



Bane NOR,  
Postboks 4350,  
NO- 2308 Hamar  
[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no).

c/c Bærum kommune, Plan og miljø  
[post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no)

Bekkestua 16. januar 2017

Sak: Ringeriksbanen og E16, saksnummer 201611133.

## **Ringeriksbanen. Høring Planprogram og oppstart av reguleringsplan**

### **Kommentarer til planprogrammet fra Bærum fra Natur – og Friluftsråd (BNF).**

Ref. Plan ID NO201604 Forslag til Planprogram 07.10. 2016 fra Jernbaneverket (Bane NOR).

#### **Presentasjon**

BNF er et frittstående samarbeids- og samordningsorgan for å ivareta natur og friluftsliv i Bærum kommune og er et samordnende råd for 16 organisasjoner med til sammen ca. 17.000 medlemmer. BNF (Bærum Natur- og Friluftsråd) arbeider for å gi flest mulig anledning til å utøve enkelt friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i sitt nærområde og naturen for øvrig. Bærum opprinnelige landskapskarakter, natur- og kulturverdier skal sikres i samarbeid med medlemsorganisasjonene og offentlige myndigheter. Virkeområdet dekker hele Bærum kommune.

**Se hjemmeside [www.bnfr.no](http://www.bnfr.no)**

Som del av disse kommentarene vises det (også) til høringsuttalelse fra den av våre medlemsforeninger – Skui vel, som blir mest berørt av planene for Ringeriksbanen gjennom Bærum. Vellet gir også konkrete innspill til reguleringsplanarbeidet ved å foreslå og drøfte praktiske løsninger for tverrslag, som vil være aktuelle på strekningen Sandvika- Sollihøgda, herunder både fysisk akseptable og uakseptable løsninger.

#### **Henvisninger**

Videre vises det til brev fra Fylkesmannen Oslo Akershus ved Miljøvernavdelingen datert 3. november 2016, der det gis tillatelse til å igangsette reguleringsplanarbeidet for prosjektet basert på bestemmelsene i Markaloven; herunder «Tverrslag, rømningsveier, rigg- og anleggsområder mv. bør i størst mulig grad søkes lagt til områder utenfor Marka og koblet opp mot eksisterende veier».

**BNF påpeker at alle forslag til tverrslag mm, som ble presentert i møtet 13. ds fra Bane NOR ligger innenfor Markagrensen – med unntak av påhugget ved Reverud, Skoglund, Avtjerna og Skaret.**

#### **UTTALELSE FRA BNF VEDRØRENDE TVERRSLAG mm:**

##### Vedrørende masseoverskudd

*(fra pkt 4.2: Drivemetode for tunneler, tverrslag og massehåndtering)*

*Drivemetode vil ha stor betydning for hvor store sprengmasser som må tas ut av tunnelen. Det vil planlegges tverrslag hvor massene kan tas ut. I tillegg skal det planlegges og reguleres dagsone ved utgangen av*

tværslaget, hvor det blant annet kan etableres areal for mellomlagring og anleggsrigg. Det vil være et stort behov for permanent deponering av masser fra tunnelen. Massedeponier i tilknytning til planområdet for fellesprosjektet inkluderes i reguleringsplanen. Det vil trolig i tillegg være behov for permanent massedeponering utenfor planområdet til veg og bane.

(Fra pkt. 5.4.2 Landskapsbilde)

I tillegg til selve tiltaket med veg, bane, kryssområder og stasjoner, medfører prosjektet et stort masseoverskudd. Det kan bli aktuelt med massedeponier innenfor planområdet, i tilknytning til anlegget. Dette innebærer større endringer av terreng og landskap, som sammen med selve tiltaket vil komme til å prege opplevelsen av landskapet både i nær- og fjernvirkning.

### **Kommentarer fra BNF:**

Ringeriksbanen i seg selv vil, når den er ferdig bygget, ikke være til sjenanse for Bærum, da den jo går i tunell gjennom vår kommune.

