansens forkortelse. Han kritiserer også konsekvensanalyse som han synes er alt for nær dette at vi ønsker å bli opplyst som berørt kommunedirektør i NSB, Reidar Skaug Haymork

informasjonssjef i NSB, Reidar Skaug Haymork koblinger dere har oversett.

sådan. Vi har fått et utredningsopdrag, og dette er vi igang med. Får en i saksbehandlingen er ikke bestemt av oss, sa Reidar Skaug Haymork.

NYHETER
Fix og Ticcò
Pike lang-genser m/tights
Dame gensere og jakker i bomull og lammeull
Dame ytterjakker

TØFFE HØSTSKO
Dame str. 36-41. KUN: **249**
Herre str. 40-46 **379**


Vedlegg fra Høstingsbrev dat. 10.9.92. fra S.L. FOGTH.

Sjur Løchen Fogth

6. Forannevnte terrasserte steinfylling i Åsa frem mot skytebanen ovenfor Fleskerud, ville foruten å gi plass til en lokalstasjon som utgangspunkt for turisme i Krokskogen, Nordmarka og nedover mot Steinsfjorden, også kunne skape grunnlag for et meget attraktivt boligområde. Er det fortsatt behov for steinfyllinger kunne de tjene til oppgradering av veien mellom Åsa og Sundvolden (dvs. i underkant av Gyrihaugen)
7. Jeg går ut fra at Ringeriksbanen også kan gi plass for lokaltog mellom Oslo og Hønefoss. Med stoppesteder ved Åsa og Tolpinrud, vil man på en utmerket måte friste beboerne spesielt øst og vest for Hønefoss til å sette igjen sine biler på store stasjons-parkeringsplasser for derfra å bruke den tidsbesparende nye jernbanen til Oslo. Kanskje det er ønskelig å sende et skitog eller turisttog også til et stoppested i fjellet under Løvliatraktene med heis opp i dagen der?
8. For ordens skyld gjør jeg til slutt oppmerksom på at det allerede går en direkte jernbane mellom Grefsen og Alnabru, som naturligvis gir en enkel forbindelse nord- og østover på Hovedbanen.

Vedlagt vil De finne to kart som viser mitt traséforslag, som vil gjøre Ringeriksbanen meget attraktiv og samtidig til den enkleste og mest miljøinteressante Bergensbaneforkortelsen. Vennligst bekreft at De har mottatt mitt forslag innenfor høringsfristen.

Beste hilsner


(S.L. Fogth)



Sjur Løchen Fogth
Boks 3 Lindeberg
2044 Frogner

NSB Hovedktr.	KASS. NO. 2
11 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	11
Arkivbot.	

Lindeberg, 10.9.92

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 Oslo

Ang. Ringeriksbanen

Takk for Deres melding dat. 1.7.92 om Ringeriksbanen. Selv er jeg oppvokst på Ringerike, har vært ivrig turgåer der i mine 60 år, har hytte ved Ringkollen og også bodd over 30 år i Grefsenåsen. Jeg har derfor meget godt kjennskap til terrenget mellom Oslo og Hønefoss.

Når jeg dertil følger debatten i Ringerikes Blad som i hovedsak er for Ringeriksbanen, men stort sett er mot å få den gjennom Hole (se vedl. ref. dat. 3.9.92), synes jeg deres traséalternativ 3 Grefsen-Hønefoss må være det beste for alle parter.

Dette er mine hovedbegrunnelser innen høringsfristen 14 ds.:

1. Hole har allerede en av Norges beste veitraséer gjennom sin kommune. En nesten paralleltgående og konkurrerende jernbane til den utmerkete bussforbindelsen til Oslo, er derfor ressursløsning, og bør sløyfes.
2. Mellom Oslo Sentralstasjon og Grefsen stasjon er det allerede en kort og lite trafikkert jernbanestrekning. Derved unngår man å belaste ytterligere de nesten sprengte jernbanelinjene vestover fra Oslo sentrum. (En eventuell Gardemojernbane over Grefsen, vil jo også forkorte reisen for alle dem som sogner til Bergensbanen.)
3. Fra Grefsen kan jernbanen gå rett inn i Nordmarkstunnelen uten kostbare og tidkrevende grunnavstøvelser på Oslosiden.
4. Etter en ubetydelig stigning til f.eks. kote 300 i hellingen mellom innerste del av Steinsfjorden og Damtjern, kunne så tunnelen åpne seg i en "Ringeriksport" med et usedvanlig vakkert naturpanorama, omkranset av fjorder, blånende åser og snefjell, til stor glede for passasjerene etter ca 10 min. i mørket under Nordmarka.
5. Nordvestover i forannevnte ubebodde helling, er det områder hvor de store stenmassene fra tunnelsprengningene ville passe naturlig inn i terrenget og danne underlag for jernbanen i dagen noen kilometer ned til ca. kote 250 etter Jaklefossen. Derfra kan så en siste tunnel gå i en slak bue nedover under Moløkka, Kulerud, Ringerike sykehus og ut i en kort bro med utsikt over Storelva og Hønefoss (syd for Eikli gård) for så å krysse Randsfjordbanen like syd for boligfeltet Tolpinrud og videre rett frem i samme retning som Bergensbanen. En banerundkjøring til Hønefoss stasjon gir seg jo nærmest gratis vha. de nåværende sporene, hvis det fortsatt er et rasjonelt behov for dem, f.eks. til Follum Fabrikker og industrifeltene mot Jevnaker.

at banen legges i dagen her, da banen vil følge dalføret på langs. Det er dessuten av verdi å gi de togreisende mest mulig opplevelse av lys, luft og landsskap under reisen.

I meldingen er det nevnt at traséen vil ligge nær gårdene Åmot og Vensås, og at disse gårdene er bavaringsverdige. Det er dessuten nevnt at det ved Åmot berøres et kjerneområde for fasan. Jeg mener imidlertid at trasé utmerket godt kan legges lavere ned i dalen og dermed lenger vekk fra disse gårdene, som dermed ikke blir berørt. Øverst i Lommedalen går banen inn i tunnel under Krokskogen.

Når det gjelder kryssingen av Kroksundet foreligger det igjen flere, tildels uklare alternativer, merkelig nok.

Trasealternativet via Åsa er merkelig og fordyrende, og gir en lengre banestrekning enn nødvendig. En modere bane lagt i dagen langs Steinsfjorden her vil medføre meget skjæmmende skjæringer og fyllinger. Der hvor traséen bøyer av mot Hønefoss nord for Steinsfjorden vil banen gå gjennom et forholdsvis kupert landskap og krysse en del daler på tvers, en fordyrende og ikke særlig pen løsning.

Når det gjelder strekningen Sundvollen-Hønefoss må man avstå fra alle diskusjoner om ulike alternativer og bestemmes seg for ett: nemlig alternativet med banen i dagen på fylling/bro over Kroksundet, nord for Sundvollen, til Vik. Kryssing av Kroksundet med bro eller fylling sør for Sundøya bør absolutt ikke forekomme på grunn av ødeleggesle av vakre strandområder på begge sider her. Lenger nord er sundet bredere og mer åpent, og vil derfor bedre tåle inngrep. Å forlenge tunnelen under Krokskogen, som allerede er ca 12 km lang videre under Kroksund er også en dårlig og fordyrende løsning som jeg må fraråde sterkt. Ved å legge banen på fylling over Kroksundet til vik blir man samtidig kvitt mesteparten av den utsprengte tunnelmassen på en elegant måte, samtidig som man får en banetrase som blir attraktiv for de reisende med hensyn på utsikt.

Videre fra Vik bør banen absolutt ikke bør følge traseen via Busund. Jeg har ikke kunnet se hensikten med å foreslå traseen lagt her. Den vil berøre flere spesielle unike naturområder som Mosmoen, Mosmyra, Lamoen og Lamyra, hvor det er naturreservat slik som nevnt i meldingen.

Traseen fra Vik mot Hønefoss bør istedet mest mulig følge trasékorridoren til nåværende hovedvei E16. Etter flere befaringer i områdene for de forskjellige trasealternativet kan jeg ikke se annet enn at inngrepene i natur og miljø blir minst hvis banen legges mest mulig parallelt med E16 på strekningen fram til Hønefoss.

Fra Vik foreslår jeg at banen legges i en ca 1 km lang tunnel under Steinsåsen og videre i dagen over Steinsletta, via Norderhov og Hvervenmoen hvor banen krysser Storelva på bro og tilknyttes eksisterende Bergensbane ca. 1,5 km vest for nåværende Hønefoss stasjon. En ny Hønefoss-stasjon kan anlegges ved Tollpinrud.

Fra Steinåsen til Hønefoss kan banen gå i dagen hele veien bortsett fra en kortere strekning på 300-500 m under kollen ved gården Rå ved Norderhov. Der hvor traséen krysser veien ved Norderhov er det gammel verneverdig gårdsbebyggelse, men banen kan senkes og legges i kulvert under veien akkurat her slik at banen ikke berører eller sjenerer denne bebyggelsen.

Mitt traséforslag er tegnet inn med rødt på vedlagte kartkopi. Det er mitt store håp at nettopp dette traséalternativet mest mulig smertefritt blir vedtatt snarest mulig. Når traséen er vedtatt, vil jeg gne uttale meg mer detaljert og komme med gode råd med hensyn til detaljutformingen av traséen.

(I mitt arbeid ved Byggforsk er jeg vant med tekniske undersøkelser og utredninger.)

Høvik, 1.9.92 Jan Chr. Krohn

Alternativ 1.

Lommedalslinjen vil være det mest fordelaktige alternativet på flere måter. Jeg vil kort nevne følgende fordeler:

- Lommedalen, et område som er, og vil bli enda mer attraktivt som boligområde, vil få et ypperlig kollektivtrafikktilbud.
- Alternativet er det korteste for strekningen Oslo S - Hønefoss.
- Alternativet vil gi kortest tunnel gjennom marka og ha forholdsvis større del av banen liggende i dagen enn de andre alternativene.
- avgrensning fra eksisterende bane vil være relativt enkelt å foreta, spesielt ved Lysaker.

Jeg har derfor funnet å ville gå litt nærmere inn på dette traséalternativet og kommentere det mer detaljert.

Her er det to alternativer for avgrensning fra eksisterende bane. Man står foran valget mellom avgrensning ved Skøyen eller avgrensning fra Lysaker. Jeg vil først veie disse to alternativene opp mot hverandre.

Avgrensning fra Skøyen med tunnel til Øverland.

Fordeler framfor avgrensning ved Lysaker:

- Litt kortere strekning
- bedre stigningsforhold
- bedre fjelloverdekning for tunnelen

Ulemper framfor avgrensning ved Lysaker:

- mer komplisert avgreningspunkt.
- kan komme i konflikt med eller vanskeliggjøre innføringen av en eventuell senere avlastningsbane Grefsen - Bestum.
- gir dårligere trafikktilbud til Lysaker-området
- traséen berører naturen langs Lysakerelven da banen må krysse over denne.

Avgrensning fra Lysaker med tunnel til Øverland:

Fordeler framfor avgrensning ved Skøyen:

- enklere avgreningspunkt
- gir Ringeriksbanen direkte tilknytning til Lysaker-området
- gir mindre terrenginngrep

Ulemper framfor avgrensning ved Skøyen:

- Litt lengre strekning
- dårligere, men dog akseptable stigningsforhold
- dårligere, sannsynligvis manglende fjelloverdekning enkelte steder i tunnelen til Øverland, noe som kan by på anleggstekniske problemer.

Alt i alt synes jeg imidlertid at det er relativt små forskjeller i Lysaker- og Skøyen- alternativet når man veier fordeler og ulemper mot hverandre. Jeg vil som konklusjon foreslå at Lysaker-alternativet velges på grunn av den positive effekten det vi innebære å gi Lysaker, som etter hvert er blitt, og fortsatt vil videreutvikle seg til et stort og viktig trafikk- og næringsentrum, direkte tilknytning til Ringeriksbanen ved avgrensning her. Hensynet til best mulig trafikkgrunnlag mener jeg nå veie tyngst når det ellers er små forskjeller i fordeler og ulemper mellom de to avgreningsalternativene.

For begge avgreningsalternativene blir tunnelen videre fra Øverland til Bærums Verk relativt lik. Ved Bærums Verk kommer banen ut i dagen, og her mener jeg at banen bør anlegges med stasjon på Helsetjordet, som er et ubebygget område i dag. Den nye bebyggelsen på Bærums verk/Helset vil derfor ikke bli berørt av banen.

Videre foreslås at banen går ca 5 km i dagen gjennom Lommedalen. Banen vil her berøre noen gårder og en del kulturmark. Det bør imidlertid være mulig å få til en heldig løsning ved å arrondere terrenget langs banen slik at banen blir liggende pent i terrenget. Jeg synes det er viktig

Jeg vil nå kommentere de ulike trasealternativene som er presentert i meldingen:

Alternativ 3.

Med tunnel fra Grefsen nesten helt frem til Hønefoss vil ikke banen kunne betjene lokaltrafikk underveis. Dette alternativet vil derfor ikke tilføre banen inntekter fra lokaltrafikken.

Dessuten vil en over 3 mil lang tunnel bli meget kostbar. En så lang tunnel vil komplisere og fordyre arbeidet og også kostnadene pr. meter tunnel betydelig, da uttransport av masser, utlufting av sprengningsgassene etc. vil bli vesentlig mer komplisert og kostbart med en så lang tunnel. Dessuten er det dårligere fjell i denne delen av Marka enn ved de andre trasealternativene.

Alternativet via Grefsen kan bli utrolig kostbart, det er antagelig vanskelig å ha særlig god kontroll over kostnadene siden så lange tunneler ikke er bygget før.

Å begrunne dette traseforslaget med at man derved avlaster Oslotunnelen, mener jeg ikke har noe for seg, fordi det ved avvikling av lokaltrafikken på Ringeriksbanen etter de andre alternativene vil være mest naturlig og riktig å trafikere banen ved at man forlenger de lokaltogene som allerede i dag trafikkerer Oslotunnelen og snur på Skøyen. Det blir derfor bare økningen i antall fjerntog på Bergensbanen som vil utgjøre merbelastning på Oslotunnelen, hvilket vel er et ganske beskjedent antall pr. dag.

Det vil heller ikke være særlig attraktivt for de reisende å kjøre i en over tre mil lang tunnel.

Jeg vil sterkt henstille til planleggere og politikere at Grefsen-alternativet forkastes og betraktes som uaktuell trase for Ringeriksbanen.

Alternativ 2.

Alternativet forutsetter at banen grener av fra Sandvika, hvilket innebærer at eksisterende bane må brukes i en lengde av 14 - 15 km fra Oslo S. Strekningen Oslo S - Sandvika er ikke høyhastighetsbane, dvs at man med dette alternativet ikke fullt ut vil få utnyttet Ringeriksbanens egenskaper som høyhastighetsbane når man ser på strekningen Oslo S - Hønefoss under ett.

