

**LANDBRUK**  
**KONSEKVENsutREDNING OG HOVEDPLAN**  
**RINGERIKSBANEN**

**JULI 1998**

Jernbaneverket Region Sør

**AREALKONSULT**  
Carl Erik Fagernæs

## Innhold

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>4</b>
<b>2. SAMMENDRAG</b> .....	<b>6</b>
<b>3. BÆRUM KOMMUNE I AKERSHUS</b> .....	<b>7</b>
3.1 Økri (21E-B2) .....	7
3.2 Skui (21D-B2).....	7
3.3 Isi (21C-B2) .....	7
3.4 Bjørum (21F-B2).....	7
3.5 Konklusjon .....	7
<b>4. KORRIDOR 61 OG 62 - BUSKERUD (HOLE OG RINGERIKE)</b> .....	<b>9</b>
4.1 Skaret .....	9
4.2 Sønsterud-område .....	9
4.3 Overløkka ("Nesvika 1") .....	9
4.4 Nedre Nes ("Nesvika 2") .....	9
4.5 Sørbråten .....	9
4.6 Utvika.....	9
4.7 Kroksund (gjelder Utvikalinja) .....	9
4.8 Sundvollen (gjelder Sundvollenlinja) .....	10
4.9 Korneliusbråten .....	10
4.10 Lårvika .....	10
4.11 Søndre Åsa .....	11
4.12 Åsa 1 .....	11
4.13 Åsa 2 .....	11
4.14 Korridor 62 Randselva .....	11
4.15 Jordskifte/Arealbytte .....	12
4.16 Rangering av alternativer .....	12
<b>5. KORRIDOR 22 – KROKSUND - BUSKERUD (HOLE OG RINGERIKE)</b> ..	<b>14</b>
5.1 Rudsøgarden.....	14
5.2 Vik.....	14
5.3 Alternativ A .....	14
5.4 Alternativ 22 B.....	16
5.5 Jordskifte/arealbytte .....	18
5.6 Rangering mellom alternativ A og B .....	18
<b>6. RANGERING MELLOM KORRIDOR 61 OG 22</b> .....	<b>21</b>
<b>7. PRODUKSJON -OG AREALVOLUM</b> .....	<b>22</b>
7.1 Produksjonvolum .....	22
7.2 Landbruksarealer i Hole og Ringerike .....	22
7.3 Avgang av dyrka jord.....	23
<b>8. ANLEGGVEIER, RIGGOMRÅDER OG MATJORDBEHANDLING</b> .....	<b>24</b>
8.1 Anleggsveier og riggområder.....	24
8.2 Behandling av matjord .....	25
<b>9. DEFINISJONER</b> .....	<b>26</b>
<b>10. REFERANSER</b> .....	<b>27</b>

11. VEDLEGG .....28

## 1. INNLEDNING

Landbruk er en av flere fagutredningene som omfatter begge korridorene, med flere alternative traséer innenfor hver korridor. Arbeidet har tatt sikte på å oppnå kunnskap om konsekvenser for landbruket. Gjennom litteratur, ØK-kart, Jordpolitisk Areal Vurdering (JAV-registrering), trasétegninger, kontakt med lokale myndigheter og befaringer, er det innhentet opplysninger om, og foretatt analyse av hvilke konsekvenser en ny jernbane vil få for landbruket i tiltaksområde.

I arbeidet har det vært lagt vekt på å få frem de konsekvensene som har størst innvirkning på de mest sentrale landbruksområdene. Dette gjelder spesielt de områdene som er registrert som A-område\* i JAV-registreringen.

**Temakartene** viser de ulike traséalternativene med eksisterende eiendomsstruktur (eiendomsenheter) og driftssentrum. Eiendommene blir presentert ved angivelse av fargekode for eiendomsområde, og en sirkel omkring husene for angivelse av drifts sentrum.

**Teksten** beskriver områdene og konsekvenser av jernbanen, samt avbøtende tiltak fortløpende med referanse til korridor, traséalternativ og profilhenvisning.

Detaljeringsgraden i beskrivelsene varierer avhengig av områdets betydning for landbruket. I områder som har mindre sterke landbruksinteresser (C-område) er beskrivelsene mindre omfattende, enn beskrivelsene i A-områder.

Avbøtende tiltak som bl.a. over- og underganger, jordskifte/makebytte mindre justering av traséen, beskrives fortløpende i teksten.

Gjennom møte og samtaler med landbruksansvarlige myndigheter i berørte kommuner er det innhentet informasjon og foretatt drøftelser av konsekvenser og avbøtende tiltak.

Følgende generelle forutsetninger er lagt til grunn for beregning av bredde på jernbane-område :

I relativt flate områder, hvor traséen ligger "lett" i terrenger:	40 meter
Noe mer kuppert og skiftende terreng med mindre skjæringer/fyllinger:	60 meter
Bratt hellende terreng hvor jernbanen vil kreve større skjæringer/fyllinger:	80 meter
I områder hvor det er planlagt kryssingsspor er det lagt til grunn en arealbredde på 100 meter.	

Eiendommer som får så store ulemper ved avståelse av arealer, bygninger eller arrondering, at det ikke vil være grunnlag for videre drift, har fått definisjonen "*vesentlig endring av driften*". Det forutsettes at avbøtende tiltak ikke vil bli gjennomført, da det måtte gjennomføres i et omfang, som ikke vil være regningssvarende på sikt.

Det tas forbehold om at enkelte påstander og løsningsforslag i rapporten i gitte situasjoner ikke vil være riktig, grunnet manglende lokal kunnskap eller endrede forutsetninger.

Det er laget en egen rapport om temaet *Grunnerverv*, som eventuelt kan supplere opplysninger og temaer i denne rapporten.

\* Områder med meget sterke landbruksinteresser.

## Illustrasjon 9.3

*Figur A*

## 2. Sammendrag

Tiltaksområdet berører deler av meget viktige landbruksområdene i Hole/Ringeriksregionen. Produksjonevnen og volumene ligger godt over gjennomsnittet i regionen og er blant de beste i landssammenheng. Korridor 22 A og B kommer spesielt i konflikt med noen av de mest produktive arealene i område.

I Bærumsområde vil Bjørum-alternativet være den trasékorridoren (I tillegg til direkte linje fra Sandvika) som får færrest ulemper for landbruket. Alle korridorløsningene i Bærum berører områder som er klassifisert som meget viktige landbruksområder i JAV-registreringen.

Alternativ 61 og 62 kommer i mindre grad i konflikt med tilsvarende arealer som i korridor 22. Åsa-alternativet vil igjen være det alternativet som påføre landbruket færrest ulemper. Deretter kommer Lårvika, Sundvollen, Utvika via Elvika og til slutt Utvika.

Korridor 61 vil således være den av hovedkorridorene som påfører landbruket færrest ulemper, totalt sett.