Det er eventuelle tværslag, deponier og anleggsveier, samt behandlingen av sprengningsmassene i anleggstiden og etterpå, som vil være den store lokale utfordringen.

Ett av de presenterte forslagene til tværslagplassering vil gå gjennom (uthevet) områdene som beskrives nedenfor:

Landskapet Hornimarka og **Urdsdalen med Rønningen/Kveisebråtan** og Persbråtan, samt **Urdselva** som kommer ut i Isielva ved Sølvhølen/Smedstad og Ringeriksveien, samt åsene rundt er intakte, «gamle» landbruksområder med stort naturmangfold. De ligger i tilknytning til Tanumplatået, som er rangert blant de 12 viktigste kulturlandskap i landet. Urdselva kommer fra Svartvann i Vestmarka via fossen ved Risfjellkastet og bukter seg gjennom Urdsdalen med kulturmarka og skaper der frodige belter med varmekjær løvvegetasjon med biologisk rikt elveleie. I nord renner den ned i en bekkeløft; juvet Sølvhølen med 30 m høye steile skråninger på begge sider, som bare er 5 m på det smaleste. Den er unik i Bærum og i regionen for øvrig ved at den i tillegg til den spesielle topografien har flere signalarter og er klassifisert som en regionalt viktig biotop. (Biofokus 2008-25)

Den i dag rene Urdselven er en viktig del av fiskekultiveringen i Sandviksvassdraget og opprettholdelsen av laks- og sjøørretstammen i Oslofjorden.

Plassering av tværslag i Urdsdalen ovenfor Persbråten, betinger også ny (anleggs-)vei inn i dalen fra Ringeriksveien opp til tværslaget, da den eksisterende veien fram til bebyggelsen ikke egner seg for anleggstrafikk, samtidig som den også er fredet og vernet. (Ref. bl.a. Bærum Kommunes kart over Kulturminner, Akershus fylkeskommune, Riksantikvaren mv).

**BNF mener at tværslag ikke kan aksepteres i ovennevnte områder.** Dvs. at mellom Reverud/Øvre Ås og Sagåsberget ved Ringeriksveien eller Jomarveien ved Bjørum Sag, dvs. i områdene omfattet av KDP Tanumplatået og Hornimarka, blir det ingen tværslag av hensyn til verneverdiene.

Begrunnelsen fra Bane NOR for ikke å akseptere lengre avstand mellom tværslagene (og unngå inngrep i verneområdene) ble sagt å være at det vil forsinke framdrift av anleggsarbeidene.

**Her vil avbøtende tiltak kreves i form av at det eneste aktuelle avbøtende tiltak i dette området er at det aksepteres en noe lenger avstand mellom tværslag enn det som prosjektet vurderer som optimalt.**

**Å ødelegge disse natur og kvalitetene og verneverdier for å redusere byggetiden vil ikke bli akseptert i Bærum.**

**BNF slutter seg følgelig også til de sterke anbefalingene fra Skui Vel om hvor tværslag bør plasseres for å minimalisere skadelige inngrep.** Nemlig tunellpåkugg i fjell syd for Rustan like ved Jomarveiens kryss med Rustanelva, i umiddelbar nærhet av E16 ved Bjørum Sag krysset. Alternativt uttak gjennom Sagsberget direkte til Ringeriksveien ved Statens Vegvesens gamle vektstasjon som også kan gi muligheter for riggplass.

### Drivemetode (ref 4.2)

Drivemetode er ikke fastsatt. Drivemetode som reduserer antall tverrslag bør tilstrebes. En kombinasjon bør vurderes. F.eks. bruke TBM der hvor tverrslag er mest problematisk og boring, sprengning der hvor det er behovet for sprengstein, som nord i traseen. Om nødvendig legge til rette for montering av TBM i fjell.