En begrunnelse for å velge Sandvika-alternativet har vel vært å knytte Sandvika, som regionsenter i vestre Bærum, nærmere sammen med Ringeriksregionen. Men for det første er kontaktbehovet mellom Sandvika og Hønefossområdet relativt begrenset. Dessuten vil en tunnel fra Sandvika til Sundvollen ikke gi banen tilknytning til nye områder for lokaltrafikk slik som ved Lommedals-alternativet, som jeg vil omtale senere.

En annen begrunnelse for Sandvika-alternativet har også vært å få en tilknytning til et fremtidig boligområde ved Avtjerna nær Sollihøgda, men såvidt jeg kjenner til har nå Miljøverndepartementet vendt tommelen ned for dette boligprosjektet. Dermed bortfaller denne begrunnelsen for trasealternativet også.

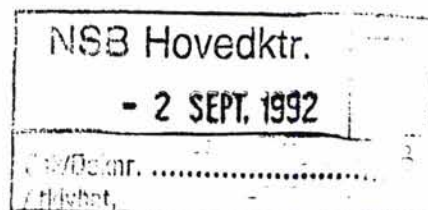
Det vil dessuten være relativt komplisert å finne et brukbart avgreningspunkt for denne linjen, uten å berøre eksisterende gådsanlegg eller boligområder.

Jeg vil derfor sterkt anbefale at heller ikke dette alternativet bearbeides videre, men anses som uaktuelt.



Siv. ing. Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 Høvik

Tlf. arbeid: 96 57 64. privat: 12 35 12



NSB
Konsernstab startegi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Høvik, 1.9.92

RINGERIKSBANEN

Melding etter plan- og bygningslovens §33-3. Høringsfrist: 15.9.92.

Kommentarer til meldingen.

For det første må jeg si det er gledelig at planleggingen av banen nå kommer i gang for alvor. Det er et betydningsfullt samferdselsprosjekt som nå endelig synes å komme nærmere sin realisering.

Mine kommentarer gjelder i hovedsak en vurdering av de fremlagte traséalternativene.

Jeg har meget stor interesse av planene for Ringeriksbanen. Jeg er dessuten meget godt kjent i de omradene hvor banen er tenkt lagt gjennom, og skulle derfor ha gode forutsetninger for å vurdere det beste traséalternativet, som kombinerer følgende forhold:

- etter forholdene kortest mulig trasé
- minst mulig negative innvirkninger på natur og miljø
- det billigste traséalternativet
- det traséalternativet som etter forholdene gir størst trafikkgrunnlag, for fjerntrafikken, og som tilfører jernbanen størst ny lokaltrafikk
- den traséen som gir de togreisende best mulig positiv opplevelse av reisen

Konklusjon

Mitt etterfølgende vurdering av de viste traséalternativene kan sammenfattes i følgende konklusjon:

Lommedalslinjen bør velges. Fra Sundvollen til Hønefoss bør banes legges på fylling nord for Sundvollen over Kroksundet til Vik. Fra Vik til Hønefoss bør banen legges mest mulig i dagen parallelt med trasékorridoren til nåværende E16. Avgrening av banen ved Lysaker bør foretrekkes av hensyn til tilknytningen til Lysaker som er et viktig kommunikasjons- og forretningssenter.

Strekningen Oslo S - Hønefoss blir da 44 km, og Bergensbanen innkortes med 47 km i forhold til strekningen over Roa.

Traséforslaget er vist med rødt på vedlagte kartkopi.

Lykke til videre med en raskest mulig planlegging av Ringeriksbanen !

Med vennlig hilsen

Jan Chr. Krohn



Sandvika

17.8.92

NSB Hovedkontoret
konsernstab strategi og miljø
Pb. 116/ sentrum
0107 02/0

NSB Hovedkontoret	
28 AUG. 1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet	

Merknader til melding om Ringeriksbanen.

Etter en gjennomgang av ovennevnte bemerkes følgende:

Alternativ 2, Sandvikslinjen vil gi uakseptable konsekvenser mht. støy for store bo-områder i Sandvika. - Spesielt er Hamang sterkt utsatt allerede idag med støy fra E16 (E68). En økning av støybelastningen vil gi svært negative helsemessige konsekvenser.

Løsningen antas også gi vibrasjoner og barriere-effekter i lokalt miljøet.

La oss beholde vårt bomiljø og jobb videre med "null-alternativet" som etter min oppfatning er det klart beste!

Med hilsen

Håvard Flammefot

Hamang Terrasse 93

1300 Sandvika

Luftforurensning

Ved valg av Lommedalslinjen vil Bærums Verk bli et trafikk-knutepunkt i regionen. Foruten trafikken fra økt boligbygging, vil biltrafikken fra andre steder i Asker og Bærum øke betraktelig. Luftforurensningen i dalen vil derved bli betydelig.

Lommedalen er som navnet forteller, skjermet av åser på alle kanter. Det er kun et trangt "avløp" nederst i dalen, hvor den forurensede luften kan trekke ut hvis værforholdene tillater det. I stille vær og vinterstid vil luftforurensningen gi alvorlige skadevirkninger.

Jeg går ut fra at konsekvensen av ovennevnte blir nærmere utredet.

Jernbanen hevdes å være et miljøvennlig transportmiddel. Når imidlertid virkningene på omgivelsene blir som i Lommedalen, kan det stilles spørsmål om riktigheten av denne påstanden. Også av den grunn er det viktig å velge et annet alternativ.

Med vennlig hilsen


Terje Nagell



Terje Nagell
Bakerovnsberget 22

Postboks 71
1353 BÆRUMS VERK

NSB Hovedktr.	KUSS KLUB
17. SEP. 1992	
Sak/Doknr. 72 / 500 / 6	
Arkibbet.	

5. september 1992

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø

Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

RINGERIKSBANEN - merknad til meldingen

Vedr. Alternativ 1 - Lommedalslinjen

Av Meldingen fremgår at NSB allerede er klar over en del av de ødeleggelse som en jernbanelinje gjennom Lommedalen vil forårsake. De viktige biotoper for dyr og fugler som ligger innerst i dalen og det verneverdige kulturlandskapet i dalen, er omtalt. Hensyn til disse verdier burde alene være nok til å forkaste Lommedalslinjen som alternativ - ikke minst når man sammenligner med relativt lite konfliktfylte andre alternativer (Sandvika og Grefsen).

Meldingen berører ikke følgende vesentlige problemstillinger som er spesielle for Lommedalslinjen:

Støy i bebyggelsen

Store deler av bebyggelsen ligger høyt opp i åskanten i et relativt trangt dalføre. Vanlig støyskjerming langs jernbanelinjen vil derfor ha svært liten effekt, og støyen vil utvilsomt være til plage for et flertall av beboerne i området.

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-gensen øke - med de ytterligere konflikter dette innebærer i forhold til natur og miljø.

Andre lokaliteter innen området

I området innen og sør for det vedlagte kartet er det også mange kalkrike tørre engsamfunn, serlig i tilknytning til kulturlandskapet. Her vokser mange mer eller mindre sjeldne kalk- og varmekrevende plantearter- f.eks.:

- Drakehode (*Dracocephalum ruyschiana*)
- Blodstorkenebb (*Geranium sanguineum*)
- Vårmarihand (*Orchis mascula*)
- Nikkesmelle (*Silene nutans*)
- Småmure (*Potentilla tabernaemontani*)
- Harekløver (*Trifolium arvense*)
- Broddbergknapp (*Sedum reflexum*)

Her kan man også finne fjellaven Gulskinn (*Cetraria nivalis*) på noen av de få lavlandslokalitetene.

Hele området mellom Steinsfjorden og Haugsbygda er et svært spesielt område både botanisk og geologisk. Dette må det tas hensyn til ved planleggingen av Ringeriksbanen og valg av trasè.

Med hilsen


Tor Kristensen

Kopi Til Miljøvernlederen i Ringerike

Område 2 Grunntjern-Kvitmyr

Området har flere ekstremrike kalkmyrer. Av sjeldne arter som vokser der kan nevnes:

- Myrflangre (*Epipactis palustris*) i store forekomster
- Marisko (*Cypripedium calceolus*)
- Flueblomst (*Ophrys insectifera*)
- Blodmarihand (*Dactylorhiza cruenta*)
- Brudespore (*Gymnadenia conopsea*)
- Knottblom (*Malaxis monophyllos*)
- Engstarr (*Carex hostiana*)

På de tørre bakkene rundt myrene vokser bl.a. Mogop (*Pulsatilla vernalis*), Kalkgrønnaks (*Brachypodium pinnatum*) og snau Vaniljerot (*Monotropa hypophaea*). Grunntjern er et meget kalkrikt kranstalgevann. Rundt vannet vokser flere av de overnevnte orkideene. Vannet har i tillegg en rik og sjelden fauna. Området Grunntjern-Kvitmyr er en klassisk ekskusjonslokalitet for Universitetet i Oslo.

Område 3 Rikmyrområde mot Haugsbygd

Området består bl.a. av rikmyr/sumpskog med flere sjeldne plantearter, bl.a.:

- Myrflangre (*Epipactis palustris*). Dette er antagelig nordgrense for denne arten i Norge.
- Blodmarihand (*Dactylorhiza cruenta*)
- Stortveblad (*Listera ovata*)
- Brudespore (*Gymnadenia conopsea*)

På tørrbakkene rundt myrområdet vokser det store mengder Mogop (*Pulsatilla vernalis*)

Område 4 Kildeframspring i lia ovenfor Fleskerud skytebane

Området har mange stor kalkrike kildeframspring. Her vokser bl.a.:

- Fuglerede (*Neottia nitescens*)
- Stortveblad (*Listera ovata*)
- Bredflangre (*Epipactis helleborine*)
- En sjelden form for Skogmarihand (*Dactylorhiza fuchsii*)
- Bråtestorknebb (*Geranium bohemicum*) vokser også innen området

Denne oversikten over lokaliteter med sjeldne arter er på ingen måte fullstendig. Den omfatter bare de mest sjeldne artene med hovedvekt på orkidèer, av de artene jeg selv har sett eller lokaliteter som jeg kjenner til.

Tor Kristensen
E.Solheimsvei 3
3500 Hønefoss
Tlf. 067-27525

NSB Hovedktr.		KUSSI.KUGB
1 3 SEPT 1992		
Sak/Doknr.		//
Artikkel		

D15

Hønefoss, 10.sept.1992

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 Oslo

MERKNAD TIL MELDING OM RINGERIKSBANEN ANGÅENDE VERDIFULLE NATUROMRÅDER, PLANTE OG DYRELIV

Da jeg er hovedfagstudent i botanikk ved Universitetet i Oslo, og bor i Hønefoss, har jeg en del kjennskap til floraen på Ringerike, spesielt i området nord og vest for Åsa. Dette er et meget rikt botanisk område med mange sjeldne planter og naturtyper. Området har blant annet ca. 20 forskjellige orkidearter, noe som gjør det til ett av de rikeste orkideområder her i landet.

Av meldingen om Ringeriksbanen fra NSB ser jeg at traseene 3B og 4 muligens vil berøre dette området. Området har i dag flere vernede eller forslått vernede lokaliteter. I området ved Ultveitvann er det opprettet både naturreservat og landskapsvernområde. I verneplan for barskog er Ultveitåsen og Buruåsen foreslått vernet. Alle disse områdene har en meget rik vegetasjon og er mye brukt av Universitetet i Oslo i undervisningen som ekskusjonsområder. Jeg vil også peke på andre områder med verdifull vegetasjon som ikke er fredet, men som i høyeste grad er spesielle botanisk.

Følgende områder er tegnet inn på vedlagte kart:

Område 1 Gullerudtjern

Dette er et kalkrikt vann med en interessant kransalgevegetasjon. Vegetasjonen rundt vannet er tildels ganske rik. Gullerudtjern er meromiktisk, d.v.s. har stagnerende bunnvann. Dette er en sjelden innsjøtype og det eneste av sitt slag på Ringerike. Vannet er ofte benyttet til ekskusjonsformål av Universitetet i Oslo.



Tildelt Bevaringsprisen i Buskerud 1983

Fredrik C. Hildisch

NSB Hovedktr.	Kass.kode
15 SEPT. 1992	
Sak/Doknr. 15	
Arkivbet.	



"Gammelklokkergården" siden 1922

Til fylkesmenn, fylkesordf., ordf.,
Storting, media og andre.

"Gammelklokkergården" Hundstad gård
Klokkersvingen
N-3506 Røyse
Telefon: (067) 37 479

LOKALT STOFF? Nepppe!
Hvordan er det med veier/jernbane hos deg? Bra el.
dårlig? Er f.eks. trafikkgrunnet større? NSB
foreslår 2,6 milliarder oljekroner til Ringeriks-
banen gjennom Hole. - SI I FRA, du også!

3506 Røyse. i september 1992

Dere får brev og en flersidig merknad fra
"MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole"

VIL RINGERIKSBANEN ENDE I ET STORT "MAGEPLASK"?

Mange vil kanskje glede seg over det. "Da sparte vi de pengene". -
Distriktene har fått nok!

Vi som er i MILJØGRUPPEN I HOLE bor på det stedet i den kommunen hvor
det nå planlegges en ny jernbane - RINGERIKSBANEN, noen kaller den også
for Ringerikstunnellen. --- I Hole Kommune på Ringerike.

Det er der hvor Vikingene holdt til. Ja, faktisk startet Norge i Hole.
Fra skoletiden husker alle Harald Hårfagre som samlet Norge til et rike
og senere Olav den Hellige som kristnet landet. Kongens Utsikt som
kong Carl Johan ga sitt navn til. Han besøkte oss ofte.
Og hvor Asbjørnsen og Moe som ungdom blandet blod og svor vennskap hele
livet gjennom.

Men alt dette er jo så lenge siden. Men besøker du oss i Hole-Bygda
engang finner du selv ut at "tiden har stått litt stille her" - Vi
kjører bil og spiser litt potit-gull når vi har råd til det! Verre
er det ikke med oss! Vi ønsker å ha det litt slik - med naturen. Ikke
for mye vekst, det er alle politikerene i Hole enige om, for det øde-
legger miljøet fort.

Engasjert oss har vi i planene om Ringeriksbanen gjennom Hole. Vi
er for jernbanen. Det sier jo alle, i dag. Men vi er ikke for den når
den kan bli en katastrofe for det vi setter pris på og som kanskje
du også vil gjøre hvis du engang kommer hit en tur. Vi er ikke så
vanskelige som mange kanskje tror vi er. Men vi SIER I FRA - FOR VI
BOR JO HER.

§ 33-3 gir oss anledning til å si vår mening om planene fra Stortinget
- den berømte hestehandel om stamvei - som NSB's folk holder seg til.
NSB har jo riktig kommet på banen.

Vanskelig oppgave for dem. Der har man ikke bygget jernbane i Norge
siden 1962, så de som hadde ledende stillinger dengangen er enten
pensjonerte eller døde. De har ingen lett jobb i dag, for å få et
Supertog på skinnene som i hurtig luksus skal føre sine passasjerer
til Bergen fra Oslo på 3 timer og 5-10 minutter.

Vi mener nemlig at Supertoget ikke skal få kjøre til Hønefoss gjennom
Hole-bygda, men gjennom Hadeland. - Så egoistiske er vi i Hole - også
for din skyld, mener vi. Vi ønsker det LEVENDE, VISUELLE LANDSKAP.

for MILJØET I BYGDA VÅR-
interessegruppe i Hole

På baksiden har vi mer inf. . .