Korridor 22 A og 22 B er de alternativene som vil kreve de mest verdifulle landbruksarealene i tiltaksområde. Alternativ 22 A, Bjørum via Skaret, krever

ca. 673 da skog og ca. 385 da dyrka mark. Alternativ 22 B, Bjørum via Skaret, krever ca. 314 da skog og ca. 477 da dyrka mark. Korridor 61, alternativ Åsa-linja, vil kreve minst landbruksarealer (120 dekar) i tiltaksområde.

Etablering av stasjonsområder ved Vik, Tolpinrud og Hvervenmoen vil spesielt øke presset på viktige landbruksområder.

De viktigste avbøtende tiltakene vil være å etablere og tilrettelegge for gode driftsveier i tiltaksområde, samt å erverve landbruksarealer for å kunne tilby erstatningsarealer til spesielt belastede eiendommer. Likeledes kan enklere form for arealbytte bidra til å redusere ulempene til den enkelte eiendom.

### 3. Bærum kommune i Akershus

#### 3.1 Økri (21E-B2)

I Økri-område splitter traséen høyproduktive landbruksarealer tilhørende eiendommene gbnr. 74/1, 77/1 og arealene tilhørende et gartneri. I tillegg til arealtap og arronderingsulemper, vil tunene på eiendommene bli utsatt for nærføringsulemper.

Totalt berøres 5 eiendommer.

*Avbøtende tiltak:* Makebytte av mindre teiger som er avskåret fra hovedteigen. Adkomst kan legges om via "Økriveien". (For å avbøte arealtapet, vil tilleggsjord være ønskelig).

#### 3.2 Skui (21D-B2)

I Skui-område splitter traséen et høyproduktivt areal tilhørende eiendom gbnr. 67/2.

Totalt berøres 2 eiendommer.

*Avbøtende tiltak:* Adkomst til teigen øst for traséen tilrettelegges om "Bjørnumveien".

#### 3.3 Isi (21C-B2)

I Isi-området berøres et mindre dyrka mark og skog areal tilhørende eiendom gbnr. 67/1, "Bjørnum". I tillegg splittes et dyrka areal tilhørende eiendom gbnr. 71/1, "Isi".

Totalt berøres 2 eiendommer.

*Avbøtende tiltak:* Mindre avskåret areal fra eiendommen 67/1 kan byttes med tilsvarende areal fra 71/1.

#### 3.4 Bjørnum (21F-B2)

I Bjørnum-området berøres et mindre landbruksareal tilhørende eiendom gbnr. 67/1, "Bjørnum".

#### 3.5 Konklusjon

Traséalternativene Skui og Bjørnum vil medføre færrest konsekvenser med hensyn til arealforbruk og antall berørte eiendommer. Økri-alternativet vil få størst konsekvenser for landbruket med hensyn til arealforbruk, berørte eiendommer og barriere-virkning. Eventuelt avbøtende tiltak ved Økri-alternativet vil ikke være av et slikt omfang eller karakter at konsekvensene blir mindre, eller færre, enn ved de andre alternativene.

Alt landbruksareal som er berørt er registrert som A-areal i JAV registret.

Målindikator	Alternativ			
	Økri	Skui	Isi	Bjørnum
Antall direkte berørte eiendommer	5	2	2	1
Forbruk av dyrka mark (daa) (Bonitet A)	95	55	45	20
Forbruk av skog/beite			20	5

*Figur B Tabell over direkte berørte eiendommer og arealforbruk (inkl. ca 10 daa til stasjonsområde)*

Avhengig av beliggenhet til holdeplassen, vil ingen av eiendommene som blir direkte berørt få en vesentlig endring av driften, etter at nødvendig avbøtende tiltak er gjennomført (Se definisjon av *vesentlig endringer av driften*, Pkt. 8).

#### Illustrasjon 9.9

*Figur C*

Sekundæreffekter som ytterligere utbyggingspress på gjenværende arealer er ikke vurdert, men i stasjonsområdene vil det mer stor sannsynlighet bli et ytterligere arealpress i område.



## 4. Korridor 61 og 62 - Buskerud (Hole og Ringerike)

### 4.1 Skaret

I Skaret-området øst for Tyrifjorden (p15500 – 17050), berører traséen vest vendte skogområder som grenser ned mot Holsfjorden i vest. Lengst i sør avskjærer traséen et mindre bruk, Vefsrud gbnr. 191/5, beliggende i Lier kommune (p15900).

Lenger mot nord avskjæres i tillegg til skogarealer, mindre landbruksarealer, tilhørende eiendom Fjulsrud, gbnr. 238/1, beliggende i Hole kommune (p16700).

*Avbøtende tiltak:* For å kunne drive arealene på vestsida av traséen planlegges det å etableres en driftsvei som krysser traséen på tunneltaket nord for Fjulerud. Det må i tillegg etableres driftsvei/adkomsvei fra Fjulsrud til Vefsrud, vest for traséen.

### 4.2 Sønsterud-område

I Sønsterud-området (19000 – 19450) avskjæres skogarealene mellom Ringeriksveien og traséen. Arealet tilhører eiendom gbnr. 237/112.

*Avbøtende tiltak:* Område øst for traséen kan drives som i dag ved; a)etablering av bru b) etablering av ny driftsvei over tunneltaket i nord, øst for traséen. (Dersom jernbanen legges på fylling, og området øst for traséen fylles opp med masser, kan området gis adkomst etter alt. b).

### 4.3 Overløkka ("Nesvika 1")

I området mellom profil 20150 - 20400 berører traséen adkomstveien til bebyggelse som ligger mellom Tyrifjorden og traséen. Det er ubetydelige landbruksinteresser som blir berørt.

Totalt berøres tre landbrukseiendommer.

### 4.4 Nedre Nes ("Nesvika 2")

I området mellom profil 20800 - 20900 avskjærer traséen adkomstveien til 1 hytte/bolig, beliggende mindre enn 50 meter fra traséen. Det planlegges å legge adkomsvei fra hovedveien over tunneltaket i nord.

Det er ubetydelige landbruksinteresser som blir berørt.

Totalt berøres to landbrukseiendommer.

### 4.5 Sørbråten

I området mellom profil 23950 - 24600 berører traséen flere bebygde festetomter.

Det antas å være ubetydelige landbruksinteresser, utover festetomtene, som blir berørt.

*Tiltak:* Bebyggelsen og festetomtene innløses.

### 4.6 Utvika

I Utvikaområdet (25950 – 26300) berører traséen et skogsområde på ca 28 dekar og et mindre landbruksområde på ca. 8 dekar. Det vil være adkomstmulighet under jernbanebrua til arealet som blir avskåret øst.

### 4.7 Kroksund (gjelder Utvikalinja)

I Kroksund-området (26750 – 28900) legger traséen beslag på ca 130 dekar skog og ca 80 da dyrka mark, bonitet A. (Inklusiv areal til stasjonsområde). I tillegg avskjæres

deler av landbruksarealene mot øst. Disse arealene får imidlertid anvist nye adkomsveier ved omlegging av eksisterende lokaveier i området.