## UTTALELSE FRA BNF VEDRØRENDE 5.4 IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER

Vi leser:

*Metode for vurdering av ikke prissatte konsekvenser (for temaene Landskapsbilde, Nærmiljø og friluftsliv, Naturmangfold, Kulturmiljø og Naturressurser, samt landbruk?) går i korte trekk ut på å vurdere hvilke verdier som er i planområdet, for deretter å vurdere i hvilket omfang disse påvirkes av ny veg og bane.*

*Konsekvensen av tiltaket uttrykkes som et forhold mellom verdi og omfang der konsekvensgraden vil bli bestemt ved hjelp av Konsekvensvifta.*

### Verdi

*Utredningsområdet deles inn i delområder eller lokaliteter basert på verdien områdene har for de ulike temaene. Kriteriene for verdivurdering er beskrevet i Håndbok V712 for de ulike vurderingstemaene.*

### Omfang

*Etter at utredningsområdet er verdivurdert, gjennomføres en vurdering av i hvilket omfang tiltaket påvirker delområdene i negativ eller positiv retning. Omfanget vurderes opp mot null-alternativet. Håndbok V712 omtaler kriterier for omfangsvurdering for de ulike temaene.*

**BioFokus** m.fl. har undersøkt dalføret mellom Kattås og Sølvhølen. Sitat fra rapport Biofokus 2008-25: *Når det gjelder natur er dalen et lite Bærum i miniatyr med sine typiske rasmarker, rike skoger og tilliggende kulturlandskap. Området er imidlertid lite utsatt for store tekniske inngrep i nyere tid og skiller seg sånn sett fra mange andre deler av kommunen. Området har naturkvaliteter med nasjonal verdi og det bør arbeides for å ivareta de registrerte lokalitetene og det mellomliggende areal på en god måte. De søndre delene fra Ringiåsen i øst og til eksisterende naturreservat i vest har så store naturkvaliteter at det bør vurderes vern etter naturvernloven.*

Videre vises det til BioFokus rapport 2009 – 12, samt til Miljødirektoratets Miljøstatus med inngående beskrivelse av de viktige naturtypene som finnes innenfor området.

**BNF vil hevde at alle de angitte temaene (i pkt 5.4) har meget stor verdi i områdene mellom Øvre Ås og Jomarveien, samt for kulturlandskapene ved Rustan/ Ullbråten. Videre påpeker vi at alle temaene er representert i alle delområdene med store verdier - samtidig! Videre hevder vi da at inngrep i området relatert til Ringeriksbanen må karakteriseres som «stort negativt».**

**BNF konkluderer derfor med/tar for gitt at når verdi og omfang sammenstilles i diagrammet *Konsekvensvifta* blir konklusjonen «Meget store negative konsekvenser», noe som bør bety at alle inngrep i form av tekniske inngrep relatert til Ringeriksbanen må skrinlegges i disse områdene.**

**Vi mener at dersom vårt krav om ikke å foreta inngrep i området KDP Tanumplatået og Hornimarka, kan medføre lengre avstand mellom tverrslag enn prosjektet optimalt ønsker, eller annet prosjektet ikke ser som optimalt, så er dette en kostnad som må medregnes i prosjektkostnaden**

Vi viser her til 5.4.4. «Forholdet til naturmangfoldloven»

*Kostnader knyttet til arbeidet for å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet skal inngå i prosjektkostnadene (nml § 11).*

BNF har referert rapporter fra BioFokus mfl, men ber om at det utføres ytterligere kartlegging, om det anses nødvendig med mer dokumentasjon. (F.eks BioFokus rapporten 2009-12 bør suppleres med flere grundige undersøkelser i skogen).

BNF ber om at denne og annen relevant informasjon også inntas i det digitaliserte prosjekteringsgrunnlaget.

## Avsnitt 6 Særlige avbøtende og kompensierende tiltak

### 6.2 Naturmangfold og økologisk kompensasjon

#### 6.3 Jordvern og jordbruksareal

I områdene Ursdalen med Rønningen/Kveisebråtan og Persbråtan, samt Rustan/Ullbråten drives det aktivt jordbruk som helårsnæring. Inngrep her vil ødelegge for dette.