Fredrik C. Hildisch

Innhold,
5 sider, 2 kart og brosj.



"Gammelklokkergården" Hundstad - 90-årenes opplevelsessted - Kun grupper - Forhåndsavtale

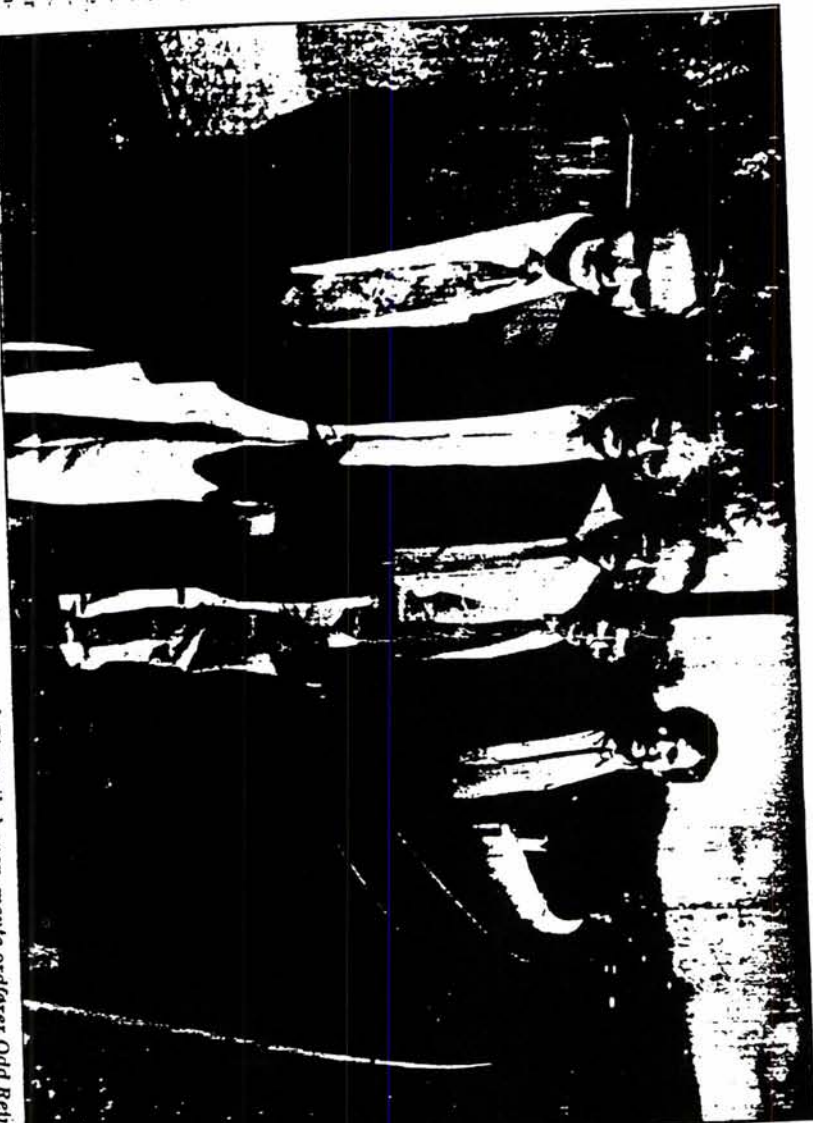


Samarbeid om jernbane?

Den politiske og administrative toppladse i Bærum hadde invitert seg selv til Hole og Ringetrike kommuner i går for å konferere om Ringetrikebanen. Møtene foregikk i den aller beste stemning, og optimismen rådet. Avskjedshilsenen fra ordfører Odd Reinsfelt til Ringetrikes Blad var at toget kommer en gang mellom 1997 og 2000.

RODVA/KNOPH

Men før man kommer så langt skal man gjennom blant annet en omfattende konsekvensanalyse og en krevende planlegging. Ordfører Heinsfelt la vekt på at det er ønskelig at de tre kommunene har et mest mulig sammenfallet. De syn Bærum er stort interressert i at Ringetrikebanen blir bygget fra Sandvika, og at det blir en stasjon ved Skul av hensyn til Rykkens 10 000



Det er ikke så forskrekkelig mange dr. før det første toget kommer på Ringetrikebanen, mente ordfører Odd Reinsfelt fra Bærum, til venstre. De andre jernbaneinteresserte er mot høyre ordfører Kolbjørn Kwærum, Ringetrike, rådmann Mads Sandman, Bærum, kommuneplan sjef Hans Kristian Lingsom, Bærum, og rådmann Ivar Vågen, Ringetrike. (Foto: Tor Hamnerstad)

siktpunkt opppe i Dronningen. Det er en stor velen. Ikke en se hvordan jernbane vil dele bygd. Det er stor respekt for de væringene må ta. De har alle spesielle interesser med spenningskommuneslystene. I Hole, sa ordfører felt.

Samarbeid

Ordfører Kolbjørn Kwærum sa at man står i en spenningsfylt situasjon. Det bør ordreges.

Rådmann Ivar Vågen sa at det er viktig å se på jernbanepressisene. Det er viktig å være utvilsomt. Det er viktig å ha standpunkt. Det er viktig å ha standpunkt. Det er viktig å ha standpunkt.

Fra MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole
3530 Røyse på Ringerike. (Tlf.: 067 37479)

Til fylkesmenn, fylkesordf., ordf.,
Storting, media og andre.

LOKALT STOFF? Neppel!
Hvordan er det med veier/jernbane hos deg? Bra el.
dårlig? Er f.eks. trafikkgrunnlaget større? NSB
foreslår 2,6 milliarder oljekroner til Ringeriks-
banen gjennom Hole. - SI I FRA, du også!

3530 Røyse,
1 september 1992

Dere får brev
fra "MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole"

VIL RINGERIKSBANEN ENDE I ET STORT "MAGEPLASK"?

Mange vil kanskje glede seg over det. "Da sparte vi de pengene". -
Distriktene har fått nok'.

Vi som er i MILJØGRUPPEN I HOLE bor på det stedet i den kommunen hvor
det nå planlegges en ny jernbane - RINGERIKSBANEN, noen kaller den også
for Ringerikstannellen. --- I Hole Kommune på Ringerike.

Det er der hvor Vikingene holdt til. Ja, faktisk startet Norge i Hole.
Fra skoletiden husker alle Harald Hårfagre som samlet Norge til et rike
og senere Olav den Hellige som kristnet landet. Kongens Utsikt som
kong Carl Johan ga sitt navn til. Han besøkte oss ofte.
Og hvor Asbjørnsen og Moe som ungdom blandet blod og svor vennskap hele
livet gjennom.

Men alt dette er jo så lenge siden. Men besøker du oss i Hole-Bygda
engang finner du selv ut at "tiden har stått litt stille her" - Vi
kjører bil og spiser litt potøt-gull når vi har råd til det'. Verre
er det ikke med oss! Vi ønsker å ha det litt slik - med naturen. Ikke
for mye vekst, det er alle politikerene i Hole enige om, for det øde-
legger miljøet fort.

Engasjert oss har vi i planene om Ringeriksbanen gjennom Hole. Vi
er for jernbanen. Det sier jo alle, i dag. Men vi er ikke for den når
den kan bli en katastrofe for det vi setter pris på og som kanskje
du også vil gjøre hvis du engang kommer hit en tur. Vi er ikke så
vanskelige som mange kanskje tror vi er. Men vi SIER I FRA - FOR VI
BOR JO HER.

§ 33-3 gir oss anledning til å si vår mening om planene fra Stortinget
- den berømte hestehandel om stamvei - som NSB's folk holder seg til.
NSB har jo riktig kommet på banen.

Vanskelig oppgave for dem. Der har man ikke bygget jernbane i Norge
siden 1962, så de som hadde ledende stillinger dengangen er enten
pensjonerte eller døde. De har ingen lett jobb i dag, for å få et
Supertog på skinnene som i hurtig luksus skal føre sine passasjerer
til Bergen fra Oslo på 3 timer og 5-10 minutter.

Vi mener nemlig at Supertoget ikke skal få kjøre til Hønefoss gjennom
Hole-bygda, men gjennom Hadeland. - Så egoistiske er vi i Hole - også
for din skyld, mener vi. Vi ønsker det LEVENDE, VISUELLE LANDSKAP.

for MILJØET I BYGDA VÅR-
interessegruppe i Hole

Frederik C Hildisch

NÅ GJELDER DET IGJEN

VI MINNER ALLE HOLEVÆRINGER OM HOLE KOMMUNES FOLKEMØTE PÅ VIK SKOLE ONSDAG 2. september 1992 - MØT OPP - FÅ EN KORT INFORMASJON OG GI DIN INFORMASJON TILBAKE OM HVORDAN DU MENER HOLEBYGDA SKAL VÆRE Å BO OG LEVE I FREMVER.

MILJØGRUPPEN ER PÅ BANEN IGJEN; BOKSTAVELIG TALT! Du kjenner oss igjen fra ny El6 over VIK og fra FINA-planen. Den gangen var det ofte snakk om nesten 100 arbeidsplasser der. Har du hørt om disse i det senere? Ikke vi heller! Det vi alle har sett er, at skråningen over VIK er rasert - det beklager mange nå. NÅ ER DET FOR SENT. En planlagt Ringeriksbane gjennom Hole VIRKER GJENNOM FREMTIDEN I FLERE HUNDREÅR.

I dag står Ringeriksbanen gjennom Hole på dagsorden. Det er planlagt bro over Tyrifjorden som Statens Vegvesen ivrer for. Kom på banen Holeværing - det er vår appell.

MILJØGRUPPEN GIR SIN STØTTE TIL DEN TAPRE ORDFØREREN VÅR SOM DENNE GANGEN "taler ROMA midtimot". Hun ønsker engasjement fra oss alle som bor og virker i denne rike kulturbygda - med tross alt mye uberørt mark. Som vi ønsker å ta vare på i størst mulig utstrekning.

Hva vil vi ha? SKAL RINGERIKSBANEN GÅ GJENNOM HOLE? Finnes det andre alternativer? MILJØGRUPPEN SIER ET KLART N E I TIL RINGERIKSBANEN GJENNOM HOLE-BYGDA. (Enten det er over eller under landskapet). Det finnes andre alternativer. Vi har funnet frem ET ANNET ALTERNATIV som vi krever skal utredes sammen med de andre (NSB's) videre i prosessen.

MILJØGRUPPENS TRASE-ALTERNATIV ER Å RUSTE OPP GJØVIKBANEN (Hadelandsbanen) fra Grefsen - Maridalen - Nittedal - Hakadal og til HARESTUA: Litt nord for HARESTUA bygges en NY TUNNELL som kommer ut, litt syd for JEVNAKER i Oppland Fylke. Denne tunnelen har en lengde på ca. 18 km. NB! Husk at NSB's Melding 1.7.92 opplyser at SANDVIKALINJEN gj. Hole får en tunnel på hele ca. 23 km. - Videre fortsetter banen i samme trase til nåværende jernbanestasjon. Denne strekningen RUSTES også opp. Så får Handelsstanden i Hønefoss stasjon uten at det bygges noen ny stasjon (stasjonsområdet ligger som kjent der i dag).

DET FÅR OGSÅ RINGERIKE KOMMUNE MED ORDFØREREN I SPISSEN. DE FÅR OPPNÅDD SITT STORE ØNSKE, som vi forstår - er at RINGERIKSBANEN blir bygget. Nabokommunen vår, får den IKKE gjennom sin nabo HOLE - men gjennom sin andre nabo HADELAND, som den i dag går SÅ ALLE SKULLE BLI FORNØYD - VI I Hole også.

Avstanden Oslo - Harestua - Hønefoss blir i reisetid med høyhastighetstog mellom 5-10 minutter lengre enn Oslo - Sandvika - Hole - Hønefoss. Det vil si at Oslo - Bergen - FOR DET ER - NB! - UTGANGSPUNKTET FOR STORTINGETS BESLUTNING (hestehandel om stamveien gjennom Valdres) - får en kortere reisetid mellom Oslo - Bergen enn det er i dag. I år 2005 (om 13 år) kan reisetiden Oslo - Bergen bli 3 timer gjennom Hole med STORE UKJENTE (for mange Holeværing) i natur eller over HARESTUA 3 timer og 5 eller 10 minutter ^{inngrep}. En annen sak, som ikke er uvesentlig hvis storflyplassen blir plassert på Gardermoen at det legges en ny bane fra HARESTUA til GARDERMOEN. - Hvorfor skal alle måtte reise til Oslo hvis man ønsker seg til øst eller vest i landet?

I år 2005 blir bussene bedre og veinettet forbi Sollihøgda og Skui FORBEDRET BETRAKTELIG. Busstiden med EKSPRESSBUSS fra sentrum Hønefoss til sentrum Oslo er IDAG knapt 1 time. I år 2005 blir den ikke over 45 minutter. (Hvis Ringeriksbanen gjennom Hole allikevel skulle bli bygget MOT ALLE ODDS, vil reisetiden med den være 35-40 minutter. ALTSÅ OMTRENT INGEN TID Å SPARE. Bussen er fleksibel og har flere holdeplasser enn toget vil ha - den kjører der hvor folk bor - og mange vil ikke behøve å kjøre lange veier til stasjonen. Toget gjør det ikke bortsett fra tett befolkede steder. HOLE EGNER SEG HELLER IKKE TIL EN STERK UTBYGGING - det ønsker heller ikke de fleste Holeværing. Siden vi bor i et sårbart NATUR- og KULTURLANDSKAP, reagerer vi kanskje sterkere enn andre som bor i byer eller deres nærhet.

DET ER INGEN ANDRE ENN HOLEVÆRINGENE SOM KAN SNAKKE SIN SAK - det kan vi ihvertfall ikke forvente at Ringerike Kommune gjør. Vi ønsker heller ingen DELT BYGD MED JERNBANE-trase SOM F L E R R E R opp landskapet og lager barriere. DET ER KLART AT VI SKAL SI IFRA! - V I B O R J O H E R

Og tilslutt. Det er ca. 2100 pendlere (iflg SLHK/1988, 30% av disse kommer fra Hole. Det er ca. 3300 pendlere fra de tre Hadelandskomm. (iflg. Regionplan Hadel. 1992). TROR DERE VIRKELIG AT DET BLIR EN JERNBANESTASJON i FJELLET VED SUNDVOLDEN TIL KANSKJE 50 mill. kroner FOR Å TA MED SEG ca. 60 - 100 pendlere. Trafikkgrunnlaget er ikke tilstede - og Hole ønsker ikke BYSTATUS. (For noen uker siden ble Nakkerud jernb.st. nedlagt). MILJØET I BYGDA VÅR-interessegruppe i Hole er for jernbanen og utbygging av den - MEN IKKE NÅR DET FØRER TIL KATASTROFE FOR NERMILJØET - TAKK.

Jeg ordner sporveksleren, herr Ordfører. Kjør gjennom Hole.