De berørte landbruksområdene er imidlertid klassifisert som ”mindre sterke landbruksinteresser” (C-område i JAV-registreringen).

8 landbrukseiendommer berøres i området.

*Avbøtende tiltak:* Det vil bli anvist nye adkomstveier til arealer som blir avskåret av traséen. Det forventes at landbruksområdene vil bli utsatt for ytterligere arealpress som følge av lokalisering av jernbane og stasjonsområde. Avbøtende tiltak i form av makebytte/jordskifte for å tilgodese landbruket, ansees som mindre interessant.

#### 4.8 Sundvollen (gjelder Sundvollenlinja)

I Sundvollen-område legger traséen beslag på ca 40 da skog og 30 da dyrka mark, bonitet A. Arealene er registrert som C-område i JAV registrert.

3 landbrukseiendommer berøres av tiltaket.

*Avbøtende tiltak:* Avskjærte landbruksområder vil få adkomst via eksisterende lokalveinett i område.

#### 4.9 Korneliusbråten

I området mellom Korneliusbråten og Steinseter (31500 – 32900), legger traséen beslag på ca 85 dekar skog og 35 dekar dyrket mark, bonitet A.

5 landbrukseiendommer berøres av tiltaket.

*Avbøtende tiltak:* Områder mellom Steinsfjorden og traséen gis adkomst fra eksisterende veier i område. Arealene som blir liggende mellom jernbanen og Åsaveien kan få adkomst via Åsaveien.

#### 4.10 Lårvika

I Lårvika-område (p 31500 – 34500) legger traséen beslag på ca 124 dekar skog og 71 dekar dyrka mark, hvor av 59 da dyrka mark er av bonitet A. Arealene er registrert som B i JAV registeret.

I område ved Steinseter (p 32700) vil traséen ligge vest for bebyggelsen. Den vil avskjære landbruksområdene ned mot Steinsfjorden og påføre eiendommen arronderingsulemper som følge av dette. Adkomstveien til de avskjærte arealene legges om sør for bebyggelsen.

I område omkring Torsrud og Elsvika (p 33 500 – 34500) vil eksisterende adkomstveier avskjæres og bli etablert med nye adkomstveier. Eiendommene 229/1, 229/2 og 11/3 vil i tillegg til arealavståelsen få splittet større åkerteiger (mellom Åsaveien og traséen), noe som skaper arronderingsulemper i form av lengre feltkant, flere vendeteiger, lengre kjørevei m.v.

7 landbrukseiendommer blir direkte berørt av tiltaket. (I tillegg blir 5 øvrige eiendommer direkte berørt. Disse er kommentert nærmere i rapporten *Grunnerverv*).

Bebyggelsen på eiendom gbnr. 11/20 blir direkte berørt av traséen, og det må forventes at driften på eiendommen blir vesentlig endret som følge av inngrepet.

*Avbøtende tiltak:* Nødvendige lokalveier og driftsveier planlegges i område. Det kan være ønskelig med tilleggsjord for å avbøte ulempene i forbindelse med arealavståelsen.

#### 4.11 Søndre Åsa

I Søndre Åsa-område (p 34950 – 37000), legger traséen beslag på ca 170 dekar skog og ca 35 dekar dyrket mark, bonitet A.

*Avbøtende tiltak:* Arealer på østsida av traséen kan anvises adkomst fra eksisterende lokaveinett i området. På vestsida kan adkomst til arealene legges via Åsaveien.

#### 4.12 Åsa 1

I Åsa-område (p 37000 – 38900), legger traséen (Utvikalinja) beslag på ca 150 dekar skog hvor av 130 da klassifiseres som JAV-klasse A, resten er B. Traséen berører i tillegg ca 20 dekar dyrka mark bonitet B, alt JAV-klasse B.

Bebyggelse på landbrukseiendommene Håkenrud og Tyruhjellen blir direkte berørt av traséen. I tillegg blir bebyggelse ved eiendommen "Åsa", (p 37100) direkte berørt av traséen.

15 landbrukseiendommer berøres i område. Store deler av området er registrert som meget viktige landbruksområder i JAV-registreringen.

*Avbøtende tiltak:* Det forutsettes at bebyggelse som blir direkte berørt innløses, og at overskytende arealer nyttiggjøres i forbindelse med erstatningsjord/makeskifte/jordskifte til andre berørte eiendommer. Arealer som avskjæres gis adkomst via eksisterende lokalveinett, enten direkte, eller ved å skjøte på disse, og gi nye brukere veirett. Ved profil 38100 reetableres eksisterende lokalvei (Driftsvei, adkomstvei til hytteområde).

#### 4.13 Åsa 2

I Åsa-område (p 39000 – 39500), legger traséen (Låvikalinja) beslag på ca 60 dekar skog inklusiv stasjonsområde.

2 landbrukseiendommer berøres direkte av tiltaket. Ingen vesentlige driftsveier berøres av tiltaket.

Se også "Nye spor i gammel jord", 30.01.98, side 36, "Kulturmiljø Åsa nedre – Håkenrud."

#### 4.14 Korridor 62 Randselva

I Randselva-område (p 5900 – 7600) følger traséen eksisterende jernbane i området.

Totalt medgår ca 60 dekar dyrka mark, bonitet A, registrert som JAV-klasse A.

2 landbrukseiendommer berøres direkte av traséen.

Adkomst til arealet sør for traséen/øst for Randselva blir avskåret, og må legges om.

Utover arealtapet blir konsekvensene for landbruket små.

## 4.15 Jordskifte/Arealbytte

### Generelt

Det vil antakeligvis være vanskelig å oppnå store fordeler ved bruk av jordskifte/makebytte i planområdet.

- Årsak:
- Mindre gårdsbruk og mindre åkerlapper som blir berørt.
  - Stor avstand mellom likeverdige arealkategorier/dyrket mark.
  - Ikke tilrettelagt for skifte grunnet eksisterende arrondering.
  - Det vil være behov for etablere adkomstveier til annen bebyggelse som også kan nyttes som driftveier

### Åsa-området

Ved valg av Utvika-linja vil eiendommene, Håkenrud (gbnr. 18/5) og Tyruhjellen (gbnr. 27/3), bli berørt av tiltaket som medfører en vesentlig endring av driften. Turet og bygningene på eiendommene, blir direkte berørt og må fjernes.

Dersom bruksenhetene opphører som følge av inngrepet, kan det ligge til rette for å erverve begge eiendommene, for deretter og tilby overskytende arealer til andre berørte eiendommer som tilleggsjord.

Under forutsetning av at arealene blir tilgjengelig, vil det antakeligvis ligge til rette for å gjennomføre et makeskifte/jordskifte i område.