**BNF ser det ikke som mulig å kompensere for jordbruksarealer ved de tiltak som skisseres i Planprogrammet.**

#### 6.4 Flom og grunnvann

.....Tilsvarende må grunnvann, både i berggrunn og løsmasser, forutsettes å bli beskyttet mot endringer i kvalitet og nivå. Dette er essensielt der grunnvannet er drikkevannskilde, energikilde og grunnlag for landbruk og naturmiljø.

Fra lokalkjente i området påpekes det at vannbalansen (og vanntilførselen) i hele området er avhengig av grunnvannet. Vannivået i Stovivannet (og andre vann) opprettholdes av grunnvannsinnsig. Manglende innsig til Stovivannet, som følge av endringer i undergrunnen, kan derfor resultere i lite eller ikke noe vann til utløpet Stovibekken, som er en urgammel vandringsvei for ål (rødlistet art). Nedre del av Stovibekken er videre et viktig reproduksjonsområde for sjørørret. Slike endringer kan også påvirke brønnene som landbruket i området er avhengige av.

Det siteres fra Skui Vels uttalelse:

*Jernbanetunnelen vil bryte svake forkastningssoner og sprekker som kan ha betydning for grunnvannbalansen i området. De vulkanske bergartene som ligger øverst er porøse og bidrar til et høyt grunnvannstrykk. Det er mange kilder og oppkommer. Alle bosettinger i Urdsdalen og nord for Smestad har eget vann med et stort antall brønner ikke minst for gårdsdrift med dyr.*

Under møtet fredag 13. ds påpekte også Bane NOR at de tar dette meget alvorlig, da konsekvensene vil kunne bli store («vesentlig større enn Puttjern»).

**BNF** registrerer at Bane NOR vil foreta de undersøkelsene som er nødvendige for å eliminere slike risiki, men vil anmode om at disse også foretas også for en mer vestlig trasé. Det fordi konsekvensene av lekkasjer vil være av vesentlig betydning for naturverdiene, som inngår i disse vurderingene.

#### **Alternativ trase**

**BNF mener** at siden dagsone ved Rustan er forlatt er traseen ikke låst i horisontalplanet. Den kan derfor flyttes vestover og også vestenfor någjeldende planavgrensning om mulighetene for problemer med tversslag, deponier og vann derved kan reduseres.

Eksempelvis vil banen, om den flyttes lengst mulig vest innen planavgrensningen, forlenges få hundre meter max 500m. Flyttes banen enda lenger vest, utenfor planavgrensningen, blir forlengelsen opp mot ca 1,5 km av i alt 23 km på strekningen Jong - Sundvollen. Som påpekt i møtet fredag 13.1 gir dette

mye kortere tverrslag mot fylkesvei 285 og Skaret, med store deponimuligheter, samt at tverrslagstunnelene på Krokskogen blir minst halvert i lengde og avstanden til Drammen havn tilsvarende redusert! Dette vil kunne gi besparelser både for prosjektet og natur/miljø i vid forstand.

### **Derved kan områdene med store naturverdier østenfor traséen spares for inngrep mot en mindre baneforlengelse.**

Vi vil få knytte noe kommentarer i forbindelse med dialogmøtet 13.1.2017:

#### **UTREDNINGSPROGRAM. MEDVIRKNING OG INFORMASJON**

BNF er glad for, og godt fornøyd med dialogmøtet mellom Bane NOR og natur- og friluftslivorganisasjoner i Oslo og Akershus fredag 13. januar. En videreføring av denne kontaktvirksomheten vil etter vår mening øke mulighetene for å finne de løsninger på utfordringer i utbyggingen som medfører minst mulig uønskede konsekvenser.

BNF er opptatt av at 'Ikke prissatte konsekvenser' blir synliggjort og får "riktig" vekt som premiss for avgjørelsene.