Etter å ha flerret opp Hole-bygda, tar vi navnet MILJØBYEN

Vi ba om støy. Legg småflyplassen hos oss. Pytt, pytt

Denne tegning som etterhvert har blitt velkjent i norske media er utsendt i postkassene i Hole. Ringerike Komm.

Ordføreren trenger hjelp og støtte fra hele bygda. I DIN MENING FØR DET ER FOR SENT

MILJØGRUPPEN's alternativ til ny/trase: RUST OPP HADELANDSBANEN MED TUNNEL FRA HARESTUA

Grunnet de store miljøhindringene i Hole blir det kanskje jernbaneferje over Tyrifjorden fra Sundv.-Hønefoss?

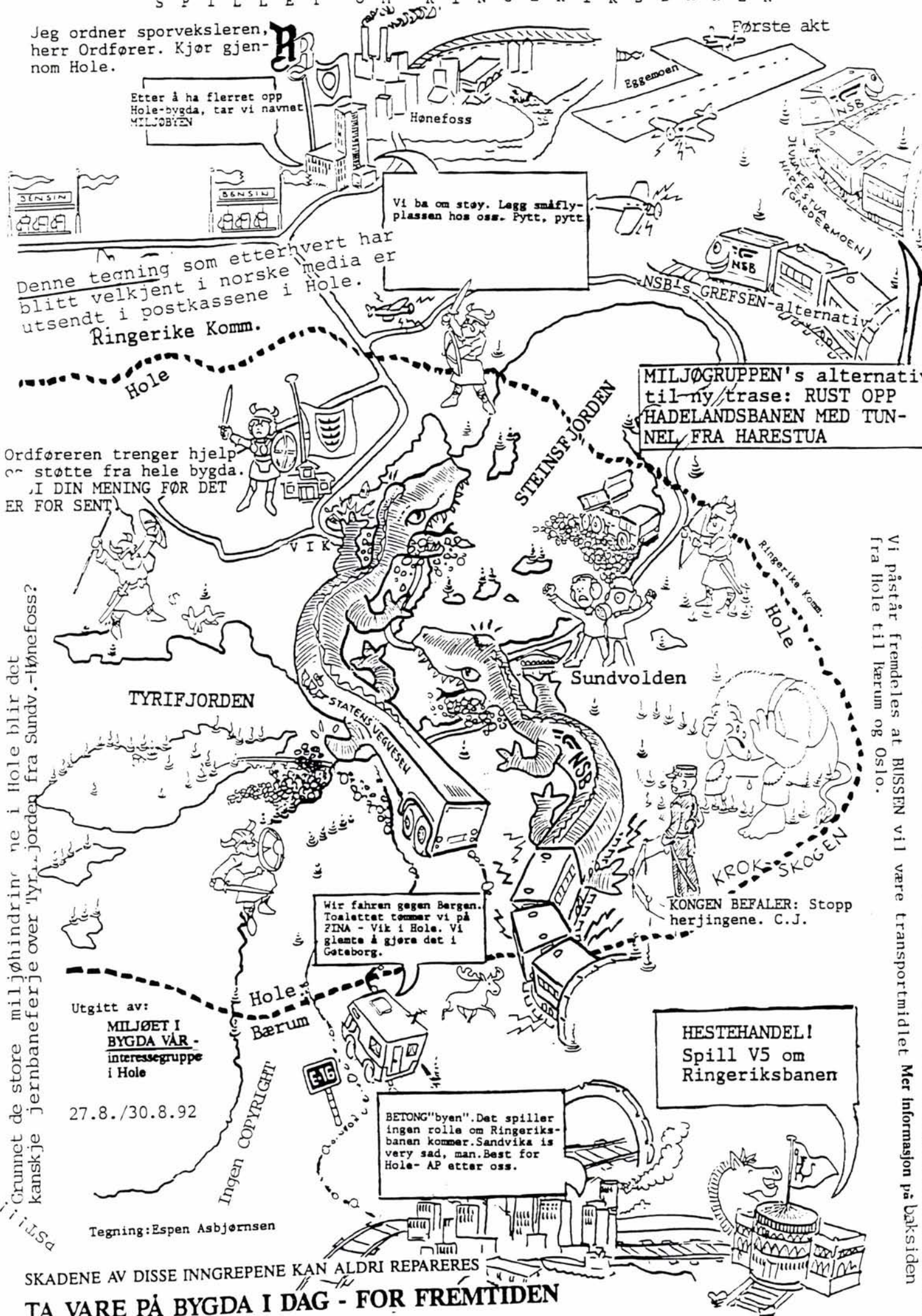
Vi påstår fremdeles at RISSEN vil være transportmidlet fra Hole til Bærum og Oslo. Mer informasjon på baksiden

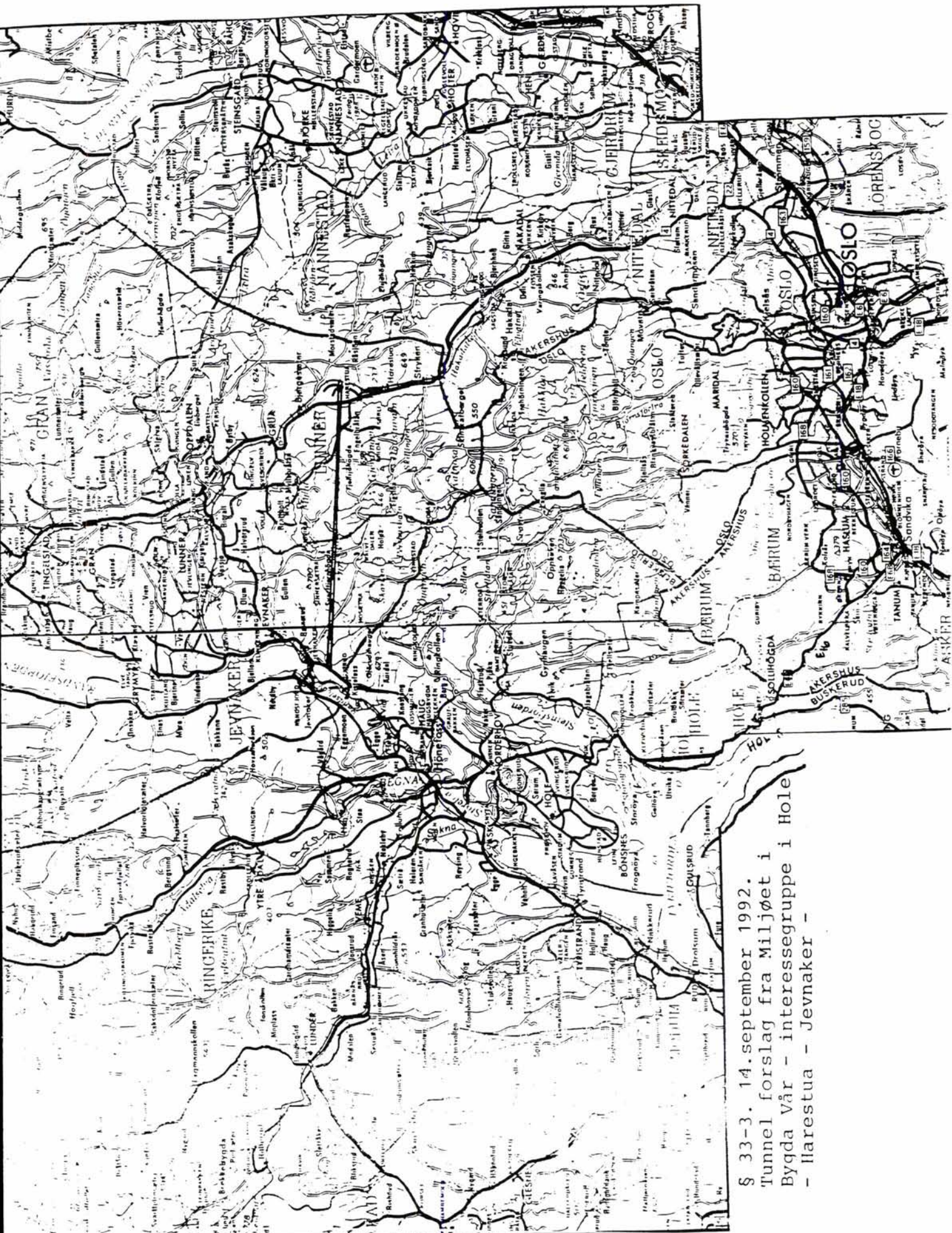
Utgitt av: MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole

27.8./30.8.92

Tegning: Espen Asbjørnsen

SKADENE AV DISSE INNGREPENE KAN ALDRI REPARERES
TA VARE PÅ BYGDA I DAG - FOR FREMTIDEN





S 33-3. 14. september 1992.
Tunnel forslag fra Miljøet i
Bygda vår - interessegruppe i Hole
- Ilarestua - Jevnaker -

Ringsørlisbanane

SPILLET OM RINGERIKSBANEN

KONSEKVENSER for MILJØET på Ringerike



Innenfor det skraverte feltet: NSB's alt. 1 og 2 (og 5A/5B) er planlagt gjennom feltet frem til Tolpinrud i Hønef. På nord- og sydsiden av VIK

KOMMUNEN RINGERIKE på Ringerike

Se Miljøgruppen i Hole merknad til NSB 14.9.92 punkt 8) a-e

Det skraverte feltet viser: Delta, Storelva, Helgel.m. og Lamoen. Videre mot øst til Stein, det naturlige felt, strømming av vann, det næring. EKSISTERENDE HELHET. og

NBI til media og skoler. Drage-tegningene kan brukes i nedelagsrift av alle

Utgitt av: MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole

TYRISTJØNDEN

SUNNVOLDEN

- a) Noen data: Den nye tunnelen fra Harestua til Jevnaker blir ca. 18 km lang. I NSB's melding av 1.7.92 opplyses at Sandvikalinjen gjennom Hole får en tunnel på (hele) ca. 23 km. Ca. 5 km lengre tunnel vil kreve store økonomiske uttellingener. Avstanden Oslo - Harestua - Hønefoss blir i reisetid med høyhastighetstog mellom 5-10 minutters lengre enn Oslo - Sandvika - Hole - Hønefoss. Ca. 3.300 pendlere fra 3 Hadelandskomm. (Regionpl. 1992).
- b) En annen sak, som ikke er uvesentlig hvis storflyplassen blir plassert på Gardermoen (uten storflyplass blir det i overskuelig fremtid fremdeles flyplass på Gardermoen) er at det kan legges en ny bane fra Harestua til Gardermoen (ca. 20 km lang). Hvorfor skal alle måtte reise til Oslo hvis man ønsker seg til øst eller vest i landet?

B. Oppnås det fordeler for HELE regionen? Vi mener det.

- a) Direkte linje (superbane) Bergen - Gardermoen via Hønefoss.
- b) Direkte linje (superbane) Hele vestsiden av Oslofjorden over Drammen (Vikersundbanen) via Hønefoss til Gardermoen (og Bergen).
- c) Næringspolitisk interessant. De store turistmagnetene på Østlandet, Blaaafarveværket på Modum og Hadeland Glassverk på Jevnaker kan få høyhastighetstog utenfor "stuedøren".
- d) Turister til vestlandet fra Sverige og øvrige Europa (og til og fra flyplassen på Gardermoen) kan lett og behagelig komme inn i regionen Hadeland - Ringerike Komm. og Modum. Næringspolitisk bør dette etter vår mening være interessant for våre nabokomm. i Oppland og nedre-Buskerud.

C. Har Norge virkelig råd til, og vil det være gangbar fylkes- og rikspolitikk, at det bygges (og planlegges) en NY JERNBANE i en region og hvor det allerede går flere jernbanetraséer?

- a) Leserbreve i lokalavisene viser at nedleggelsesspøkelset truer Vikersundsbanen og Gjøvikbanen. Hva er konsekvensen for disse hvis Ringerikebanen gjennom Hole blir realisert?

D. Et nytt utgangspunkt i Oslo er hvis man synes at et høyhastighetstog er en viktig del av et natur- og kulturlandskap, burde den også passe i den gamle kulturen i Maridalen. Vil vi da foreslå trasé ved Kasa gård (syd for Turter) i den fagre Maridalen. Derfra til Skar, delvis i åpent landskap og i tunnel frem til Hakadal og fortsette videre på opprustet og utrettet banelinje til Harestua.

KONKLUSJON fra Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe. Vår gruppe ble opprettet i 1990 for på det som kalles "grasrot-plan" å ta seg av evt. inngrep/forurensning i Hole's natur. Vi har allerede hatt endel å gjøre. Vi pleier å gå aktivt ut til Hole's ca. 4500 innbyggere, (nesten 1.800 husstander. Med flygebladet: SPILLET OM RINGERIKSBANEN. Denne gangen tok vi fatt i Stortingets hestehandel om stamveien over Valdres med koblingen av en Ringeriksbane. "SPILLET OM RINGERIKSBANEN". Bergensere og Hønefoss i Ringerike kommune kan få sin "Ringeriksbane". Men ikke gjennom Hole-bygda, men gjennom Ringerikes andre nabo - Hadeland, som den i dag går. Velkommen høyhastighetstog! - Du kan bli en Miljøvinner.

SÅ ALLE SKULLE BLI FORNØYD - VI I HOLE OGSÅ.

For Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole

Fredrik C Hildisch
Fredrik C Hildisch

10. Miltæranlegget Helgelandsmoen.
Hvilke konsekvenser får en jernbane i dets nærhet?. Militært sett ofte lite ønskelig å ha en jernbane så nær. Likeledes en eventuell jernbanebro over Tyrifjorden. Sees en gigantisk bro og en Ringerikebane til Bergen i sammenheng med eventuell fremtidig nedlagt Hadelandsbane over Jevnaker og Vikersundsbane, er en bro militært mål og kan hurtig ramme jernbanetransport fra Oslo-Bergen i en krigssituasjon. - Glasnost i dag - hva imorgen?
11. Konsekvensen av flere transporttilbud . Buss og bane konkurrerer med personbilen og med flyet på lengre distanser. Et konkurranseforhold vil oppstå hvor begge, både buss og jernbane, er subsidert fra fylket evt. staten. Skal et mindre busstilbud opprettholdes på de mindre eller ikke lønnsomme ruter i regionen Ringerike må staten/fylket enten gi mer støtte til bussen, eller bussrutene tilbud reduseres eller legges ned. Dette vil igjen øke privatbilismen. Eller at eldre og unge mister mulighetene til å besøke andre på egen hånd eller reise til andre steder i regionen som til f.ekspl. Hønefoss. I dag subsidierer de gode ruter (bl.a. Oslo-ruta) de dårlige (Åsa og Røyserutene).
Konsekvensen kan bli at inntjeningsevnen reduseres for buss-selskapet for Hønefoss-Oslo og gir en dominoeffekt, ^{ved} at de mindre lønnsomme rutene i distriktet må nedlegges. Noe kan eventuelt kompenseres med tilbringerkjøring til jernbanestasjonen(e). Usikkerhet. Vil være sterkt avhengig av avstand - pris for bensin for privatbil og togbillett.

Konsekvensen kan bli at Ringeriksbanen blir et kostbart, vedvarende underskuddsforetakende og at bussrutene heller ikke blir lønnsomme, resulterende i innskrenkninger og nedleggelser.

