

## **RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER OG REVIDERT HOVEDRAPPORT. HØRINGSUTTALELSE**

Vi viser til oversendelse fra NSB Bane, Banedirektøren.

Konsekvensutredningen for Ringeriksbanen (fase I) ble lagt ut på høring høsten 1993. Utredningen omfattet 6 hovedalternativer i tillegg til referansealternativet, som er dagens bane via Drammen. På grunnlag av høringsuttalelsene og den sentrale behandlingen av utredningen, er det nå utarbeidet en tilleggsutredning som tar for seg konsekvenser av bearbejdet og til dels nye alternative traséer for jernbanen. Det er også foretatt grundigere utredninger av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud.

### **Fylkesmannens tidligere uttalelse**

Til konsekvensutredningen høsten 1993 uttalte fylkesmannen bl.a. at ut fra hensynet til økt kollektivtrafikkandel i regionen, burde tilpasninger av hovedalternativ 2 over Sandvika utredes videre. Fylkesmannen understreket imidlertid at en løsning på Akershus-siden ikke måtte legge utilsiktede bindinger på trasévalget i Hole og Ringerike, hvor det er betydelige konflikter med naturvern, landskap, friluftsliv og kulturmiljø. Fylkesmannen foreslo derfor at et eventuelt justert alt. 2 over Sandvika burde legges i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6 A med tilkobling til Bergensbanen nordøst for Hønefoss.

Fylkesmannen anbefalte videre at dersom det ikke er mulig å finne traséer som tilfredsstillende miljø- og kulturvern hensynene i hovedalternativ 2 gjennom Bærum, måtte også alternativ 6A fra Skøyen/Lysaker til Hønefoss utredes nærmere.

Fylkesmannen la i sin uttalelse ellers vekt på at det i videre utredningsarbeid måtte foretas en grundig vurdering av eventuelle konsekvenser for de varig vernede vassdragene i Oslo-marka. Det ble likeså fremhevet at konsekvenser av masseuttak og etablering av massedeponier måtte utredes og at nødvendige avklaringer av massedeponiene ble foretatt før anleggsstart. Fylkesmannen bad spesielt om at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag ble utredet nærmere.

### **Tilleggsutredningen**

I foreliggende tilleggsutredning er flere av de opprinnelige alternativene bearbejdet og det er utarbejdet kombinasjoner av alternativer bl.a. slik fylkesmannen anbefalte. Følgende alternativer er utredet:

- Alt. 2: Sandvika -Kroksund- Hønefoss over hhv Bjørum, Økri og Rud i Bærum.
- Alt. 3: Grefsen - Åsa - Hønefoss
- Alt. 6: Skøyen - Åsa - Hønefoss
- Alt. 6: via Lommedalen.
- Alt. 2/6: Sandvika - Åsa -Hønefoss over hhv. Bjørum, Økri og Rud.

NSB anbefaler alternativ 2 Sandvika via Bjørum og Vik i Hole kommune. Momenter for anbefalingen er forventet høy samfunnsøkonomisk nytte og god bedriftsøkonomi, god betjening av eksisterende og eventuelt nye boligområder i Bærum og relativt lave utbyggingskostnader.

NSB vil etter at tilleggsutredningen er offentlig hørt, gi sin endelige innstilling på valg av hovedkorridor overfor Samferdselsdepartementet. Det antas at endelig avklaring sannsynligvis vil bli behandlet av Stortinget. Hovedplanlegging for valgt korridor vil skje gjennom kommunedelplanlegging (konsekvensutredningens fase II). Program for utredningens fase II er utsatt i påvente av nærmere avklaring av utbyggingskorridor.

### **Miljøvernavdelingens merknader**

Det er positivt at tilleggsutredningen bl.a. omfatter de alternativer som fylkesmannen anbefalte nærmere utredninger av. Dette gjelder særlig kombinasjonsalternativet 2/6 over Sandvika - Åsa - Hønefoss som gir relativt stor samlet transportnytte samtidig som de uheldige konsekvensene for natur- og kulturmiljøet på Buskerudsidene reduseres.