## 4.16 Rangering av alternativer

Målindikator	Korridor 61 og 62 direkte fra Sandvika				
	Utvika direkt til Skaret	Utvika via Elvika	Sundvollen direkte	Lårvika direkte	Åsa direkte
Antall direkte berørte eiendommer	41	40	25	22	4
Forbruk av dyrka mark (daa)	341	259	252	180	60
Forbruk av skog/beite (daa)	791	575	547	335	60
Arealer totalt (daa)	1132	834	799	515	120
Prosentandel JAV-klasse A	17	16	20	42	100
Prosentandel JAV-klasse B	62	58	52	58	0
Prosentandel JAV-klasse C	20	26	18	0	0

*Figur D Tabell over berørte eiendommer og forbruk av areal for alle hovedalternativene. Dagstrekningen i Bærum er ikke inkludert. (For de øvrige traséalternativene finnes tilsvarende oversikt i vedleggene bak i dokumentet).*

Som det fremgår av oversikten vil Utvika-alternativene påføre landbruksinteressene flest ulemper, og Åsa-alternativene påføre landbruksinteressene færrest ulemper.

For hvert linjealternativ vil det være små differanser innbyrdes, avhengig av hvilket utgangspunkt alternativet har fra Sandvika.

Når det gjelder Utvikalinja om Elvika skiller den seg fra hovedalternativet ved at det totalt sett går med mindre landbruksarealer. Arealfordelingen mellom JAV-klassene og antall berørte eiendommer er omtrent lik. Begge alternativene har dagsoner i samme geografiske områder (område mellom Korneliusbråten og Steinseter, og Åsa-område). Elvika-alternativet vil ramme flere landbrukseiendommer i Korneliusbråten-Elvikaområde enn Hovedalternativet. Dette skyldes i første rekke at dagsonen for

Elvika-alternativet er 1600 meter lenger enn dagsonen for Hovedalternativet, samt at dagsonen er lokalisert på "flate" landbruksarealer vest for Åsaveien . Derimot er dagsonen for Hovedalternativet i Åsa-område (3950 meter) 3450 meter lenger enn dagsonen for Elvika-alternativet (500 meter). Dette medfører at Hovedalternativet vil få større konsekvenser og berøre flere landbrukseiendommer i Åsa-område, enn Elvika-alternativet.

Med ønske om å bevare mest mulige produktive arealer, vil Elvika-alternativet således være å foretrekke fremfor Hovedalternativet.

For øvrig gir rangeringen mellom de ulike traséalternativene seg selv, med bakgrunn i omfanget av arealinngrepet de enkelte traséalternativene står for. Åsa-linja vil således være det mest skånsomme alternativet med Lårvika som nummer 2, Sundvollen som nummer 3, Utvika via Skaret som nummer 4 og Utvika som nummer 5.

## 5. Korridor 22 – Kroksund - Buskerud (Hole og Ringerike)

### 5.1 Rudsøgarden

#### (Felles for alternativ A og B)

Ved Rudsøgarden avskjærer traséen skogområde fra Rudstangen og nordover.

Traséen berører en eiendom, gbnr. 190/7, og legger beslag på ca 18 dekar skog.

*Avbøtende tiltak:* Adkomst til området øst for traséen kan etableres i forlengelsen av eksisterende driftsvei fra tunet.

### 5.2 Vik

#### (Felles for alternativ A og B)

I Vik-område berører traséen landbrukseiendommene gbnr. 193/1 og 192/3. I tillegg vil omlegging av hovedveien gjennom Vik, medføre at ytterligere to landbrukseiendommer blir berørt. Totalt legger traséen inklusiv stasjonsområde, eksklusiv omlegging av hovedvei, beslag på ca 55 dekar dyrket mark, bonitet A.

I tillegg til arealtap påføres eiendommene arronderingsulemper i form av mindre teiger, oppdeling av teiger, feltkant, lengre kjørevei mv. Plassering av stasjonsområde vil bidra til å øke arealpresset på tilgrensede landbruksområder.

*Avbøtende tiltak:* Adkomst til arealene kan etableres via eksisterende og nytt lokalveinett i området. Det vil antakeligvis ikke ligge til rette for å gjennomføre større arealbytter i område. Mindre inne klemte arealer vil antakeligvis bli utsatt for ytterligere nedbygging som følge av arealpress i område.

#### Generelt

Området er et viktig landbruksområde, både driftsmessig og kulturhistorisk. Arronderingsmessig ligger det til rette for rasjonell drift i området i dag. Eiendom gbnr. 193/1 leier jord fra eiendom gbnr. 192/5. Ellers ingen kjente leieforhold mellom eiendommer som blir direkte berørt i området. (Kilde; Jordbrukssjef, pers. med.)

Se også "Nye spor i gammel jord", 30.01.98, side 42.

### 5.3 Alternativ A

#### 5.3.1 Steinsletta alt. A

I mellom profil 4100 – 7200 beslaglegger traséen ca 105 dekar skog, 239 dekar dyrka mark, bonitet A og 28 dekar dyrka mark, bonitet B.

I Storbråtan-området blir 3 teiger tilhørende eiendommene gbnr. 189/39, 205/1 og 189/1 splittet av traséen.

*Avbøtende tiltak:* Adkomst til avskjært dyrka areal tilhørende eiendom gbnr. 189/39 kan opprettholdes via Selteveien. Det kan ligge til rette for et makebytte mellom gbnr. 205/1 og 189/1 i området. Dyrka arealer tilhørende eiendom gbnr. 205/1, som blir liggende øst for traséen, kan byttes med dyrka arealer tilhørende eiendom gbnr. 189/1, som blir liggende vest for traséen.

I området mellom profil 4600 – 5700 blir landbruksarealene til eiendommene gbnr. 189/1 og 189/18, berørt.

*Avbøtende tiltak:* Adkomst til områdene øst for traséen kan legges om via eksisterende driftsvei ("Fegata"). Til områdene vest for traséen kan fylkesvei 159 benyttes. Avskåret skog areal tilhørende eiendom gbnr. 189/1, kan; a)innløses/makeskiftes med 189/18 for å få samlet 189/1 på østsida av traséen. b)gis adkomst over eiendom 189/18 fra nord.

Anbefaling: Avhengig av bonitet og hogstklassefordeling på respektive eiendommer, anbefales alt. a).

### **Mosmoen**

I området mellom profil 5750 – 6400 blir landbruksarealene til eiendommene gbnr. 189/13 og 180/3 berørt. I tillegg til arealtapet vil eiendommene bli påført ulemper i forbindelse med feltkant, vanskeligere arrondering og lengre kjørevei.

*Avbøtende tiltak:* Arealer som er avskåret kan få adkomst fra eksisterende driftsveier, via Fylkesvei 159, i området.

### **Lamoen**

I området mellom profil 6300 - 8250 blir landbruksarealer til eiendommene gbnr. 180/1 og 3/3, berørt. I tillegg til arealtapet vil eiendommene bli påført ulemper i forbindelse med feltkant, vanskeligere arrondering og lengre kjørevei.