12. Miljøet i Bygda Vår's konklusjon til NSB's trasévalg.

Vår belysning ^{viser} at konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunnet i Hole blir så store at Miljøgruppen i Hole ikke kan akseptere en jernbane (alt. 1 og 2 med varianter) i Hole fra Oslo til Bergen via Hønefoss.

NSB's alternativ nr. 3 fra Grefsen til Hønefoss i ca. 40 km tunnel er et forslag som vi heller ikke regner med at NSB selv har noen tro på kan gjennomføres i praksis. Alt. 3 må derfor sees på som "et skuebrød" for kun å ha to alternativer tilbake (1 og 2), som begge går tvers igjennom Hole-bygda.

NB! De minimale tidsforskjeller. I år 2005: Buss (ekspressbuss) Hønefoss-Oslo, 54 km - KJØRETID 45 minutter. NSB's lokale Supertog via Sandvika over Hole med to stasjoner i Hole med 45-50 minutters KJØRETID.

MILJØGRUPPEN I HOLE's traséalternativ:

RUSTE OPP og RETTE UT enkelte strekninger på Gjøvikbanen (Hadelandsbanen). Bygge TUNNEL fra Harestua til Jevnaker (ca. 18 km lengde) til Hønefoss.

Fra Grefsen - Maridalen - Nittedal - Hakadal og til Harestua. Litt nord for HARESTUA bygges en NY TUNNEL som kommer ut litt syd for Jevnaker. Videre fortsetter banen i samme trasé til Hønefoss nåværende stasjonsområde i Hønefoss sentrum. Slipper å rasere sentrum av Hønefoss med en ny stasjon. Formannskapet i Ringerike Kommune og Handelsstanden i Hønefoss har opplyst at de ønsker en stasjon sentralt plassert i Hønefoss. (Og det, ^{er} ikke på Tolpinrud).

- a) Miljøgruppen vil supplere med følgende.

Som vi tidligere uttaler kan en Ringerikebane gjennom Hole;

- 1) ØDELEGGE ET KLASSISK BONDELANDSKAP
- 2) ØDELEGGE DEN EKSISTERENDE HELHET

- b) Landskapet mellom Tyrifjordens del ved Storelva (elven fra Hønef. til Nordfjorden i Tyrifjorden) og den andre fjordarmen øst for dette - Steinsfjorden består i det vesentlige av jordbruk, skog, spredt bosetning hvor størst boligtetthet er på Hebelandsmoen, natur- og kulturlandskaper og elveleier. De to nevnte fjordene ligger på 63 meter over havet.

Mellomliggende område ligger på ca. 70-80 meter ned mot 63 meter. Strekker seg fra stedene Stein - Hungerholt - Selte i øst. Brenna og Bråtan. I vest, Moesmoen - Helgeland - Domholt - Helgelandsmoen. I nord, Lamoen - Froksøya og Juvern (noe i Ringerike komm.). I Ringerike Kommune, Busund - Prestmoen - Storelva v/Momærud - Bærenga. (Vedl. kartskisse med skravert felt og tekster).

- c) Store deler av dette er fine og verdifulle jordbruksområder (noe av det beste i Norge) og det meste av jorden er det som kalles års-sikker - som gir under normale og noe tørke, årssikre avlinger. Jordsmonnet er dypt. DET HAR EN NATURLIG RIKDOM AV VANN UNDER JORDOVERFLATEN som "trekker" fuktighet til seg fra elveleiet Storelva/Tyrifjorden og fra Steinsfjorden og Juvern. Og Juvern med vann- og myrelementer. Det samme skjer også på den del som ligger i Ringerike Kommune ved stedene Ask - Bærenga - Tolpinrud ved Storelva området.

- d) Et inngrep og bygging av trasé eller tunnel gjennom dette området skader og kan bryte den naturlige "strømningen" av vann og næring. Konsekvensene for det hydroøkologiske liv, dyreliv og hekkeplasser for fugler kan bli ubotelige. Det er en eksisterende helhet.

- e) Innenfor dette området er det tre forskjellige naturreservater. Herav to i området Lamoen og Juvern. Et ved Odden, vest for Storelva Raste- og overvintringsplasser for svaner, ender og andre våtmarksfuglearter. Konsekvensen for dette fugle- og dyrelivsområdet bør videre utredes. Sist vinter 91/92 var det store ansamlinger av svaner ved Sundøya (Steinsfjorden), ofte var det tohundre svaner å se. Utover våren var det reder i fjorden.

9. Vi kan ikke forstå dette annerledes enn at med en bane gjennom Hole og/ evt. med stasjoner der, legger sentrale planleggere opp til en befolkningsvekst på adskillige titusener. Det kan bli konsekvensen av jernb. Både for at jernbanen skal ha trafikkgrunnlag og at mange forskjellige kommunikasjonsmidler "trekker" til seg utbygging og tilflytting.

- a) Hole Kommunes areal ligger presset mellom de to bykommunene, Ringerike med Hønefoss by og Sandvika (slik som det er bygget i betong og glass/plastic der, kan kanskje Sandvika snart få by-status). I Hole ønsker vi ikke BYSTATUS, men å opprettholde den naturlige leve- og boform som etterhvert dessverre også i dette land blir mangelvare. Disse nærbildene kan ikke hentes ut fra data av planleggere eller ingeniører i prosessen. De sees av hver enkelt av oss på vår egen måte som f.ekspl. et maleri oppleves. De etiske miljøhensyn må, etter vår mening være det overordnede. Samfunnet må godta merutgiftene. Siden mangel på opprinnelige landskapsbilder i samfunnets nære omgivelser ikke kan fremskaffes med tekniske innretninger.

buss til Bærum og Oslo forstår ikke vi.

- f) Miljøgruppen påstår fremdeles at BUSSEN vil være transportmidlet fra Hole (og Ringerike) til Bærum og Oslo. Trafikkgrunnet av pendlere er også svakt. Iflg. SLHK/1988 som fremdeles i 92 er aktuell, er det fra kommunene Ringerike og Hole ca. 2.100 pendlere som reiser med egen bil og buss. 30% (630 pendlere) av disse kommer fra Hole. I de første 6 mndr. 92 var snitt-tallet av kortkunder med buss fra Ringerike og Hole 619 personer pr. dag (ikke lørd. og sønd.) i tidsrommet fem dager i uken fra ca. kl. 0530 - 0830 til Oslo og retur fra ca. kl. 1500 - 1730.

5. Minimale tidsmessige forskjeller.

Tas det utgangspunkt i år 2005, om 13 år, er kollektivfelt/veiforbedring/ NY E16 bl.a. Sollih. - Bærum/Skui/Sandvika-Oslo betraktelig forbedret, og da kan avstanden mellom Hønefoss sentrum til Oslo sentrum (Nationalt.) være 54 km som med ekspressbuss kjøres på 45 minutter. (I dag, 57 km som kjøres på knapt timen). Bussenes teknologi blir bedre med bl.a. mindre utslipp av miljøødeleggende stoffer.

- a) Vi mener at Hølevæinger (og mange også fra Ringerike Kommune) fortsatt vil satse på kollektivtransport med buss siden bussen er fleksibel og dekker den nære trafikken, mens jernbanen og i særdeleshet høyhastighets- tog dekker de lange distanser.

6. Vi gjentar at Hole får ulempene med en Ringeriksbane gjennom bygda si og det ønsker vi ikke. Hole er en "grønn lunge" med et helt spesielt sårbart natur- og kulturlandskap inntil den mektige åsryggen ~~Krok~~ Krogen og innsjøene Steins- og Tyrifjorden som de største naturelementene.

- a) Trafikkåren E16 går tvers gjennom Hole. Den utvides stadig. For trafikken en nødvendighet, for miljøet en belastning. En jernb. vil ØKE BELASTNINGEN så vi mener AT BELASTNINGEN I HOLE AV E16 FÅR VÆRE TILSTREKKELIG.

7. Miljøgruppen ser det på den måten at en Ringeriksbane vil f l e r r e opp Holebygda og gi en betydelig barriereeffekt - dele bygda i to - skape problemer for lokale trafikkforhold, landbruk (det er en landbruksbygda), trafikk til fots og sykkel. ØDELEGGE ET KLASSISK BONDELANDSKAP og DEN EKSISTERENDE HELHET som ikke bare de som bor her gleder seg over, men også de som besøker kommunen eller ferdes igjennom pr. bil eller buss.

- a) Hvorfor skal et kommunikasjonsmiddel som jernbanen er, kjøre midt inn i et nesten uberørt, makeløst landskap når det kan unngås med et annet traséalternativ over Harestua, selvom reisetiden mellom Oslo - Hønefoss skulle bli forlenget med fra 5 - 10 minutter? (se vårt alt. over Harestua). Med slike minimale tidsmessige forskjeller, mener vi at da blir jernb. med sitt høyhastighetskonsept en MILJØBELASTER istedenfor en MILJØ-VINNER.

- b) Med et Supertog gjennom Hole har det tekniske fremskritt dominert naturen, og det som så mange setter pris på, i all overskuelig fremtid. Det er bevart natur som kan bli Norges særpreg og området rundt Tyrifjorden ved Sundvolden og bygda vestenfor er visuelt helt spesiell som vanskelig kan sidestilles med andre steder på Østlandet.

8. Naturvernområder. Naturkvaliteter. Det levende, visuelle landskap.

NSBs Melding har pekt på noen av disse områder og kvaliteter. Likeledes har Hole Bygningsråd, møtebok 24.8.92 saksnr. 37/92 pekt på mange andre og fått med seg det vesentlige - men ikke alt - etter vår mening.

SKADENE AV DISSE INNGREPENE
KAN ALDRI REPARERES

NSB Hovedkontoret,
Konsernstab strategi og miljø,
Postboks 1161 Sentrum,
0107 Oslo.

D14

3530 Røyse, 14. september 1992.

Kopi sendes: Ordfører og teknisk
sjef i Hole Kommune,
3530 Røyse.

R I N G E R I K S B A N E N

Høring av melding i.h.t. Plan og Bygningsloven § 33-3. Konsekvensutredninger. NSB's melding av 1.juli 1992.

MILJØET I BYGDA VÅR - interessegruppe i Hole har merknader til meldingens innhold.

1. Vi ønsker å påpeke at høringstiden fra 1.7.92 - 15.9.92 er for kort. Enkelte berørte kommuner har fått innvilget høringstid frem til 1.10.92. Denne må også sies å være for kort. I sommertiden frem til 15.8. er det vanskelig å få aktivisert folk og politikere og samle til møter. - Det har i 123 år vært diskutert og utredet Ringeriksbanen og nå skal det meste om den avgjøres på lokalplan i løpet av ^{en} 7 måneders høring. Dette mener vi må ansees å være i strid med plan- og bygningslovens intensjoner for høring.
2. Miljøet i Bygda Vår - interessegruppe i Hole uttrykker et klart NEI til Ringeriksbanen gjennom Hole-bygda. Enten det er over eller under landskapet. Det finnes andre alternativer. Vi har funnet frem til et annet alternativ for trasé som vi herved krever skal utredes videre i prosessen av NSB på en grundig måte sammen med de andre alternativene. Vi kommer tilbake til dette alternativet under punkt: Etter punkt 12, s.4.
3. NSBs Melding er snau og mangelfull. Videre mener vi at det er viktig at personer med miljøfaglig kompetanse også trekkes inn, ikke minst de som kjenner de lokale forhold.
4. Vi ramser her opp en rekke elementer som vil bli skadelidende eller direkte ødelagt hvis Ringeriksbanen blir ført gjennom Hole.
 - a) I anleggsperioden. Veier, lagringsplasser for masser, deponering av fyllmasser, lokaltrafikk, støy som larm, støv og visuell, videre brakkebyer. Natur- og kulturlandskap i dens nærhet. Dyreliv, våtmarksområder og dyrket mark.
 - b) En jernbane gjennom Hole vil skape ulemper for bygda, fordelene anser vi for å være små eller ubetydelige. Med eventuelle to stasjoner i Hole (Sundvolden og Helgelandsmoen) blir reisetiden fra Oslo S nesten det samme som den blir med ekspressbuss. At NSB vil få trafikkgrunnlag med stasjoner på disse to områder har vi ingen tro på.
 - c) Antall husstander pr. sept. 92 pr. postdistrikt: Krokkleiva (Sundvolden fra Asa til Nes i Hole - avstand ca. 12 km hvor Sundvolden ligger så og si i midten) med 530 husstander. Helgelandsmoen, med (hele) 120 husstander.
 - d) Tar vi med planlagt stasjon i Bærum, Skui, har Skui 620 husstander og Vøyenenga, 750 husstander. Her er det heller ikke mange å bygge stasjon for! Skulle Bærum Kommune eller befolkningen i denne del av Bærum, ha ønske om et kommunikasjonsmiddel på skinner (har buss i dag), kan Kolsås-banen som ligger et øyekast derfra forlenges til Skuiområdet.
 - e) Kort og godt, trafikkgrunnlaget er ikke tilstede. Hvordan NSB skal få økonomisk lønnsomhet med anlegg og drift av stasjoner i Hole og på Bærumssiden til konkurransedyktige billettpriser overfor egen bil/

forts. side 2.

D13



ArkiForum

Ciro Fiorito siv.ark. mnal
Arnstein W. Friiling siv.ark. mnal
Torvald Klem siv.ark. mnal
Elisabeth Paus int.arkitekt nil
Arne Sunde siv.ark. mnal

NSB
Hovedadministrasjonen
Prinsens gate 7-9

NSB Hovedktr.	Kass. kode
07 JULI 1992	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

0107 OSLO

Deres ref.:
Sak nr. : 85171
Sak : LN/NSB

Vår ref.: 0706as.br6
Dato : 06.07.92
Saksbeh.: A. Sunde

Bergensbanen Oslo-Hønefoss / Lysakerområdet

Lysakerelven Næringsvel (LN) som består av 13 eiere i Lilleaker/Lysakerområdet har følgende kommentar til planene om en forkortelse av Bergensbanen:

I Lilleaker/Lysakerområdet er det i dag nærmere 10.000 arbeidsplasser i gangavstand til Lysaker-Fornebu stasjon. Foreliggende planer om næringsutvikling i Oslo og Bærum kan doble dette tallet i løpet av noen år. Det er derfor både i næringsvellets og NSB's interesse å ta vare på det betydelige transportbehovet og -potensialet som ligger i dette området.

Lysaker er i dag et knutepunkt mellom lokale, regionale og nasjonale buss- og togruter, og med tilknytning til hurtigbåt på tvers av fjorden og direkte forbindelse til Oslo lufthavn.

Lysakerelven Næringsvel ber derfor om at en forgrening av Bergensbanen må legges fra Drammensbanen utenfor Lysaker stasjon.

Vi ber om å få oversendt NSB's høringsnotat om saken, fortrinnsvis i 18 eksemplarer.