Miljøvernavdelingen har merket seg at det i forutsetningene som er lagt til grunn for beregning av samfunnsøkonomiske konsekvenser, ikke regnes med samfunnsmessig gevinst i å flytte trafikk fra veg til jernbane siden biltrafikken selv dekker opp for de eksterne kostnader den påfører samfunnet. Likeså regnes det ikke med energigevinst eller reduksjon av luftforurensning ved overflytting av trafikk fra vei og fly til bane. På nasjonalt nivå er dette muligens riktig, men på lokalt nivå, spesielt i Oslo-området, vil det etter vår oppfatning ha åpenbare positive miljømessige og samfunnsøkonomiske effekter å føre trafikken fra bil til bane. Særlig gjelder dette i rushtiden hvor et stort antall solobilister belaster vegnettet og bl.a. fører til betydelige tidstap for andre trafikanter og i neste omgang ytterligere behov for vegutbygging.

### ***Vurdering av alternativer***

Et hovedproblem for alle alternativene er knyttet til konsekvensene av de foreslåtte tverrslagene i Marka. Tverrslagene er plassert i sentrale områder av Marka, noe som bl.a. medfører transport av tunnelmasser over lange avstander. Transporten forutsettes i hovedsak å skje på eksisterende skogsbilveger slik at inngrepene kan reduseres mest mulig, men både tverrslagene og anleggsvegene ut av Marka og utkjøringen av masse over flere år, vil utvilsomt ha negative virkninger for naturmiljø og friluftsliv. I tillegg vil anleggstrafikken kunne påføre beboerne langs de benyttede veger betydelige belastninger. Det er også uklart hvorvidt anleggsvegene skal holdes intakte og åpne såvel sommer- som vinterstid av hensyn til beredskap og transport ved vedlikehold og eventuelle uhell i tunnelene.

Tverrslagene er begrunnet ut fra sikkerhetsmessige, anleggsmessige og økonomiske hensyn. Det finnes imidlertid ikke retningslinjer eller krav til anlegg av tverrslag, men det hevdes i utredningen at kostnadene ved å drive lange tunneler vil øke med 60-100% uten tverrslag. Lokaliseringen av tverrslagene er imidlertid ikke endelig fastsatt. Miljøvernavdelingen regner med at det er store muligheter for tilpassinger til landskap, veger og andre hensyn i den videre planleggingen.

Det er ikke foretatt særskilte konsekvensvurderinger av tverrslagene og den virksomhet som skal skje i anleggsfasen, herunder eventuell deponering av mindre verdifulle masser,

massetransport og annen kjøring i tilknytning til anleggsarbeidet. Dette forutsettes i utredningsprogrammet utført i forbindelse med den mer konkrete planleggingen i fase II.

Miljøvern avdelingen vil peke på at tilleggsutredningen ytterligere har tydeliggjort behovet for en grundig vurdering av hvilke konsekvenser plassering og drift av tverrslagene vil kunne få for bruken av Marka, naturmiljøet og befolkningen som vil få ulempe av anleggstrafikken. Sannsynligvis vil dette ha såvidt store konsekvenser at de burde ha vært utredet allerede i fase I som grunnlag for valg av jernbanekorridor. Vi minner om at det både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå er vedtatt at Marka skal bevares mest mulig upåvirket av tekniske inngrep på grunn av den store betydning den har for friluftslivet og i naturvern- og kulturvernsammenheng.

*Alt. 2: Sandvika - Kroksund - Hønefoss over hhv Bjørum, Økri og Rud i Bærum.*

Samtlige varianter medfører sannsynligvis inngrep i Kampebråten og Jongsåsveien naturminner. Disse geologiske forekomstene er av stor verdi, bl.a. til undervisning og forskning. Slike verneområder skal ifølge fredningsforskriftene ikke utsettes for inngrep. Det bør derfor arbeides videre med å finne frem til traséer som tar hensyn til naturminnene.

