

## **Internt notat**

Til: Fylkesrådmannen

Fra: Fylkesmiljøvernsejefen

Dato: 18.10.93

**Emne: RINGERIKSBANEN. HØRING AV KONSEKVENsutredning FASE I**

---

Det vises til fylkesrådmannens oversendelse av ovennevnte konsekvensutredning til uttalelse.

### **Innledning**

Fylkesutvalget behandlet som sak 134/92 melding om Ringeriksbanen med tilhørende utredningsprogram for videre konsekvensutredning.

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

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

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

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

Alt. 3: Grefsen – Åsa (nord for Steinsfjorden), flere varianter Åsa – Hønefoss/Tollpinrud

Alt. 4: Alt. 1/alt. 2 til Sundvollen, øst for Steinsfjorden til Åsa, 2 var. til Hønefoss/Tollpinrud

Alt. 5: Alt. 1/alt. 2 med tunnel under Steinsfjorden v/Kroksund, videre som alt 1 og 2.

Alt. 6: Skøyen/Lysaker – Åsa, videre som alt. 4

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

NSB har foreløpig anbefalt valg av alt. 2 (Sandvika med varianter) som utbyggingskorridor.

Momenter for anbefalingen er forventet høye trafikk tall og god bedriftsøkonomi, høy samfunnsøkonomisk nytte, god betjening av eksisterende og eventuelt nye boligområder i Bærum og relativt lave utbyggingskostnader.

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

### **Generelle merknader**

Konsekvensutredningen gir en god oversikt og beskrivelse av hvilke natur- og miljøverninteresser som blir berørt av de ulike alternativene. For parsellene på Akershus-siden synes fremstillingen å være dekkende i forhold til de registreringer som foreligger på regionalt nivå vedrørende friluftsliv, naturvern og vilt. Liten målestokk på kartene har imidlertid medført at enkelte viktige områder ikke er blitt kartfestet, som f.eks. Vensåsmyra naturreservat som ligger nær inntil alternativ 1 i Lommedalen. Det forutsettes at alle relevante forhold blir belyst og tatt hensyn til i den videre vurdering og avklaring av trasé innenfor den eller de utbyggingskorridorer som det er aktuelt å gå videre med i fase II.

Konsekvensutredningen omfatter ikke de deler av Ringeriksbanen som eventuelt vil følge *nytt dobbeltspor* Skøyen – Asker som er under planlegging. Utredningen synes heller ikke å være samordnet med konsekvensutredningen for *Transportkorridor vest*, som bl.a. avklarer personreisefordelingen mellom kollektive transportmidler og privatbil. Valg av trasé for Ringeriksbanen, avgreningsløsninger, stasjonsmønster, driftsopplegg m.v. må vurderes i sammenheng med konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor og for transportkorridor vest. Fylkesmiljøvernsejfen forutsetter at nødvendig samordning mellom disse prosjektene blir ivare tatt.

### **Vurdering av alternativene**

Alternativene som helt klart kommer i minst konflikt med friluftsliv, naturvern, vilt og kulturlandskap er alt. 3 A Grefsen – Åsa – Hønefoss og alt. 6 A Skøyen/Lysaker – Åsa – Hønefoss. Alternativene går i stor grad i tunnel under Nordmarka/Krokskogen, og kopler seg på Bergensbanen fra Roa like nordøst for Hønefoss. Utredningen viser at også støyemessig vil disse alternativene, til tross for at traséen går gjennom Hønefoss, være best ved at antall støyutsatte boliger etter skjerming vil være lavest av samtlige alternativer. Alternativene representerer dessuten korteste kjøretid for lokaltog mellom Oslo og Hønefoss, hhv 28 og 30 min for alt. 6 A og alt. 3 A.

Kort kjøretid og stasjon sentralt i Hønefoss medfører at pendlingen til Oslo vil øke noe mer i disse alternativene enn i de øvrige, men da alternativene ikke berører Bærum, forventes pendlingen mellom Hønefossområdet og Asker/Bærum å gå noe ned. Alternativene vil heller ikke få direkte betydning for utbyggingsmønsteret og kollektivtrafikkbetjeningen i Bærum.

Alternativ 1 over Skøyen/Lysaker – Lommedalen og alt. 2 over Sandvika som begge forutsetter bro over Steinsfjorden og som i hovedsak går videre i dagtrasé gjennom Hole og Ringerike, vil medføre store konflikter med landskap, naturvernområder, vilt og friluftsliv. Dette gjelder særlig på Buskerudsiden, men også i Bærum vil miljøkonsekvensene bli store. Spesielt vil dagtrasé i Lommedalen komme i konflikt med kulturlandskap, friluftsliv og naturverdier. De ulike varianter av alt. 2 med kryssing av Sandvikselva ved Wøyen er likeså konfliktfylt både i forhold til vassdraget og til kulturlandskapet, og et par av variantene er også i konflikt med foreslått verneområde i Kjaglidalen, som ligger i en forkastningssone med interessant geologi og botanikk og er dessuten viktig i friluftslivsammenheng.