*Avbøtende tiltak:* Søndre eiendom (180/1) opprettholder adkomst via "Hanserudveien". Nordre eiendom (3/3) gis adkomst til vestlige arealer via jordbruksveg ved profil 7400. Arealer mot øst beholder adkomst som tidligere.

### **5.3.2 "Prestemoen" alt. A**

I området mellom profil 7200 – 13600 legger traséen beslag på ca. 434 dekar skog og 98 dekar dyrka mark, bonitet A. 6 landbrukseiendommer berøres direkte.

I området mellom profil 8500 – 8950 avskjærer traséen landbruksområder tilhørende eiendom gbnr. 42/11. Det vil antakeligvis være mulig å krysse under jernbane brua.

I området mellom profil 9000 – 9500 berører traséen et grustak. (Kommenteres i egen rapport *Grunnerverv*).

I Området mellom profil 9500 – 12100 berører eiendommen skogsarealer, tilhørende eiendom gbnr. 42/1 (prestegården v/opplysningsvesenets fond. Skogsarealet har ikke eget driftssentrum, da området er skilt i fra prestegården, gbnr. 42/1). I tillegg berøres et dyrka mark areal mellom profil 10600 – 10700, tilhørende eiendom 42/7.

I område mellom profil 12100 – 13600 berører traséen stort sett dyrka mark, bonitet A. Ved etablering av stasjon i område, vil ca 90 da dyrka mark, bonitet A, gå ut av produksjon. Eiendommene vil i tillegg bli påført arronderingsulemper i form av oppsplittede teiger, feltkant, lengre kjørevei m.v. Arealene mellom eksisterende bebyggelse og ny jernbane vil antakeligvis bli utsatt for ytterligere arealpress som følge av jernbanen og lokalisering av stasjonsområde.

*Avbøtende tiltak:* Driftsveien ved profil 9650 reetableres. Driftsveien ved profil 10250 forutsettes å bli stengt. Transport forutsettes å bli lagt om via adkomstveien i sør.

Adkomstvei/driftsvei ved profil 11100 forutsettes å legges om via Dal øvre – Dal nedre og deretter til Modsplassen.

I område mellom proifl 12100 – 13600 kan grensejusteringer og arealbytte bidra til å samle teigene på enten den ene eller andre siden av jernbanetraséen. Adkomsveier etableres via nytt lokalveinett i område. Eiendom gbnr. 47/5 kan bli utsatt for å miste

store deler av produksjonsarealene dersom arealene mellom stasjonområde og eksisterende bebyggelse går ut av produksjon. Dersom det finnes erstatningsarealer i område, vil det kunne avbøte de største ulempene for de mest berørte landbrukseiendommene.

### **Generelt**

Ingen av eiendommenes driftssentrum blir direkte berørt av denne traséalternativ A.

Store deler av traséen ligger i områder som tidligere ikke er berørt av store arealkrevende anlegg (Gjelder ikke grustak). Dette kan bidra til å øke de arronderingsmessige ulempene i form av økt feltkantvirkning (økt fare for kantskader), flere avskjærte lokalveier/driftsveier, oppdeling av store sammenhengende arealer, m.v. Over tid kan det medføre en ytterligere svekkelse av landbruksnæringen i område.

Det antas at ingen eiendommer blir berørt på en måte som betyr en vesentlig endring av driften, under forutsetning av at avbøtende tiltak gjennomføres.

Eiendomstrukturen og dominerende arealkategori (skog) i området, er av en slik karakter at det ikke vil være store fordeler ved å foreta arealbytter (jordskifte) i området.

Se også "Nye spor i gammel jord", 30.01.98, side 50.

## **5.4 Alternativ 22 B**

### **5.4.1 Steinsletta**

I Steinsletta-området (p 4500 – 7550) splitter traséen et større dyrka mark areal

(2 teiger) tilhørende eiendom gbnr. 188/1. I fra profil 6000 følger traséen Europavei 16. Eiendommen vil i tillegg til tap av dyrka mark, få arronderingsmessige ulemper som følge av av traséen splitter arealene og avskjærer eksisterende adkomstvei. De arronderingsmessige ulempene vil være spesielt store for teigene nord for Selteveien.

I mellom profil 4500 og 7550 legger traséen beslag på ca 183 dekar dyrka mark, bonitet A. 8 landbrukseiendommer blir direkte berørt av tiltaket.

I mellom profil 6900 – 7550 berører traséen bygninger tilhørende eiendommene gbnr. 183/2, 184/7 og 180/1. Eiendommen vil bli berørt i så stor grad at det vil få en vesentlig betydning for driften av eiendommen. Det vil antakeligvis være spesielt vanskelig å unngå bebyggelsen på Sonerud, da denne blir liggende inneklemt mellom E 16 og jernbanen. (Våningshus og stabbur er for øvrig flyttet ved utskilling fra Bjørnstad tidligere).

Som følge av at fylkesvei 159 stenges og legges om nord for tunet til eiendom 180/3, vil eiendommene med teiger på begge sider av E-16, få lengre kjørevei til teigene øst for E-16/jernbanetraséen.

*Avbøtende tiltak:* Det forutsettes at det etableres ny driftsvei over tunnel påhugget sør for Selteveien for eiendom 188/1. Dersom det frigjøres arealer som følge av innløsning av eiendommer, kan disse brukes som erstatningsjord og eventuelt nyttes i et arealbytte i område. Ved jordskifte vil det imidlertid være vanskelig å få til gode bytteforhold, da de fleste eiendommene har drifts sentrum på vestsiden av traséen.



### 5.4.2 Norderhov

I Norderhov-området (p 8100 – 8850) avskjærer traséen mindre landbruksområder tilhørende, eiendom gbnr. 3/3 og 42/1.

Totalt legger traséen beslag på 45 dekar dyrka mark, bonitet A.

*Avbøtende tiltak:* Ny adkomst etableres via eksisterende veier i område. Makeskifte av avskjært teig, tilhørende 3/3, mellom jernbanen og E 16.

### 5.4.3 Monserud

I Monserud-område (p 9900 – 11050) avskjærer traséen først dyrka mark områder og deretter et større skogsområde. Traséen legger beslag på ca 105 dekar skog og 10 dekar dyrka mark, bonitet A.

3 landbrukseiendommer, hvor av enkelte bygninger (lagerskur) til eiendom gbnr. 43/1, blir direkte berørt i område.

*Avbøtende tiltak:* Adkomstveien ved profil 10250 stenges og legges om til eksisterende driftsvei over kulverten i sør og fra næringsområde i nord.

### 5.4.4 Sørmoen

(inkl. alt. "Randsfjordbanen")

I Sørmoen-området (p 11300 – 13000) avskjærer traséen først et skogsområde, og deretter dyrka mark områder på begge sider av Askveien.

Det legges beslag på ca 80 dekar skog og ca 72 dekar dyrka mark, bonitet A. 2 landbrukseiendommer blir direkte berørt.