Med vennlig hilsen
for Lysakerelven Næringsvel

Arne Sunde
Siv.ark. MNAL
ArkiForum a.s

Vedlegg: Medlemmer i LN

Kopi: LN's medlemmer



ArkiForum a.s
Cort Adelers gt. 17
Postboks 2313 Solli
0201 Oslo 2
Telefon (02) 56 31 00
Telefax (02) 56 22 10

Ksm
PEP
18 eks
sendt 8.7.92
24.7.92
Arkiv:
te

Infrastrukturen.

En jernbane vil gi press på arealer og økt befolkningstilvekst. Dette vil i ettertid gi press på arealer langt inn i neste århundre.

Samtidig innser vi at en ny jernbane vil gi oss et meget godt og miljøvennlig kollektiv-tilbud.

Konklusjon.

Ovennevnte bemerkninger mener vi er momenter NSB må ta med seg i det videre planarbeidet.

Lommedalens Vel vil med dette ikke ta stilling til hvilket av alternativene vi senere i planfasen vil gå inn for sett fra vår synsvinkel. Vi vil kun signallisere vår interesse i saken da den vil kunne få svært stor betydning for Lommedalen og dens beboere.

Vi er innstilt på samarbeide videre i planfasen og stiller med glede vår lokale kunnskap til rådighet for Deres videre arbeide.

Med hilsen for styret
i Lommedalens Vel



Øyvind Trulsrud
sekretær

D12

Lommedalens Vel

NSB Hovedktr.	KASS. KODE
21 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	
Artikkelnr.	

NSB, Hovedkontoret
Konsernstab Strategi og Miljø
Boks 1161 Sentrum
0107 OSLO

Postboks 56
1350 Lommedalen
Postgiro nr. 5 38 19 59
Bankgiro 1627.347.120.4

Deres ref.

Deres brev av:

Vår ref.

Lommedalen, den
17.9.92

AD. RINGERIKSBANEN: MELDING AV 1.7.1992 ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVENS PARAGRAF 33-3.

Vi viser til den fremlagte Melding og tillater oss herved å komme med enkelte synspunkter i forhold til meldingen.

Bakgrunn.

Lommedalens Vel anser traseen (alt. 1) gjennom vårt dalføre som en av de mest aktuelle. Derfor ønsker vi nå å signalisere at vi gjerne vil være aktivt med i prosessen fra første stund. LV har erfaring i planarbeide gjennom lang tid. Vi har utredet og laget planer og analyser omkring samfunnsforhold i vårt lokalmiljø ved en rekke tidligere anledninger. Når det anses nødvendig har vi benyttet utenforstående faglig kompetanse. Vi har, med god erfaring, utarbeidet planer også i samarbeide med bl.a. kommunen og trafikkselskapene.

Generelt.

Alternativ 1 anser vi som meget aktuelt. Det er også kun det alternativ, og den banestrekning som planlegges gjennom Lommedalen, som vi forholder oss til i vårt arbeid og våre uttalelser. Vi ser klart at vi har liten eller ingen innflytelse de de øvrige alternative traseer. Derimot ønsker vi å ha et ord med i laget dersom Alternativ 1 blir valgt.

Miljø.

Vi har i vårt tidligere planarbeid særlig lagt vekt på vårt fysiske miljø.

Vi tenker herunder bl.a. på landskapsvern, støy og landbruksinteresser. Det er et særpreget kultur-landskap i den trase som er valgt i Alternativ 1. Dette må besørges ivaretatt. Videre må eventuelle støyplager hensyntas og begrenses. På dette tidspunkt må også bemerkes at landbruket vil rammes ved at mange gårdsbruk vil bli berørt og eventuelt oppdelt.

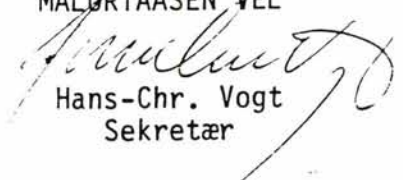
Av samme grunn er vi mindre positiv til avgrensning fra Sandvika, som ikke har den samme effekt for veitrafikk fra lokale områder, og som også vil gi en betydelig økning i antall tog langs Drammensbanen. Det er vanskelig å se dette gjort på nåværende spor, og økning av sporantallet må nødvendigvis medføre store inngrep i terrenget langs banen.

Vi antar at det omtalte nye dobbeltsporet Skøyen-Asker er ment å ville dekke behovet, og at dobbeltsporet må føres på helt ny trase. Ettersom traseen ikke er omtalt eller skissert i utredningen er det vanskelig å ta full stilling til de enkelte alternativer for Ringeriksbanen fordi disse prosjektene må ses i sammenheng med alle avgreningsalternativer fra Drammensbanen.

Malurtaasen Vel er naturlig nok ikke positivt innstilt til en avgrensning like vest for Lysaker, da denne vil bety tunnel under Malurtåsen. Åsens kjerne er i alt vesentlig massivt vulkansk fjell, og man ser ikke frem til anleggstid med rystelser. Det minnes i den forbindelse om at utsprenghningen av Granfosstunnelene nettopp er avsluttet - i god avstand fra åsen, men med nokså kraftige rystelser.

Vi er også bekymret over driftsstøy fra banens åpne trase såvel som fra tunnelen. Det er kjent at hjulstøy og larm kan dempes, og det konstateres med noe undring at utredningen ikke nevner dette.

Med vennlig hilsen
MALURTAASEN VEL


Hans-Chr. Vogt
Sekretær



MALURTAASEN VEL



Stiftet 1. februar 1914

NSB
Konsernstab strategi og miljø
Boks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Vår ref.: VNSB/THCV20

Vedr.: RINGERIKSBANEN - Konsekvensutredninger 1. juli 1992

Malurtaasen Vel har i styremøte 17. august 1992 behandlet nevnte melding. Malurtaasen Vel grenser til Drammensbanen fra Granfoss Bru til tidligere Myra stoppested og dekker høydedraget nord for samme banestrekning.

Vellets styre har følgende kommentarer til konsekvensutredningen:

TRAFIKKBILDET.

Vi godtar uten videre at en rask skinnegående forbindelse vil redusere veitrafikk mellom Ringerike og Oslo samt, avhengig av valgt trase, også mellom Lommedalen og Oslo. Vårt område ligger klemt inn mot et knutepunkt og imøteser enhver trafikkreduksjon med forventning.

Det savnes imidlertid i utredningen et overslag over hva banen kan bety for trafikkbildet i og rundt Lysaker, og også hvilke planer NSB har for å kunne føre en økt togmengde frem til forgrening ved Lysaker eventuelt til Sandvika.

Vi vil i forbindelse med trafikkspørsmålet peke på at Lysaker er i ferd med å bli et arbeidsplassområde med sentrumskonsentrasjon, og at en fremtidig avvikling av Fornebu flyplass kan medføre at "Fornebyen" i begynnelsen av neste århundre blir påbegynt og nokså raskt medføre et trafikkgrunnlag som kan forsvare anlegg av egen baneforbindelse til området.

Kommuneplanen for Bærum sikter mot økt boligkonsentrasjon tildels ved bymessig bebyggelse langs Drammensbanen. Det er forutsatt at beboernes arbeidsplasser vil finnes i Oslo og forventet at arbeidsreiser skjer med bane i betydelig større grad enn nå.

Disse forhold er ikke nevnt i utredningen.

TRASEVALG.

Malurtaasen Vel er av den oppfatning at en trase gjennom Lommedalen med avgrensning ved Skoyen er å foretrekke fordi denne vil bety at veitrafikk kan fanges opp og derved lette presset på Bærums østre områder.

Stabekk, 21.08.92

Side Nr. 1

4. Konsekvenser for landbruket må utredes bedre.

Det foreslåtte utredningsprogram for landbrukets ressurser er for svakt og generelt utformet. Det må være et minstekrav at det foretas registreringer på hvert enkelt bruk, både når det gjelder arealgrunnlag, verneverdige og vernede bygninger, anlegg, naturminner, kulturminner og fornminner. Det må legges spesielt vekt på at under-/overganger bygges slik at de drifts- og transportmessige ulemper blir minst mulig. De offentlige landbruksetaters ekspertise må benyttes i den videre planlegging.

Avslutningsvis vil vi peke på at jordvern og vern om kulturlandskapet er nasjonale satsingsområder som det må tas maksimalt hensyn til ved en eventuell bygging av Ringeriksbanen.

Med hilsen

For Norderhov Sogneselskap: Ottar Riis Strøm, leder (sign.)

Hole Landbrukslag: Per Hafnor, leder (sign.)

Buskerud Bondelag: Knut Lindstad, leder (sign.)


Olav Bjøtveit.

Kontaktadresse: Buskerud Bondelag, Storgt. 11, 3500 Hønefoss.
Tlf.: 067/22900.

forbindelse med slik rydding.

9. Tunnel kan kombineres med bygging av tilfluktsrom.
10. En unngår kostbare grunnarbeider p.g.a. vanskelig terreng og grunnforhold.
11. En unngår skogbranner som skyldes gnister fra hjul og bremseser.
12. Som avbøtende tiltak bør Staten støtte etableringen av et pukkverk slik at de enorme stenmassene kan bli anvendt på en måte som i minst mulig grad vil forringe landskapets karakter og egenart.

III. TEMAER SOM MA KONSEKVENSANALYSERES.

Dersom en innkortning av Bergensbanen skal kombineres med en Ringeriksbane, må følgende tas med i utredningsprogrammet:

1. Konsekvenser for jordvern og selvforsyningsgrad.

Vi mener det er av sentral betydning å få kartlagt hvor mye dyrka og dyrkbar jord som blir varig omdisponert. Alt. 1 og 2 med underalternativer vil legge beslag på landets mest produktive jord, jord som er egnet til matkorndyrkning og som det vil bli knapphet på i fremtiden. Det kornareal som underlegges irreversibel bruk, må kartlegges og konsekvensene for landets framtidige selvforsyningsgrad og matvareberedskap må anskueliggjøres. Traseen må legges slik at en unngår at store sammenhengende jordbruksarealer stykkes opp.

2. Bønder må holdes skadesløse.

Bønder som må avstå grunn og blir påført ulemper må holdes skadesløse ved at det ytes full erstatning for tap og ulemper, eller ved andre avbøtende tiltak i terrenget.

3. De indirekte utbyggingskonsekvenser må utredes.

I følge Stortingsvedtaket er formålet med Ringeriksbanen å korte ned transport- og reisetid mellom Oslo og Bergen. I Meldingen slås det imidlertid fast at Hole/Ringerike skal bli en forsted til Oslo og at det skal etableres "sovelandsbyer" for folk som arbeider i Oslo samt at banen vil gjøre det attraktivt for bedrifter å etablere seg i området. Dette vil etter vårt syn kreve en dobbeltsporet jernbane, noe som ble bekreftet av representanter fra NSB på et folkemøte i Hole 02.09.1992. I meldingen er det ikke nevnt noe om dobbeltsporet jernbane.

Dette må det skapes klarhet i slik at høringsinstansene ikke blir forledet til å uttale seg på falske premisser.

Det er viktig å få med i utredningsprogrammet trasealternativenes indirekte virkninger på fremtidige utbyggingsmønstre og konsekvenser for jordvern, kulturlandskap, naturmiljø, sosiale forhold m.m.

-folk med stort hastverk vil fortsatt ta fly tur/retur Oslo-Bergen. Vi tviler på om det er teknisk mulig å korte ned reisetiden mellom Oslo og Bergen til tre timer med tog.

-det er tvilsomt om Ringeriksbanen vil føre til noe radikal økning i turisttrafikken. De fleste turister er ute etter naturopplevelse, og det får de lite av i et tog som dundrer av gårde i 200 km/t og som i tillegg går gjennom mange tunneller. Som eksempel nevnes at de fleste turister fra Europa foretrekker å kjøre Rv7 over Hardangervidda framfor den tunnelrike E76 over Haukeli.

Konklusjonen må bli at den miljømessige gevinst av Ringeriksbanens alt.1 og 2 blir minimal i forhold til de dramatiske landskapsmessige inngrep som vil skje i et av landets vakreste kulturlandskaper. Den samfunnsmessige nytten av investeringen vil bli negativ, og nytte/kostnadsforholdet blir langt under 1.

Ringeriksbanens alt.1 og 2 bør derfor skrinlegges for godt, og det bør utredes om pengene kan brukes mer miljøeffektivt til å oppruste eksisterende banenett, bygge om Rørosbanen til elektrisk drift, forlenge Nordlandsbanen og få drift i Numedalsbanen igjen samt mange andre mindre sidespor som er blitt lagt ned de siste åra.

II. ALT. 3 MA FORETREKKES.

Dersom innkortingen av Bergensbanen blir en realitet, vil vi sterkt gå inn for en tunnelløsning etter alt.3, med underalternativene 3A eller 3C som de mest akseptable. Denne innebærer tunnel fra Grefsen til Hønefoss stasjon.

Følgende fordeler vil oppnås med dette alternativet:

1. Det vil spare kulturlandskapet og ikke føre til at selvforsyningsgraden av matkorn blir redusert.
2. Norge kan framstå som et foregangsland når det gjelder å utvikle teknikk for bygging 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.
3. En vil unngå støy og vibrasjoner.
4. En vil unngå forsøpling av landskapet, både fysisk og visuelt.
5. En vil unngå at vilt og bufe blir skadd og drept.
6. Staten sparer utgifter til grunnverv og ulemperstatninger/avbøtende tiltak.
7. Staten sparer kostbare investeringer i under-/overganger.
8. En vil spare utgifter til snøbrøyting og rydding av ras og rotvelter på banelegemet, samt unngå kostbart driftsstopp i



Hole Landbrukslag.
Norderhov Sogneselskap.
Buskerud Bondelag.

NSB Hovedktr.	17 SEP 1992
Sak/Doknr.	
Arkiver	

Hønefoss, 15. september 1992.

Til Norges Statsbaner
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo.

UTTALELSE TIL MELDING OM RINGERIKSBANEN.

Viser til Melding datert 01.07.1992. Som talerør for landbruksinteressene i Ringerike og Hole, har vi følgende kommentarer til den fremlagte Melding og utredningsprogram for Ringeriksbanen/forkortelse av Bergensbanen:

I. PROSJEKTETS ALT.1 OG 2 BØR SKRINLEGGES FOR GODT.

Vi vil gå imot at Bergensbanen kortes inn ved den foreslåtte bygging av Ringeriksbanen, alt.1 og 2. Dette standpunkt begrunnes utfra følgende momenter:

Banen vil gi minimal miljøeffekt.

Begrunnelsen for "hestehandelen" i Stortinget mellom Ap og Sv som førte til vedtaket om bygging av Ringeriksbanen, var store forventninger om miljømessige fordeler, særlig reduksjon av CO₂-utslipp og andre miljøskadelige gasser fra biltrafikk. En hadde håp om at det miljøvennlige toget skulle overta mesteparten av nær- og fjernttransporten av personer og gods fra miljøfiendtlige busser, lastebiler, trailere og personbiler.