### Generelle merknader

Konsekvensutredningen gir en god oversikt og beskrivelse av hvilke natur- og miljøverninteresser som blir berørt av de ulike alternativene. For parsellene på Akershus-siden synes fremstillingen å være dekkende i forhold til de registreringer som foreligger på regionalt nivå vedrørende friluftsliv, naturvern og vilt. Liten målestokk på kartene har imidlertid medført at enkelte viktige områder ikke er blitt kartfestet, som f.eks. Vensåsmyra naturreservat som ligger nær inntil alternativ 1 i Lommedalen. Det forutsettes at alle relevante forhold blir belyst og tatt hensyn til i den videre vurdering og avklaring av trasé innenfor den eller de utbyggingskorridorer som det er aktuelt å gå videre med i fase II.

Konsekvensutredningen omfatter ikke de deler av Ringeriksbanen som eventuelt vil følge *nytt dobbeltspor* Skøyen – Asker som er under planlegging. Utredningen synes heller ikke å være samordnet med konsekvensutredningen for *Transportkorridor vest*, som bl.a. avklarer personreisefordelingen mellom kollektive transportmidler og privatbil. Valg av trasé for Ringeriksbanen, avgreningsløsninger, stasjonsmønster, driftsopplegg m.v. må vurderes i sammenheng med konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor og for transportkorridor vest. Fylkesmiljøvernsejfen forutsetter at nødvendig samordning mellom disse prosjektene blir ivare tatt.

### Vurdering av alternativene

Alternativene som helt klart kommer i minst konflikt med friluftsliv, naturvern, vilt og kulturlandskap er alt. 3 A Grefsen – Åsa – Hønefoss og alt. 6 A Skøyen/Lysaker – Åsa – Hønefoss. Alternativene går i stor grad i tunnel under Nordmarka/Krokstogen, og kopler seg på Bergensbanen fra Roa like nordøst for Hønefoss. Utredningen viser at også støymessig vil disse alternativene, til tross for at traséen går gjennom Hønefoss, være best ved at antall støyutsatte boliger etter skjerming vil være lavest av samtlige alternativer. Alternativene representerer dessuten korteste kjøretid for lokaltog mellom Oslo og Hønefoss, hhv 28 og 30 min for alt. 6 A og alt. 3 A.

Kort kjøretid og stasjon sentralt i Hønefoss medfører at pendlingen til Oslo vil øke noe mer i disse alternativene enn i de øvrige, men da alternativene ikke berører Bærum, forventes pendlingen mellom Hønefossområdet og Asker/Bærum å gå noe ned. Alternativene vil heller ikke få direkte betydning for utbyggingsmønsteret og kollektivtrafikkbetjeningen i Bærum.

Alternativ 1 over Skøyen/Lysaker – Lommedalen og alt. 2 over Sandvika som begge forutsetter bro over Steinsfjorden og som i hovedsak går videre i dagtrasé gjennom Hole og Ringerike, vil medføre store konflikter med landskap, naturvernområder, vilt og friluftsliv. Dette gjelder særlig på Buskerudsidene, men også i Bærum vil miljøkonsekvensene bli store. Spesielt vil dagtrasé i Lommedalen komme i konflikt med kulturlandskap, friluftsliv og naturverdier. De ulike varianter av alt. 2 med kryssing av Sandvikselva ved Wøyen er likeså konfliktfylt både i forhold til vassdraget og til kulturlandskapet, og et par av variantene er også i konflikt med foreslått verneområde i Kjaglidalen, som ligger i en forkastningssone med interessant geologi og botanikk og er dessuten viktig i friluftslivssammenheng.



Alt. 2 gir den lengste reisetid mellom Oslo og Hønefoss av de utredede alternativene (opptil 40 min avhengig av variant), men vil til gjengjeld kunne betjene forholdsvis store tettstedsområder med betydelig befolkningsgrunnlag. Alternativet åpner også for muligheten for fremtidig utbygging i vestre Bærum med Ringeriksbanen som kjernen i kollektivtrafikktilbudet. Alt. 1 vil ikke ha tilsvarende betydning for lokaltrafikken i Bærum.

Alt. 2 er best dersom det legges vekt på å utnytte den nye banens potensiale for økning av kollektivtrafikkandelen i regionen. Fylkesmiljøvernsjefen viser til at det er et overordnet mål i fylkesplanen for Akershus å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og å øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i fylket. En bedre styring og samordning av arealbruk og transportsystem er en viktig strategi for å minske bilbruken.