*Avbøtende tiltak:* Arealer på vestsida av traséen gis ny adkomst via Askveien. Eksisterende adkomstvei til arealene går fra driftsentrum ut til Askveien og derfra tilbake til dyrka arealene. Ved å kjøre Askveien ca. 400 meter lenger enn i dag, kan adkomst til avskåret jorde etableres rett etter traséen har krysset Askveien. Det kan ligge til rette for å innløse et mindre areal tilhørende eiendom gbnr. 46/3 som blir liggende nord-øst for traséen.

### 5.4.5 Tolpinrud

I Tolpinrud-område (p 13000 – 14000) splitter traséen større områder med dyrka mark. Sør for Randsfjordbanen vil stasjonsområde avskjære en teig tilhørende eiendom gbnr. 46/3.

Arealene øst for traséen vil antakeligvis bli utsatt for ytterligere arealpress som følge av lokalisering av stasjonsområde. Nord for Randsfjordbanen, alt. "Bergensbanen", vil det bli liggende et inneklemt areal mellom hovedveien og jernbanen. Dette vil medføre store arronderingsmessige ulemper, som følge av feltkant, flere vendeteiger og uhensiktsmessig form på teigen.

Likeledes vil det ved alt. "Hønefoss nord" vil traséen medføre arronderingsmessige ulemper på teigene.

Totalt medgår ca 90 dekar dyrka mark, bonitet A. 4 landbrukseiendommer blir berørt av traséen. Det har tidligere vært gjennomført jordskifte i område i forbindelse med bygging av ny hovedvei i område.

*Avbøtende tiltak:* Nord for Randsfjordbanen kan det ligge til rette for et arealbytte, spesielt ved alt. "Hønefoss nord". Det må etableres adkomst til arealene som blir liggende inneklemt mellom Randsfjordbanen og ny jernbane.

## 5.5 Jordskifte/arealbytte

### Generelt

I enkelte områder vil ulemper og inngrep kunne reduseres og avbøtes ved jordskifte/arealbytte. Disse områdene er kommentert i teksten.

Nytten av tiltaket vil imidlertid variere med tilgangen av tilleggsarealer i området.

I den sammenheng vil det være en fordel å ha tilgang til tilleggsarealer ved Sonerud, "Vangen, Gile-området (gjelder alt. B), og i områdene vest for Hønefoss (gjelder begge alternativer).

## 5.6 Rangering mellom alternativ A og B

Målindikator	Korridor 22	
	Alt. A direkte	Alt. B direkte
Antall direkte berørte eiendommer	18	21
Forbruk av dyrka mark (daa)	365	429
Forbruk av skog/beite (daa)	573	213
Forbruk av landbruksarealer totalt	922	642

*Figur E Tabell over berørte eiendommer og forbruk av areal fordelt på arealkategorier. (Gjelder kun "direkte-alternativet").*

Som det fremgår av figuren, krever alternativ A ca 30 % mer arealer, enn alternativ B. Alternativ A legger dessuten beslag på ca halvannen gang så mye skogsarealer enn alternativ B.

Alternativ B, legger derimot beslag på ca 15 % mer dyrka mark enn alternativ A. Noe av hovedårsaken til at alternativ A krever mer arealer (samt skogsarealer) enn B, skyldes at det er færre tunnelstrekninger, og at det er store skogsområder som berøres ved alternativ A. Derimot berører alternativ A totalt sett færre eiendommer enn alternativ B, da eiendommene ved alternativ A har en større arealutbredelse enn ved alternativ B. Ved alternativ A blir dessuten ingen eiendommer berørt i et så stort omfang, at det går under betegnelsen "vesentlig endring av driften". Ved alternativ B vil dette gjelde for en større landbrukseiendom (183/2), samt to mindre landbrukseiendommer.

Alternativ A av vil likevel medføre større arronderingsulemper, totalt sett enn alternativ B, som følge av at jernbanen planlegges i et område som ikke har vært utsatt for større arealkrevende anlegg tidligere (unntatt grustak). På deler av alternativ B ligger dessuten jernbanen parallelt med europavei 16. Dette bidrar til å minske de totale arronderingsulempene, på nær område ved Steinsletta, hvor jernbanen vil påføre bl.a. Stein gård store arronderingsulemper som følge av oppstyking av landbruksarealer i vanskelig, kileformede teiger.

Totalt sett vil begge traséalternativene bidra til å svekke næringsgrunnet for berørte eiendommer. I hvilken grad svekkelsen vil påvirke næringsgrunnet, avhenger av

hvor stor andel av eiendommene som blir berørt, og mulighetene for å tilby erstatningsjord i området.

Generelt kan det sies at eiendommer som blir berørt marginalt (ytterkant av eiendommen, mindre jordteiger, ikke produktive arealer), lider et mindre tap, enn eiendommer som får større, sammenhengende produksjonsarealer, delt av jernbanen. I tillegg til produksjonstapet, vil vanskeligere driftsforhold, medføre en svekkelse av næringsgrunnlaget for eiendommene.

Avbøtende tiltak som erstatningsarealer, makebytte og jordskifte, samt gode driftsveisystemer, vil imidlertid kunne bidra til at ulempene reduseres. For enkelte eiendommer kan slike tiltak ved optimale forhold bidra til å styrke produksjonsgrunnlaget. Det forutsetter imidlertid at tiltakshaver har, og kan tilby, erstatningsarealer.

Jernbanetraséen vil uansett legge beslag på produksjonsarealer som går tapt for alltid. Likeledes vil det medføre at enkelte eksisterende eiendomsenheter kan bli borte. De avbøtende tiltakene kan sånn sett ikke bringe arealer tilbake, men bidra til å bevare og styrke gjenværende bruk.

Det viktigste avbøtende tiltaket er således muligheten for å kunne tilby erstatningsarealer, og da først og fremst dyrket mark. Veldrevne og godt arronderede eiendomsenheter hvor viktige produksjonsfaktorer går tapt som følge av jernbanetraséen, bør prioriteres.

Da tilgangen på erstatningsarealer i dag er ukjent, vil følgelig de konkrete løsningsforlagene for avbøtende tiltak ikke kunne beskrives i detalj.

Områdene og eiendommene som bør tilgodesees er imidlertid lokalisert, slik at dette er momenter som kan vurderes, ved eventuelle utbud og salg av eiendommer i område.

For alternativ B vil traséen få vesentlig betydning for en større landbrukseiendom og 2 mindre landbrukseiendommer.

Alle arealene som traséen berører, er registrert som meget viktige landbruksområder i JAV-registeret.

Til tross for at flere eiendommer blir direkte berørt og at 3 eiendommer får driften vesentlig endret, kan det synes som fremføring etter alternativ B vil være det minst belastende alternativet for landbruksinteressene i område.