Vil så dette skje? Vi mener nei, fordi:

-pendlerne fra Ringerike og Hole til Oslo vil fortsatt bruke buss og/eller privatbil, som er fleksible fremkomstmidler. Erfaringsmessig bruker de fleste pendlere ikke tog dersom arbeidsstedet ligger mer en ca. 1 kilometer fra stoppestedene. Det bør foretas en rundspørring blant pendlerne for å få kartlagt hvor mange som vil benytte seg av et pendlertog mellom Ringerike/Hole og Oslo utfra prismessige forhold og arbeidsstedenes avstand til stasjonene. Trass i økt regularitet av eksisterende pendlertog fra Oslos drabantbyer, har ikke dette i nevneverdig grad bidratt til å redusere bilkøene og antall "matpakkekjørere".

-dersom ikke avgiftspolitikken dreies radikalt i favør av togtransportert gods, vil dette fortsatt i det alt vesentligste foregå direkte fra produksjons- til forbrukssted med trailere og lastebiler. Mesteparten av råstoff og ferdige produkter fraktes i containere, og dersom fabrikken ikke har sidespor for direkte lasting/lossing fra jernbanevogner, vil containerne bli fraktet med bil for å spare to omlastingsoperasjoner som er svært kostnadsdrivende.



MELDING AV 1. JULI 1992 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS PARAGRAF
33-3 KONSEKVENsutREDNINGER. RINGERIKSBANEN.

Fellesmerknader fra Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og
Venstre i Ringerike kommune.

NSB hovedktr.		NSB kode
1. juli 1992		
Sak/Doknr.		13
Arbeidst.		

Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre i Ringerike mener at behandlingen av meldingen om Ringeriksbanen har vært ufullstendig i Ringerike kommune. Ut fra NSB's intensjon om en åpen høringsprosess for å klarlegge hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles, vil vi gi følgende merknader:

1. Et alternativt trasevalg for forkortelse av Bergensbanen som omfatter en hensiktsmessig tverrforbindelse til Gardermoen må konsekvensutredes. Dette alternativet må ligge inne dersom Gardermoen velges som hovedflyplass og bygger naturlig på Grefsen som utgangspunkt.
2. Valg av stasjonsområde er avgjørende for totaleffekten den nye traseen Oslo-Hønefoss får på trafikkbildet og miljøet i de berørte kommuner. En hovedjernbanestasjon f.eks. på Hvervenmoen kan gi en god løsning for tilknytning til annen kollektivtransport/godstransport og som innfallsport til Hønefoss sentrum. Dette bør derfor utredes nærmere og uavhengig av trasevalg. Den eksisterende jernbanestasjonen i Hønefoss utredes som stasjon for lokaltrafikken.
3. Steinsfjorden er i dag forurenset. Sentralt står svak utskifting av vannmasser mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden. Alle alternativ som medfører fjordkryssing bør ha konsekvensanalyser som avdekker disse problemene.
4. Det utredes konsekvenser for kulturlandskap, jord- og skogvern, fauna, flora, spesielle geologiske forekomster og natur- og kulturmiljø generelt. Konflikter mellom de forskjellige verneinteresser må komme klart frem.
5. Registrering av kulturminner (SEFRAK) må utføres. For Ringerike kommune er ikke denne registreringen fullført.
6. Det fremlegges plan med kostnadsoverslag for beplantning og forskjønnelse av områdene langs den del av traseen som vil gå i dagen. Landskapsbildet må bringes mest mulig tilbake til sin naturlige tilstand, dvs. før inngrep fant sted. Dette må omfatte samtlige traseer.

Ringerike Sp

Sigrun Trønrud
leder

Ringerike Kr.f.

Asle Olav Høllø
Asle Olav Høllø
leder

Ringerike V

Roy Bjørkeslett
Roy Bjørkeslett
leder

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162

0107 OSLO

NSB Hovedktr.		Mass kode
14.09.1992		
Sak/Doknr.		
Arkivnr.		

MELDING OM RINGERIKSBANEN

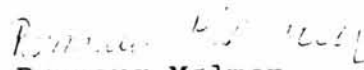
Vi viser til tilsendte melding om Ringeriksbanen. For Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s vil stoppmønster og frekvens være av avgjørende betydning for hvordan bussrutene blir lagt opp i forhold til tog.

SL ønsker å ha et begrenset antall knutepunkter der banen har tett frekvens. Det er derfor viktig at Ringeriksbanen ses i sammenheng med et eventuelt nytt dobbeltspor mellom Oslo og Asker. Det mest aktuelle knutepunktet er Sandvika, der vi allerede har utstrakt korrespondanse mellom tog og buss. Andre aktuelle korrespondansepunkter er Bekkestua og Lysaker i Bærum.

Ny Ringeriksbane vil kunne åpne for direkte nærtrafikk tog mellom Hønefoss og Oslo. Stopp for lokaltrafikk bør utredes ved Bærums Verk og Skui-området. Dette vil være særlig viktig dersom Bærum kommune lar videre boligutbygging skje i vestre Bærum.

I meldingen er nevnt at SL er en av samarbeidspartnerne ved vurdering av nærtrafikken. Vi ser fram til et godt samarbeid i det videre arbeidet.

Med hilsen


Helge Møen
Trafikksjef
Rønnaug Mølmen
Trafikkonsulent

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Fylkesmannen i Buskerud
Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune, Miljøetaten
Bærum kommune
Ringerike kommune, v/miljøvernleder Tollefsen
Hole kommune v/miljøvernleder Løseth
Norges Naturvernforbund
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
Den Norske Turistforening
Naturvernforbundet i Bærum
Naturvernforbundet på Ringerike
Bærum Velforbund
Kontaktutvalget for Velforeningene i Oslo
Ovenfor nevnte organisasjoner

for togtransport på strekningen Bergen - Oslo) og mindre justeringer av delstrekningene.

Vi forutsetter at de frivillige organisasjonene trekkes aktivt med i utredningsarbeidet. OOF og medlemsorganisasjonene sitter inne med mye lokalkunnskap om natur og friluftsliv i de berørte områdene.

Når det gjelder forholdet til friluftsliv er det ikke minst barrierevirkningene av jernbanen som må utredes. Utredningen må også ta for seg forholdet til nærfriluftsområdene. Disse er oftest små, bolignære arealer som det ikke er redegjort for i oversikter over viktige friluftsområder. Nærfriluftsområdene er essensielle for barns lek og utvikling.

Forholdet til Osломarka:

Flere av alternativene berører Osломarka (ved områdene Lommedalen, Øverland, Sundvollen, Krokkleiva, og østsida av Steinsfjorden). Det vises til Miljøverndepartementets "Forslag til arealdisponeringsgrense for Marka" ("Markagrensen") av 1986. Som en del av konsekvensutredningsprogrammet (grovmasket og senere finmasket) er det naturlig at det inkluderes et punkt som redegjør for forholdet til Markagrensen, samt at det gjøres rede for forventede framtidige virkninger av stasjonsplassering og utbygging nær Marka.


Forhold til annen planlegging:

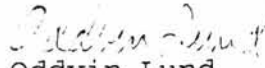
En grundig utredning av forholdet til andre sektorplaner er nødvendig. Målet må være å samle inngrepene i landskapet. Også forholdet til eventuelle nye kraftlinjetraséer må utredes.

Håndtering av steinmasser fra tunnelene:

En egen vurdering av hvordan man skal ta hånd om steinmassene må inneholde vurdering av alternative løsninger. Alle tenkelige løsninger må legges fram før valget tas. Både permanent deponering og anvendelsesmuligheter (herunder videreforedling av steinmassene i eksisterende pukkverk) må utredes. Hvis man finner en god løsning på masseproblemet, kan resultatet bli at man kan satse på et av de lange tunnellalternativene og således unngå inngrep i følsomme natur- og jordbruksområder.

Vennlig hilsen


Tore Hauger
gen. sekr.


Oddvin Lund
konsulent

Kopi: Miljøverndepartementet
Samferdselsdepartementet
Akershus Fylkeskommune
Buskerud Fylkeskommune



OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD

Kontor: Rifleggt. 13. 0470 Oslo. Telefon 39 48 16



Vår ref.: 4.41.21 OL

Deres ref: 92/790 (559)

Oslo, 15-09-92

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø

NSB Hovedktr.	Klassif.
1 8 SEPT. 1992	
Sak/Doknr.	34
Arkivbet.	

Uttalelse til NSBs melding om Ringeriksbanen.

Denne høringsuttalelsen er utarbeidet av Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) i samarbeid med Skiforeningen, Bårumsmarkas Venner, Ringerike Turistforening og Oslo og Omegn Turistforening (heretter benevnt som organisasjonene). Disse organisasjonene støtter uttalelsen.

OOF 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 Oslomarka, øke allmennhetens bruk av den og sikre atkomsten ved anleggelse av turveier og grøntkorridorer. Vi arbeider også for at friområder i bebyggelsen blir opparbeidet og tatt vare på.

Generelt:

Organisasjonene støtter en satsing på høyhastighetstog, og ser positivt på bygging av en Ringeriksbane. Miljø- og trafikkmessige forhold tilsier dette. Prosjektet vil imidlertid kunne få stor virkning på svært sensitive områder (særlig natur- og kulturlandskapet i Hole/Ringerike-regionen). Derfor må vi sette høye kvalitetskrav til konsekvensutredningsprogrammet. Konsekvensutredningene må også fortelle oss hva vi kan forvente når det gjelder virkninger på tettstedsutvikling i områdene hvor stasjonene legges.

Organisasjonene anser NSBs melding om Ringeriksbanen for å være god og formålstjenelig. Selv om meldingen kun i grove trekk skisserer de problemfelter som må utredes, synes den å være godt gjennomtenkt i sin behandling av disse. Planen for etappevis konsekvensutredning synes tilfredstillende.

Det går fram av meldingen at det er de framlagte traséalternativer som skal konsekvensutredes. Det kan synes som om meldingen ikke stiller seg åpen for andre alternativer. Det er etter vår mening svært viktig at også eventuelt andre alternativer som foreslås i denne høringsrunden utredes. Dette må gjelde både forslag til andre hovedalternativer (herunder eventuelle endringer i overordnet plan



D6

BÆRUM JEGER- OG FISKERFORENING

POSTBOKS 147 - 1301 SANDVIKA



Akershus Jeger og Fiskerforbund,
Boks 64,
2030 Nannestad.

BÆRUM 23/8 - 92.

NSB Hovedktr.	RUSS. A...
25 AUG. 1992	
Sak/Doknr.	
ARKIVBET.	

NY RINGERIKSBANE.

Vi viser til Deres brev av 14/8 d.å om ovennevnte sak, og meddeler herved at vi foretrekker alternativ 2 - SANDVIKSLINJEN - av følgende årsaker:

- 1). Ved at kommunikasjonen forbedres i denne regionen av komunen - forbedres muligheten til å bevare Løvenskioldbanen som skytebane. Presset på Østernvann som utbyggningsområde vil da falle bort. Avtjernaområdet vil da være like aktrativt.
- 2). Traseen vil i hovedsak gå under bakken og vil ikke berøre grønne områder i komunen. Dessuten vil den gi uante muligheter ved at den mer eller mindre følger E-16 (E-68).
- 3). Ved at kommunikasjonen i dette området forbedres, vil forurensningen bli mindre. Behovet for å bruke privatbil på jobben vil da falle bort.

For Bærum Jeger og Fiskerforening

Finn R. Opstad
Finn R. Opstad
form.

Kopi: Norges Skytterforbund,
NSB Hovedkontoret,
Konsernstab strategi og miljø.

AJFF mener at arbeidet med ny Ringeriksbane kan og bør forsette, og at arbeidet påbegynnes så snart det er mulig. De regionale, nasjonale og også globale (sett i norsk målestokk) miljøgevinster synes åpenbare. Spesielt da med tanke på muligheter for reduserte utslipp av klimagasser og "sur nedbør" avgasser fra biltrafikk. Gevinster i form av reduserte energikostnader pr. transporterte passasjer langs en gitt strekning er også en viktig miljøgevinst. Eventuelle ulemper i forbindelse med utbyggingen er det håp om at en grundig gjennomført konsekvensutredning vil avdekke i størst mulig grad, slik at man kan komme fram til den mest gunstige løsning når det gjelder trasé valg.

Vennlig hilsen
Akershus Jeger- og Fiskerforbund

Trond Asakskogen /s/
leder


Jan Huseklepp Witberg
Fagkons.

Kopi: Norges Jeger- og Fiskerforbund
Bærum Jeger- og Fiskerforening
Bærum Sportsfiskere
Sollihøgda Jeger- og Fiskerforening
Oslo fylkeslag av NJFF

Følgende er kommentarer knyttet til utredningsprogrammet, meldingens kapittel 3.

Det foreslåtte konsekvensutredningsprogrammet vil etter det AJFF kan se i grove trekk være tilfredsstillende. Når det gjelder tiltakets konsekvenser for miljø, vil det også være av betydning å kartlegge hva redusert biltrafikk som følge av overgang av reisende fra vei (E78 og E18) til jernbane, kan føre til av **positive** effekter f. eks i forbindelse med f. eks redusert omfang av viltpåkjørsler og evt. andre effekter for naturmiljøet, vilt og fisk.

I forbindelse med *kap. 2.7.2.4, Landskap, kulturmiljø og naturvernområder*, vil vi påpeke at det bør gjennomføres supplerende undersøkelser, fordi detaljeringsgraden i registreringsmaterialet kan og bør være bedre enn det som er tilfelle i dag (s. 38, 3. siste avsnitt).

Underkapitteloverskrift **naturvernområder**, er etter AJFF's mening en uheldig formulering, fordi dette setter for snevre grenser for hva som skal omfattes av utredningene. En korrekt forståelse av denne overskriften, vil være at den kun omfatter områder som konkret er vernet etter lovverket. Virkninger på naturmiljø, vilt- og fiskeinteresser vil være en mer presis definisjon av hva videre utredninger bør ta hensyn til.

AJFF vil i denne sammenheng også påpeke behovet for at man tar de nødvendige hensyn til undersøkelser for gyte og oppvekstområder for fisk, når det gjelder inngrep i bekker, elver og vann. Dette gjelder ved brobygging, kulvertbygging, fyllinger, endring av elve-/bekkeløp og evt. bekkelukkinger. Det er videre viktig at man ikke bagatelliserer viktigheten av mindre bekkers betydning som gyte og oppvekstområder for blant annet ørret, og at man tar hensyn til dette i den videre planleggingen. I stedet for gjennfylling vil derfor mindre broer være langt gunstigere sett fra fiskens synspunkt, og i mange tilfeller også fra fiskerens.

For en rekke viltarter vil større skjæringer være uoverstigelige hindringer, og det bør derfor i størst mulig grad tilstrebes bruk av tunnel framfor større skjæringer, evt. skjæringer med lengre overbygninger som er forserbare for viltet.

Kollisjoner med elektrisk ledningsnett i ulike former, er en viktig dødsårsak for en rekke fuglearter. Dette er belyst i en rekke arbeider blant annet fra NVE og NINA. Det er ikke kjent for AJFF hva kjøreledninger langs jernbanenettet betyr i denne sammenheng. I forbindelse med at deler av enkelte av trasé alternativene går gjennom områder som er viktig blant annet for våtmarksfugl og svaner, bør det utredes i hvilket omfang kollisjoner mellom kjøreledning og fugl kan bli et problem i spesielt viktige områder, og hva som evt. kan gjøres for å minimalisere et slikt problem. Elektrocutation er et annet problem i samme sammenheng, som da evt. vil gjelde alle elektriske kjøreledninger hos NSB.