De utredede varianter av alternativ 2 har imidlertid så vidt mange negative konsekvenser for natur, landskap og miljø særlig på Buskerudsidene, men til dels også i Bærum, at fylkesmiljøvernsjefen finner det vanskelig å gå inn for dette alternativet slik det foreligger.

**Fylkesmiljøvernsjefen vil derfor anbefale at det foretas videre utredninger av alternativer innenfor korridoralternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til vernehensynene.** Med de betydelige konfliktene som er knyttet til dagtraséene i Hole og Ringerike, vil det være avgjørende viktig at en løsning på Akershus-siden ikke legger utilsiktede bindinger på trasévalget i disse to kommunene. Fylkesmiljøvernsjefen vil foreslå at et eventuelt justert alt. 2 over Sandvika legges i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6 A med tilkobling til Bergensbanen nordøst for Hønefoss. En slik løsning vil styrke kollektivtrafikk-knutepunktene Sandvika og Hønefoss og gir muligheter for betjening av utbyggingsområdene i Bærum.

Dersom konsekvensutredningens fase II viser at det ikke er mulig å finne traséer som tilfredsstillende miljø- og kulturvern hensynene i hovedalternativ 2 gjennom Bærum, vil fylkesmiljøvernsjefen gå inn for alt. 6 A fra Skøyen/Lysaker. Det anbefales at dette alternativet utredes parallelt med justert hovedalternativ 2.

## Utredningsprogram for fase II

I det foreslåtte utredningsprogram for konsekvensutredningens fase II, bør også konsekvenser for vassdrag utredes. Dette gjelder særlig eventuelle konsekvenser for Bærumselvene som er varig vernet mot kraftutbygging. I dette ligger også intensjoner om vern mot annen utbygging og inngrep, jfr. regjeringens utkast til rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.

I forbindelse med foreslåtte utredninger av konsekvenser for grunnvannet som følge av drenering av jernbanetraséen, er det viktig å undersøke hvorvidt endringer av de hydrologiske forhold vil påvirke vegetasjon m.v. i tilknytning til tunnelene.

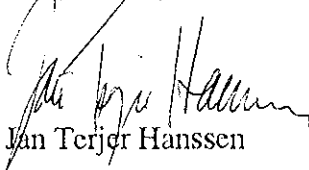
Det er positivt at bruk/deponering av det svært store masseoverskuddet skal utredes nærmere. I denne forbindelse er det påkrevet å få vurdert realismen i de foreløpige forslagene til utfylling og deponering som er gjort i foreliggende konsekvensutredning da det synes å være stor usikkerhet både med hensyn til tidspunkt, planprosess og tillatelser for gjennomføring av de ulike forslagene. Konsekvensene av etablering av fyllinger og deponier må utredes, og det forutsettes at tiltakshaver, her NSB, sørger for at slike analyser blir utført. Det forutsettes at nødvendige avklaringer av massedeponiene er foretatt før anleggsstart.

Det forutsettes videre at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag utredes nærmere i fase II.

### **Videre planarbeid**

Miljøvernavdelingen er innstilt på medvirkning i foreslått referansegruppe for konsekvensutredningens fase II. For øvrig antas at konsekvensutredningen for Vestkorridoren Skøyen – Asker som er under planlegging, avklarer konsekvenser for eventuell bruk av nytt dobbeltspor som del av Ringeriksbanen.

Med hilsen



Jan Terjer Hanssen

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

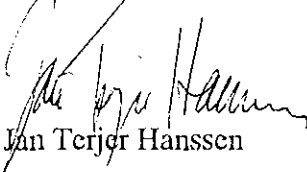
Det er positivt at bruk/deponering av det svært store masseoverskuddet skal utredes nærmere. I denne forbindelse er det påkrevet å få vurdert realismen i de foreløpige forslagene til utfylling og deponering som er gjort i foreliggende konsekvensutredning da det synes å være stor usikkerhet både med hensyn til tidspunkt, planprosess og tillatelser for gjennomføring av de ulike forslagene. Konsekvensene av etablering av fyllinger og deponier må utredes, og det forutsettes at tiltakshaver, her NSB, sørger for at slike analyser blir utført. Det forutsettes at nødvendige avklaringer av massedeponiene er foretatt før anleggsstart.

Det forutsettes videre at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag utredes nærmere i fase II.

#### **Videre planarbeid**

Miljøvernavdelingen er innstilt på medvirkning i foreslått referansegruppe for konsekvensutredningens fase II. For øvrig antas at konsekvensutredningen for Vestkorridoren Skøyen – Asker som er under planlegging, avklarer konsekvenser for eventuell bruk av nytt dobbeltspor som del av Ringeriksbanen.

Med hilsen



Jan Terjer Hanssen

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