*Illustrasjon 9.6*

## 6. Rangering mellom korridor 61 og 22

Målindikator	Korridoralternativ				
	61 Utvika direkt til Skaret	61 Utvika via Elvika	61 Sundvollen direkte	22 A direkte	22 B direkte
Antall direkte berørte eiendommer	41	40	25	18	22
Forbruk av dyrka mark (daa)	341	259	252	483	213
Forbruk av skog/beite (daa)	791	575	547	470	429
Arealer totalt (daa)	1132	834	799	953	642
Prosentandel JAV-klasse A	17	16	20	98	98
Prosentandel JAV-klasse B	62	58	52	2	2
Prosentandel JAV-klasse C	20	26	18	0	0

*Figur F Tabell over berørte eiendommer og forbruk av areal for enkelte traséalternativer for hovedkorridor 22 og 61*

Korridor 22 A er det alternativet som legger beslag på mest dyrka mark arealer, med 483 dekar, mot 341 dekar for alternativ 61, Utvika. Utvika derimot legges beslag på mest skogsarealer med 791 dekar, mot 483 dekar for alternativ 22 A.

Andelen av arealer som er definert som A områder i JAV-registreringen (meget vesentlig landbruksområder) er hele 98 % for alternativ 22, og 17 % for 61, Utvika. Dette viser at korridor 22 er lokalisert til arealer som har stor landbruksmessig betydning i regionen.

Derimot blir flere landbrukseiendommer direkte berørt av alternativ 61 (41 eiendommer) enn av 22 (22 eiendommer). Dette skyldes i hovedsak at korridor 61 er lokalisert i et området med flere mindre landbrukseiendommer, enn korridor 22.

Andelen av eiendommer som får driften vesentlig endret som følge av jernbanen er omtrent lik for 22 B og 61, Utvika. For andre forhold så som arronderingsulemper, mulige skiftegevinster m.v., samt mulighetene for avbøtende tiltak, vil det være vanskelig å måle mulighetene ved de enkelte traséalternativene opp mot hverandre.

Likevel synes det rimelig klart at korridorløsning 22 påfører landbruket betydelig flere ulemper enn korridorløsning 61. Både hva angår arealforbruk og ikke minst målt i verdien arealene har for landbruksnæringen som helhet.

Det kan derfor synes åpenbart at korridor 61 tross alt påfører landbruket færrest ulemper, og da de traséalternativene som har færrest dagsoner igjennom Hole og Ringerike kommune.

## 7. Produksjon -og arealvolum

### 7.1 Produksjonvolum

I følge Statistisk sentralbyrå og Fylkesmannens Landbruksavdeling, ligger Hole blant de kommuner i Buskerud fylke med høyeste kornavlinger målt etter kilo pr. dekar.

I perioden 1982 – 1990 var tallene for Hole og Ringerike henholdsvis 462 kilo pr. dekar og 354 kilo pr. dekar. Gjennomsnitt for Buskerud i perioden var 364 kilo pr. dekar. Hole kommune hadde det høyeste avlingsnivået i Buskerud i perioden.

Produksjonsvolumet i Hole ligger således på et jevnt høyt nivå, både sett i forhold til Buskerud fylke og landsgjennomsnittet for øvrig.

Sett i forhold til landet for øvrig ligger gjennomsnittlig avlingsnivå i 1996 på produksjonene av hvete, bygg og havre i Buskerud (406) på en 6. Plass, etter fylkene Østfold (441), Vestfold (438), Hedemark (434), Telemark (421) og Oslo/Akershus (416). (Tallet i parentes angir kilo pr. dekar). (Kilde; Statistisk sentralbyrå).

### 7.2 Landbruksarealer i Hole og Ringerike

#### 7.2.1 Hole Kommune

Landbruksarealene i Hole Kommune har følgende markslagssammensetning:

##### Jordbruksareal

Fulldyrka A-jord	21 850 daa
Fulldyrka B-jord	884 daa
Diverse	1 553 daa
<u>Sum jordbruksareal</u>	<u>24 287 daa</u>

##### Skogareal

Særs høy og høy bonitet	49 536 daa
Middels bonitet	30 928 daa
<u>Lav bonitet</u>	<u>13 787 daa</u>
Sum produktiv skogareal	94 545 daa
<u>Annet skogareal</u>	<u>4 294 daa</u>
<u>Sum skogareal</u>	<u>98 545 daa</u>

Annet areal (myr, jorddekt fastmark, fjell i dagen og lignende) 2 983 daa  
(Kilde, Jordregisteret fra 1973)

#### 7.2.2 Ringerike Kommune

Landbruksarealene i Ringerike Kommune har følgende markslagssammensetning:

##### Jordbruksareal

Fulldyrka A-jord	72 015 daa
Fulldyrka B-jord	7 282 daa
Diverse	1 618 daa
<u>Sum jordbruksareal</u>	<u>80 915 daa</u>

**Skogareal**

Særs høy og høy bonitet	313 200 daa
Middels bonitet	442 800 daa
<u>Lav bonitet</u>	<u>324 000 daa</u>
Sum produktiv skogareal	1 080 000 daa
<u>Annet skogareal</u>	<u>110 000 daa</u>
<u>Sum skogareal</u>	<u>1 190 000 daa</u>

Annet areal (myr, jorddekt fastmark, fjell i dagen og lignende) 160 000 daa  
(Kilde, Jordregisteret fra 1973)

**7.3 Avgang av dyrka jord**

I perioden 1993 – 1995 avga Buskerud ca. 1867 dekar dyrka (D) og dyrkbar jord (Db) til ulike formål. Størst avgang var det til *skogplantning* (1025, D) og *andre formål* (356, D).

Til *veier, jernbane, flyplasser og andre samferdselsformål* ble det i Buskerud avgitt 40 dekar (D) og 8 (Db). I samme periode var Vestfold det fylke i landssammenheng som avga mest arealer, henholdsvis 751 (D) og 2 (Db), til ovennevnte formål. Deretter fulgte Nord-Trøndelag (465/41), Østfold (177/80), Akershus/Oslo (112/14), Oppland (75/99), Sør Trøndelag (62/--) og Buskerud. (Parantes angir D/Db). Uten om fylkene Vestfold og Nord-Trøndelag, utgjør avgang av dyrka areal og dyrbar areal til *skogplantning* og *andre formål* en større andel, enn til *veier, jernbane, flyplasser og andre samferdselsformål*, for de øvrige, nevnte fylkene. (Kilde; Statistisk sentralbyrå)

Tallene indikerer at det er andre formål enn samferdsel, som bidrar til størst avgang av dyrka areal. Til tross for dette, medfører samferdselsanlegg store lokale inngrep over en relativt kort tidshorisont.

## 8. Anleggsveier, riggområder og matjordbehandling

### 8.1 Anleggsveier og riggområder

Det forutsettes å anlegge anleggsvei langs jernbanetraséen som; a) har en bredde på 8 meter inkl. minimum 1,25 meter fyllingsskrånninger + møteplasser så tett at man ser fra møteplass til møteplass. b) Har en bredde på 10 meter inkl. minimum 1,25 meter fyllingsskrånninger.