Under 'Ikke prissatte konsekvenser' sorterer en rekke faktorer som har stor innvirkning på mulighetene for å nå mål om bærekraftig utvikling. Det dreier seg bl.a. om jordressurser, landskap og naturressurser med bl.a. rent vann, dyre- og planteliv, frisk luft, frihet fra støy i naturområder osv, 'Ikke prissatte konsekvenser' rommer således også konsekvenser av stor viktighet knyttet til menneskers næringsgrunnlag og deres helse, trivsel, velferd og evne til ytelse. Til tross for den høyst reelle og materielle substans har vi likevel ofte erfart at 'Ikke prissatte konsekvenser' skyves ut – mister vekt - når de veies mot kroner og øre. Planprogrammet og de signalene vi fikk i møtet 13. januar legger grunnlag for en prosess der beslutningstakerne får bedre mulighet til en erkjennelse av hvilken vekt 'Ikke prissatte konsekvenser' skal tillegges.

#### **Kommentar til den videre prosessen**

- Bane NOR fortsetter det godt påbegynt arbeid med å presentere tilgjengelig grunnlagsmateriale. I arbeidet med videre utredninger inviteres lokalkunnskapen inn, og kan gi innspill i beslutningsgrunnlaget ved å gi informasjon som ikke er tilgjengelig i offentlig registre og bidra til kvalitetsikring bl.a. av bakgrunnsinformasjon. Bane NOR "konsekvensutreder" og gir berørte parter innsikt i de ulike resonnement som legges til grunn for avgjørelser. Det vil være fint om disse resonnement og avgjørelser, i dialogmøter, også gjøres til gjenstand for innspill fra, og drøftinger med berørte parter. (Vi hadde faktiske ansatser til en slik prosess i møtet 13. jan.)
- Ut fra Planprogrammets premiss om tunnel uten dagstrekning i Bærum, er lokalisering av tverrslag og varige deponier det som fører til de største konsekvensene i Bærum, og vi er svært opptatt av hvordan en skal finne fram til løsninger som gir minst mulig uønskete konsekvenser.

I møtet ble det presentert en metodikk, og mulig/eksempel på lokalisering av tverrslag. For å få en konstruktiv prosess rundt R-planen, mener vi det er svært viktig at det presenteres et begrenset antall alternativ som er godt utredet når det gjelder berørte areals kvalitet og bruk, konsekvenser ved bruk av eksisterende vei, eventuelt etablering av ny vei. Det er også viktig at sentrale berørte parter, som en del av utarbeidingen av R-plan, gis anledning til dialog med innspill av lokalkunnskap og vurderinger av alternativene samt fremme nye alternativer, ideer og forslag, i prosessen og før beslutninger fattes. Det er et felles ønske å komme frem til gode løsninger. De skal ligge der i uoverskuelig fremtid. Det samme vil gjelde lokalisering av massedeponier. Slik vi forsto Bane NOR legger de opp til slike prosesser.

- Skui vel, som blir mest berørt når det gjelder lokalisering av tverrslag og deponier, har ut fra omfattende lokalkunnskap, analyse av traséen, mulig lokalisering av tverrslag, lengde av tverrslag, lokalisering av massedeponi, valg av drivemetode og anleggssituasjonen mv. lagt fram forslag til endring av traséen. I møtet presenterte Bane Nord noen faglige motforestillinger mot vellets forslag.

Vi ser fram til en videre drøfting av alternativ traséer basert på Skui vels forslag og Bane NORs videreføring av utredning av konsekvenser av ulike trasévalg.

Avslutningsvis ser Bærum Natur – og Friluftsråd fram til god dialog i det videre planarbeidet!

Med vennlig hilsen  
**Bærum Natur – og Friluftsråd**

**Rigmor Arnkværn leder (sign)**

Mobiltelefon: 917 72 145

Epost: [arnkvem@online.no](mailto:arnkvem@online.no)

**Ulf Kristiansen (sign)**

Mobiltelefon 911 44 010

Epost: [ulf.priv@gmail.com](mailto:ulf.priv@gmail.com)