Trasévariantene som går via Rud og Økri, medfører et betydelig inngrep i kulturlandskapet med svært uheldige kryssinger av de vernede vassdragene som renner gjennom området. Konsekvensene av å fremføre en bane over Rud eller Økri vil bryte sterkt med de mål og retningslinjer som er lagt til grunn for annen planlegging i området, som f.eks for ny E 16 på strekningen Wøyen - Bjørum.

Varianten over Bjørum vil på grunn av tunnelløsningen medføre betydelig mindre negative konsekvenser enn de øvrige variantene. Dagløsningen ved Bjørum og kryssingen av Rustadelva/E 16 i bru, vil finne sted i et relativt lukket landskapsrom med forholdsvis begrensede virkninger på landskap og miljø. Det er muligheter for å anlegge en stasjon/stoppested ved Bjørum som kan betjene eventuelt nye utbyggingsområder opp mot Sollihøgda.

For alle varianter er det foreslått et tverrslag i øvre del av Djupedalen med tilknytning til skogsbilveg som kommer ut på E 16 ved Sollihøgda. Djupedalen og Kjaglidalen er foreslått vernet etter Naturvernloven som hhv landskapsvernområde og naturreservat. Inngrep i slike områder skal unngås, og det er derfor lite heldig at tverrslag og tilknytning til anleggsvog etableres dersom selve verneområdet blir berørt. På den annen side er avstanden til hovedvegen relativt kort, og anleggstrafikken vil berøre et forholdsvis lite antall beboere. God tilgjengelighet fra hovedveien vil trolig også være fordelaktig for senere beredskap og eventuell utrykning ved uhell i tunnelen.

Når det gjelder videreføring av jernbanetraséen til Kroksund og videre til Hønefoss, viser vi til fylkesmannens tidligere uttalelse om at valg av trasé på Akershusiden ikke må binde opp løsninger i Buskerud.

*Alt. 3: Grefsen - Åsa - Hønefoss*

Dette alternativet er ikke utredet nærmere i tilleggsutredningen. Vi viser til tidligere uttalelse hvor det går frem at alternativet i liten grad kommer i konflikt med natur- og miljøkonsekvenser. Tverrslag i Langlidalen vil være uheldig, mer dess lenger nord det

lokaliseres. Et tverrslag her vil ligge nær helårsveg og således komme i mindre konflikt med friluftinteressene. Anleggstrafikk gjennom Sørkedalen er imidlertid lite ønskelig.

*Alt. 6: Skøyen - Åsa - Hønefoss*

Fylkesmannen anbefalte i sin tidligere uttalelse at dette alternativet måtte utredes nærmere både fordi det ga kortest reisetid, økt antall reisende mellom Hønefoss og Oslo og fordi det hadde få konflikter med natur og miljø. Det er nå foretatt en bearbeiding av alternativet ved at det er lagt inn en dagstrekning nord for Åsa i Buskerud. Tverrslaget er foreslått flyttet lenger inn i Marka, fra Tømmermyra til Dammyrdalen, med transport til Sørkedalen. Lokaliseringen av tverrslaget til dette sentrale området i Marka er lite heldig, og anleggsveien vil komme i konflikt med friluftinteressene, bl.a. berøres flere skiløyper. Massetransporten vil også påføre de fastboende i Sørkedalen betydelige ulemper.

*Alt. 6: via Lommedalen.*

Alternativet er en variant av et tidligere forslag, men er trukket lenger nord i Lommedalen med en kortere dagsone. Traséen går gjennom utkanten av et kulturlandskap som her er forholdsvis lite påvirket av større inngrep, nær inntil Markagrensen. Miljøvernavdelingen har merket seg at det ikke er planlagt stoppested på banen i Lommedalen.

Tverrslaget er foreslått ved Mønsebråten ved Stor-Lomma, med transport langs elva til Lommedalen. Også dette tverrslaget har en uheldig plassering i forhold til friluftinteressene og hensynet til vassdragsvernet som også omfatter Lomma. Transporten av overskuddsmasse vil kunne føre til betydelige belastninger for beboerne.