Under *kap. 3.7.4.5 Friluftsliv og rekreasjon*, vil AJFF poengtere viktigheten av at jakt og fiske vies den oppmerksomhet som disse friluftslivsformenes omfang berettiger. Med anslagsvis 250.000 fritidsfiskere og 30.000 jeger i Oslo og Akershus sier det seg selv at dette er friluftaktiviteter som må vektlegges i en konsekvensutredning.



AKERSHUS JEGER- OG FISKERFORBUND



FYLKESORGANISASJON I NORGES JEGER- OG FISKERFORBUND

NSB Hovedktr.		Koss kode
6 SEPT. 1992		
Sak/Doknr.	23	
Arkivbet.		

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Saksbehandler, telefon
Jan Huseklepp Wilberg
06998275

Deres ref.
92/790 (559)

Vår ref.

Dato
15-09-1992

Hørings svar til melding vedr. Ringeriksbanen.

Akershus Jeger- og Fiskerforbund (AJFF) viser til brev av 30.06.92, ang. melding vedrørende Ringeriksbanen. AJFF ønsker i denne forbindelse å knytte følgende kommentarer til denne meldingen.

I henhold til adresselisten er det enkelte foreninger og fylkesledd samt Norges Jeger- og Fiskerforbund sentralt som ikke er tilskrevet i forbindelse med meldingen (Bærum Sportsfiskere, Sollihøgda Jeger- og Fiskerforening samt foreninger i Oslo og Buskerud, Oslo Fylkeslag av NJFF og Buskerud Fylkeslag av NJFF). For å unngå en tilfeldig behandling av meldingen, burde nevnte organisasjonsledd på linje med AJFF og Bærum Jeger- og Fiskerforening være tilsendt meldingen. Dette forutsettes fulgt opp i det videre arbeidet med planlegging omkring Ringeriksbanen.

Siden dette er en melding, har det ingen hensikt å komme inn på de enkelte traséalternativer, fordi disse ikke er ferdig utredet med hensyn på konsekvenser for natur og miljø mm. AJFF vil likevel påpeke de åpenbare fordeler det innebærer å velge et trasé alternativ som i størst mulig grad også kan avlaste/overta (fra vei) eksisterende lokaltrafikk fra regionen vest for Oslo, og at dette blir vektlagt i det videre utredningsarbeidet.

Alle trasé alternativer inneholder forslag som innebærer betydelige strekker med tunnel. Det er viktig at det masseoverskuddet som påpekes i denne sammenheng, kan nyttes som alternativ masse til ulike utbyggingsprosjekter i området. Dette kan være veibygging, i forbindelse med flyplassutvidelse, bygging av hovedflyplass eller liknende. Det bør derfor under det videre planarbeidet tilstrebes å finne best mulige anvendelsesområder for overskuddsmasse, slik at man minimaliserer problemene med massedepotier.

• NATURVERN • JAKT • FISKE • FRILUFTSLIV •

KONTORADRESSE:
GRANÅSGÅRDEN 1
NANNESTAD

POSTADRESSE:
BOKS 64
2030 NANNESTAD

TELEFON:
(06) 99 82 75

TELEFAX:
(06) 99 80 38

POSTGIRO:
0814 2880912

BANKGIRO:
1295.07.06684

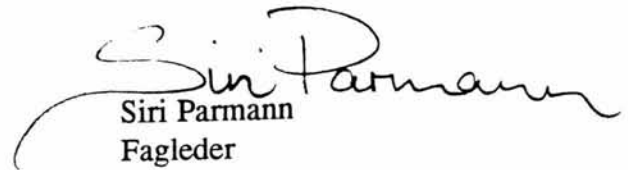
Det stilles store krav til utbygger om å ivareta tilstrekkelige hensyn til miljøet og naturressursene.

NJFF vil be om at å bli satt opp på NSB's lite over høringsinstanser. Vi vil i den forbindelse vise til merknader fra Akershus Jeger- og Fiskerforbund vedrørende vår organisasjons representasjon på denne listen.

Vennlig hilsen
NORGES JEGER- OG FISKERFORBUND



Stein Lier-Hansen
Gen. sekr.



Siri Parmann
Fagleder

Naturvernloven, er nettopp gjennomført for å sikre områder mot inngrep av ulik art, samt for å på best mulig måte bevare en ønsket naturtilstand. Dersom det endelige valget skulle falle på en trase som medfører direkte kryssing av områder med vernestatus, vil dette bety en vesentlig svekkelse av Naturvernlovens muligheter til å sikre områder.

Generelt sett mener NJFF det bør legges betydelig vekt på å minimalisere konfliktene i forhold til hensyn til miljøet og naturressursene. Traseene bør i størst mulig grad unngå viktige vilt- og plantebiotoper og viktige friluftsområder. Samtidig bør en unngå utfylling av våtmarksområder, samt unngå å komme i konflikt med områder vernet med hjemmel i Naturvernloven eller gjennom administrative vedtak i de enkelte kommunene eller andre områder med dokumenterte verneverdier. I denne sammenheng vil det være viktig å legge vesentlig vekt på avbøtende tiltak der konflikter ikke kan forebygges gjennom trasevalg.

I grove trekk ser utkastet til utredningsprogram ut til å være tilfredstillende. Når det gjelder undersøkelser som må gjennomføres for å innhente nødvendig informasjon, vil NJFF understreke betydningen av å benytte anerkjente forskningsinstitusjoner som NINA og NIVA.

Generelt er områdene i og ved Oslo tildels meget strekt preget av et stort utbyggingspress på de gjenværende arealene. Kulturlandskap og friområder som ikke omfattes av Markagrensen, må betraktes som særdeles verdifulle. Flere av alternativene til traseer for en ny Ringeriksbane, vil komme direkte i konflikt med et sterkt ønske blant store deler av befolkningen i området om å ta vare på slike viktige lunger. Gjennom utredninger av tiltakets virkninger, må forholdet til disse interessene også komme klart fram.

Uansett valg av trase ut fra de alternativer som nå er forhåndsmeldt, legges det opp til at jernbanen en vesentlig del av strekningen vil gå i tunnel. Noe som medfører et betydelig masseoverskudd. NJFF ser det som viktig at det utredes hvordan disse overskuddsmassene skal nyttes.

Det sogner store befolkningskonsentrasjoner til de områdene som omfattes av denne forhåndsmeldingen. Innen området utøves det et allsidig friluftsliv. Markaområdene og andre områder som berøres av planene om en ny Ringeriksbane, kjennetegnes nettopp av de gode mulighetene til å drive med et vidt spekter av friluftslivsaktiviteter. Utøvelse av jakt og fiske spiller en vesentlig rolle i denne sammenheng. Det er viktig at en under arbeidet med konsekvensutredningene får fram et klart bilde av eventuelle effekter av tiltaket for allmennhetens muligheter til å utøve ulike former for friluftsliv.

Avsluttende merknader.

NJFF vil understreke at vi ser det som positivt at det legges opp til en økt satsing på utbygging av jernbanen. Samtidig er det her snakk om omfattende inngrep i områder der presset på arealene er stort, og hvor inngrep i kulturlandskapet og friluftsområdene vil kunne medføre omfattende konflikter mellom ulike interesser.

NORGES JEGER- OG FISKERFORBUND



NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 Oslo

NSB Hovedktr.	
7 SEP 1992	
Sak/Doknr.	2/
A 121 61	

Hvalstadåsen 5 -
Postboks 94, 1364 Hvalstad -
Sentralbord: Tlf. (02) 78 38 60 -
Telegr.adr.: Jakt-Fiske
Teletax: (02) 90 15 87
Postgiro: 0814 5143870
Bankgiro: 7154.05.02050

Vår ref.: 10.6/SP

Dere ref.:

Hvalstad, den 07.09.92

Ringeriksbanen - melding etter Plan- og bygningslovens § 33-3, konsekvensutredninger - høringsuttalelse.

Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) viser til melding etter Plan- og bygningslovens § 33-3 om konsekvensutredninger vedrørende Ringeriksbanen. NJFF stod ikke oppført på NSB's liste over høringsinstanser, men tok direkte kontakt med NSB og fikk oversendt saken.

NJFF vil ikke kommentere nærmere begrunnelsen for tiltaket eller i denne omgang ta stilling til valg av trase, men vil konsentrere oss om alternativenes virkninger for miljø og naturressurser spesielt. I den forbindelse vil vi også se nærmere på forslaget til utredningsprogram, med særlig vekt på de deler av programmet som tar for seg tiltakets konsekvenser for miljø og naturressursene.

Generelle kommentarer.

Ut fra politisk vedtatte målsettinger om reduksjon av nitrogenutslipp og andre klimagasser, samt hensyn til miljøet generelt, er en satsing på jernbanen et skritt i riktig retning. En vridning over på økt bruk av jernbane som alternativ til bil- og flytransport, vil kunne gi en nedgang i miljøfarlige utslipp og være et verdifullt bidrag på veien for å skape et bedre miljø.

En økt satsing på jernbanen vil måtte innebære naturinngrep i varierende omfang. NJFF finner grunn til å streke under behovet for å velge alternativer som på sikt vil spare naturmiljøet i størst mulig grad.

Tiltakets virkninger - forslag til utredningsprogram.

De foreløpige vurderinger som er foretatt for å kartlegge virkninger av tiltaket, har så langt avdekket en rekke negative effekter nær sagt for alle de ulike alternative traseene. NJFF ser det som særlig uheldig at flere av traseene er tenkt lagt innen eller tett opptil områder med vernestatus. Vern av områder med hjemmel i



NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø.
Postboks 1161 Sentrum
0107 Oslo

NSB Hovedktr.	Koss.kcdå
1 6 SEPT, 1982	
Sak/Doknr. 1161/1161	
Arkivhet.	

RINGERIKSBANEN - merknader til meldingen.

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus støtter uttalelsen fra Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) som vi også er medlem av, men ønsker å komme med følgende tilleggs syn.

- 1) Utredningen bør også dekke konsekvensene for de jernbane strekninger som nå forbinder Oslo med Hønefoss. Banen om Jaren og banen om Drammen.
- 2) Virkninger på Oslo bys utviklings retning. Mot vest eller Nord ? Vill valget føre til en forsering av ny Oslo tunnel mot vest.
- 3) Ringeriksbanes påvirkning av Gardermoen utbyggingen ?
- 4) Hvilke transport alternativer må vi ha hvis flytrafikken må dempes sterkt pga miljøhensyn? Faller en del av begrunnelsen for høyhastighetsbane bort når konkurransen med fly dempes?
- 5) Det er ønskelig at det redegjøres for hvilken sammenheng det er mellom hastighet og miljøtilpasning. Tenker blant annet på hvordan en reduksjon av kurveradien bør kunne gi en bedre landskapstilpasning og om deler av innvunnet tid i rette tunnelstrekninger kan kom landskapet til gode når en går i dagen?

Skal jernbanen få den renessanse vi ønsker, er det viktig at vi ser utviklingen av et nytt jernbanekonsept i et bredest mulig perspektiv. Her kommer jernbanens miljøfordeler sterkt inn.

Vi håper på muligheten for et tett samarbeid ved den videre behandling av dette viktige miljøprosjektet. Naturvernforbundet i Oslo og Akershus har arbeidet meget med Oslomarka og utviklingen av vår region. Vi mener vi er godt orientert innen de krav miljøet kommer til å sette til den kommende samfunnsplanlegging og at NSB ønsker å bruke vår kunnskap.

Med vennlig hilsen

for Naturvernforbundet i Oslo og Akershus



NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Post Oslo
6 SEP 1992	
Sak/Doknr.	
A. Hørdal	

Deres ref:
01.07.1992

Vår ref.:
NpR/E.R. 92

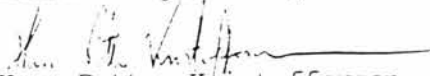
Dato:
15.09.92

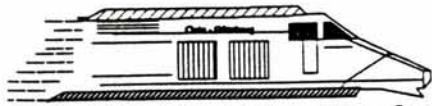
HØRINGSUTTALELSE OM RINGERIKSBANEN

Vedlagt er Naturvernforbundet i Buskeruds merknader til NSB's melding om bygging av ringeriksbanen.

Da det alt er registrert en ganske kraftig motvilje mot denne banen på visse deler av Ringerike, er det viktig at NSB tar disse signalene alvorlig. Selv om jernbanen er et svært miljøvennlig transportmiddel, forhindrer ikke det at bygging av en dobbeltsporet høyhastighetsbane er et betydelig inngrep. Det er derfor viktig at man går varsomt fram og forsøke å forhindre de store arealkonfliktene. I denne saken er det særlig gode muligheter til det, da det foreligger så mange ulike alternativer. Og flere kan kanskje også vurderes.

Vennlig hilsen
Landsutvalget for jernbane


Hans Petter Kristoffersen
leder



Landsutvalget for jernbane

Postboks 154, N-1430 ÅS

NSB Hovedktr.	17.09.1992
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Ås 14.09.92

MERKNADER TIL MELDING VEDR. RINGERIKSBANEN.

Landsutvalget for jernbane har på styremøtet 10. september 1992 behandlet denne meldinga. Styret er tilfreds med at det planlegges en innkorting av jernbanen til Bergen, men vil samtidig understreke at det på det nåværende tidspunkt er vanskelig å ta standpunkt til et av de konkrete traséalternativene. Vi regner med at det er mange faktorer som vil være avgjørende for et endelig valg av trasé. Dette er faktorer som vil komme sterkere fram i den videre prosessen. Imidlertid har vi en del generelle kommentarer til de ulike alternativene.

Etter de forutsetninger som nå er tilstede taler mye for at et alternativ som går ut nord for Oslo er å foretrekke. Det viktigste argumentet i så henseende er etter vår mening Oslo-tunnelen. Vi kan ikke skjønne at det vil være mulig å øke trafikken gjennom denne ytterligere, da den alt i dag har store kapasitetsproblemer i rush-tida. Vi ønsker imidlertid ikke å binde oss opp i Alt. 3. Det kan f. eks. tenkes at man kan gå litt lenger nordover på Gjøvikbanen før man skjærer vestover. Dette vil føre til litt lenger reisetid, men vil samtidig gi søndre del av Gjøvikbanen økt kapasitet, med dobbeltspor til f. eks. Hakadal.

Et annet viktig argument er de naturgitte forhold. Alt. 1 og 2 vil legge beslag på store arealer med svært god dyrkingsjord, samtidig som de vil berøre viktig kulturlandskap, med bl.a. fornminner.

Vi er også svært betenkt med å anlegge en ny stasjon utenfor sentrum. Etter vårt syn vil det være med på å undergrave et av jernbanes store fortrinn, nemlig at toget frakter oss fra sentrum til sentrum.

Adresser:

Leder: Hans Petter Kristoffersen, Løkkeveien 5C, 1430 Ås
Sekretær: Ragnar Onsaker, Edvard Munchsgt 4, 1500 Moss

Telefon:

09 94 28 80
09 27 52 09

Postgiro:

0807 2860021

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

12. 03. 1997

I

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU06286
200000029738