Anleggsveier i forbindelse med tverrslag og deponiområder i Krokskogområdet, vil bli etablert etter ovennevnte standard. I de tilfeller anleggsveiene følger eksisterende skogsbilveier, vil plantiltak på eksisterende veier bli vurdert ut i fra om de tilfredstiller nødvendige krav til akseltrykk. Dersom de ikke tilfredstiller slike krav, vil veiene bli forsterket og rustet opp for å tilfredsstille slike krav. Enkelte veistrekninger kan som følge av dette, få økt standard etter at anlegget er avsluttet.

I skogsterreng anbefales å legge anleggsveien på den side av jernbanetraséen som ligger i skjæring i terrenget (oversiden). Ved å legge veien på oversiden, vil det forenkle driften av skogen som ligger i lia over jernbanen. Anleggsveien kan siden benyttes til beredskapvei og driftsvei for landbruket.

I dyrka mark bør anleggsveien ligge så tett inntil anlegget som mulig, slik at arealbehovet reduseres mest mulig. Grunnet fare for skader i jordstrukturen og ødeleggelse av kapillær evnen i jordsmonnet, bør det ikke foretas jevnlig transport av tyngre kjøretøyer utenfor anleggsveiene.

Det forutsettes at det blir etablert følgende antall riggområder i landbruksområder (det kan tenkes at det blir flere, med mindre arealbehov):

KORRIDOR	Antall	Arealbehov (daa)
Korridor 22 og 61, Bærum	1	15
Korridor 61 og 62, Hole og Ringerike	3	45
Korridor 22, Hole og Ringerike	2	30

Under forutsetning av at anleggstiden beregnes til 3 år, vil det være behov for å disponere landbruksarealer til anleggsveier og riggområder over 3 vekstsesonger.

Følgende jordbruksarealer (og andre arealer – riggområder) vil gå midlertidig ut av produksjon i forbindelse med etablering av anleggsområde langs linja (det forutsettes en bredde på 40 meter):

KORRIDOR	Arealbehov Anleggsområde (gjelder dyrket mark)	Arealbehov Riggområde (ikke definert arealkategori)	Sum arealbehov
	Korridor 22 og 61, Bærum		
Økri	32	15	47
Skui	16	15	31
Isi	20	15	35
Bjørnum	5	15	20
Korridor 61 og 62, Hole og Ringerike	150	45	195
Korridor 22 A	90	30	135
Korridor 22 B	170	30	200

Anleggsområde vil bli brukt til anleggsveier og midlertidig deponering av masser.



## 8.2 Behandling av matjord

Matjord skal behandles som forskrevet i gjeldende retningslinjer for matjordbehandling. (Tiltak for bl.a. å hindre spredning av plantesykdommer som floghavre m.v.). I tillegg bør matjord som fjernes fra anleggsområde primært søkes disponert til produksjon av landbruksprodukter. Det bør således skje en separasjon av matjordmasser og andre gravemasser ved gjennomføring av anleggsarbeidene. Matjordmassene bør deretter primært deponeres og planeres ut i områder hvor de kan gå inn som et produksjonsmiddel i jordbruket.

Ved at den enkelte eiendomsenhet disponerer matjordmassene på egen eiendom, vil dette bidra til å avbøte ulempene ved arealavståelsen.

## 9. Definisjoner

Arronderingsulemper:	Ulemper som medfører vanskeligere driftsforhold for eiendommen. Det kan være lengre driftsveier, flere teiger, flere feltkanter, spisse hjørner på teiger, mv.
Bonitet A, jordbruk:	Lettbrukt fulldyrka jord.
Bonitet B, jordbruk:	Mindre lettbrukt fulldyrka jord.
Driftssentrum:	Driftsbygninger for driftsenheten.
Direkte berørt eiendom:	Eiendom som fysisk blir berørt av tiltaket. (Traséen planlegges over eiendommen).
Direkte berørt bygning/driftssentrum:	Bygning(er) som fysisk blir berørt av tiltaket, eller som ligger i en avstand fra anleggsområdet som gjør det komplisert og vanskelig å gjennomføre anlegget på en normal måte, slik at bygningen må flyttes/rives.
Feltkant:	Kantsone mellom vekstområde og jernbane.
Nærføringsulemper:	Ulemper på gjenværende del av eiendommen som ikke blir berørt av tiltaket. Ulempene kan være, støy, støv, innsyn, fare m.v.
Vesentlig endring av driften:	Eiendom som får så store ulemper ved avståelse av arealer, bygninger eller arrondering, at det ikke vil være grunnlag for videre drift.
Endring av driften:	Eiendom som avstår arealer og får arronderingsmessige ulemper, men hvor det fortsatt vil være grunnlag for drift.
Mindre vesentlig endring av driften:	Eiendom som avstår mindre arealer, eller får mindre arronderingsmessige ulemper, som er ubetydelig for driften.

## 10. Referanser

- Arealforvaltning i pressområder, Jordpolitisk arealvurdering i Hole og Ringerike, Fylkesmannen i Buskerud, 1994
- Befaringer i område
- JAV-kart fra Hole og Ringerike
- JAV-kart fra Bærum
- Kart og tegninger med oversikt over planlagte korridorer og traséalternativer
- Modernisering av Vestfoldbanen, Konsekvensutredning og hovedplan Parsell 5 i Sande, Holmestrand, Våle og Borre kommune, NSB Bane Region Sør, Juni 1996
- Møte og samtaler med landbruksansvarlige i Hole, Ringerike og Bærum kommune.
- NGU rapport nr. 94.036 Forvaltningsplan for sand, grus og pukk i åtte kommuner i sydlige Buskerud
- Nye spor i gammel jord, Jernbaneverket Region Sør, 30.01.1998
- Spor i Ringeriksjord, NSB Bane Region Sør, 1. november 1994
- Tilbudsgrunnlag for fagutredninger til konsekvensutredninger og hovedplan, Landbruk, Jernbaneverket Region Sør, Juni 1997
- ØK-kart med dekning av tiltaksområde
- Statistisk sentralbyrå
- Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavdelingen
- Fylkesmannen i Vestfold, Landbruksavdelingen

## 11. Vedlegg

- Sammen drag av korridor 22, 61 og 62
- Dagsoner med oversikt over berørte landbrukseiendommer korridor 22, 61 og 62
- Dagsoner med oversikt over berørte landbrukseiendommer korridor 22 (gjelder Hole og Ringerike kommune)
- JAV-klasser korridor 61 og 62, Utvika og Sundvollenlinja
- JAV-klasser korridor 61 og 62, Lårvika og Åsalinja
- JAV-klasser korridor 22A
- JAV-klasser korridor 22B
- Korridor 2 og 6 i Bærum/Akershus
- Korridor 61, 10 alternativer
- Korridor 21A, 7 alternativer
- Korridor 21B, 7 alternativer