*Alt. 2/6: Sandvika - Åsa -Hønefoss over hhv. Bjørum, Økri og Rud.*

Variantene over Økri og Rud medfører negative konsekvenser for kulturlandskapet og naturmiljøet i dalen, jfr. vurderingen ovenfor av alternativ 2.

Trasévarianten over Bjørum krysser Kjaglidalen og fortsetter videre mot traséen for alternativ 6 til Åsa. Kryssingen av Kjaglidalen skal skje under Isielva, men da berggrunnen i denne forkastningssonen forventes å være dårlig egnet for tunneldriving, antas det nødvendig å legge banen i kulvert under elva. Etter miljøvernavdelingens oppfatning vil dette kunne medføre betydelig anleggsarbeid i det foreslåtte naturreservatet, noe som er lite ønskelig. I tillegg vil tunnelen videre nordover følge en sidegren av forkastningen, med den usikkerhet dette har for tunneldrivingen. For å unngå større grave- og anleggsarbeid i verneområdet, vil vi foreslå at traséen ved dette alternativet trekkes noe lenger mot nordvest for å kunne krysse under Kjaglidalen/Djupedalen i områder med eventuelt bedre berggrunn. Med en slik trasé bør det også vurderes å anlegge et tverrslag i nærheten av det foreslåtte tverrslaget for alt. 2, men utenfor det foreslåtte landskapsvernområdet. En slik løsning vil være bedre enn å anlegge et tverrslag ved Mønsebråten, som vi mener har en meget uheldig plassering, jfr. omtalen av alt. 6 via Lommedalen ovenfor.

**Konklusjon**

Bygging av ny jernbane mellom Oslo og Hønefoss vil uansett alternativ medføre betydelige inngrep i Marka og i natur- og kulturlandskapet for øvrig, og særlig i anleggsperioden vil virksomheten kunne påføre fastboende befolkning og brukerne av friluftsområdene store ulemper.

Det er en svakhet ved såvel hovedutredningen som tilleggsutredningen at konsekvensene av de foreslåtte tverrslagene på tunnelene i sentrale deler av Marka, med tilhørende anlegg og transportvirksomhet, ikke er vurdert grundigere som grunnlag for valg av korridor for videre planlegging.

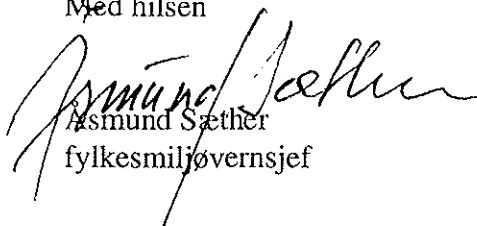
Ut fra miljøvernavdelingens foreløpige vurdering av konsekvenser av de ulike alternativene, bør kombinasjonsalternativet 2/6 over Sandvika - Bjørum - Åsa - Hønefoss kunne utredes nærmere. Utredningen må ha som siktemål å finne en justert trasé hvor kryssingen under Kjaglidalen/Djupedalen skjer lenger mot nordvest for å unngå inngrep i det foreslåtte naturvernområdet, og plassering av et tverrslag ved Djupedalen utenfor verneområdet som erstatning for planlagt tverrslag ved Monsebråten ved Stor-Lomma.

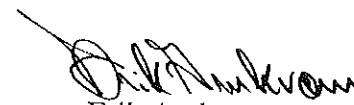
Også alternativ 3 bør utredes nærmere i fall det viser seg vanskelig å gjennomføre de justeringer av alt. 2/6 som er omtalt ovenfor. Tverrslaget må plasseres så langt sør i Langlidalen som mulig, og det må utredes tiltak for å redusere ulempene ved anleggstrafikken.

Vi viser for øvrig til fylkesmannens tidligere uttalelse om at valg av trasé på Akershus-siden ikke må binde opp løsninger som vil gi uheldige konsekvenser i Buskerud.

Miljøvernavdelingen forutsetter at utredningsprogram for fase II blir sendt på høring.

Med hilsen

  
Asmund Sæther  
fylkesmiljøvern sjef

  
Erik Arnkværn  
seksjonsleder

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

Kopi: Akershus fylkeskommune, fylkesrådmannen  
Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen