

26.10.1999

**Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Avdeling for Forvaltningsmyndighet  
0048 OSLO**

### **HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE 2 – BERGENSBANENS FORKORTELSE - RINGERIKSBANEN**

Vi viser til Deres brev av 17.08.1999 angående høring av konsekvensutredning fase 2 for Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen, samt vårt brev av 22.10.1999 og sender med dette vår formelle uttalelse.

Etter Friluftslivets fellesorganisasjons (FRIFO) vurdering har Jernbaneverket utarbeidet en omfattende og stort sett en god konsekvensutredning (KU). Vi merker oss at mange av de merknadene natur- og friluftorganisasjonene kom med i forbindelse med forrige høring har blitt tatt hensyn til i utredningen.

Våre kommentarer baserer seg på de to konsekvensutredningene Jernbaneverket Region Sør har utarbeidet: Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen (1) via Kroksund og (2) via Åsa. De faglige underutredningene som ligger til grunn for Jernbaneverkets KU har vi ikke hatt tid til å gå gjennom. Presentasjonen av konsekvensene for friluftslivet i KU-rapportene er knapp og kunne med fordel vært noe fyldigere, jf fagrapport om friluftsliv.

FRIFO støtter de overordnede mål for Bergensbanen som blant annet innebærer at kjøretiden med tog mellom Oslo og Hønefoss/Bergen bør reduseres betydelig. Vi ser miljøfordeler ved økt kollektivtrafikkandel til jernbanen, spesielt på bekostning av en stadig økende privatbilisme.

I KU nevnes det at "friluftsfolk" generelt har en positive holdning til jernbane som transportmiddel. Selv om dette er generelt sett sannsynligvis er riktig, betyr ikke dette at alle jernbaneprosjekter automatisk er miljøvennlige. Avgjørende for FRIFO er konsekvensene for friluftslivet, som er en positiv faktor for kropp og sjel gjennom fysisk aktivitet og naturopplevelse.

Ringeriksbanen vil, som det også fremgår av KU, få uheldige konsekvenser for miljø, natur og friluftsliv, noe FRIFO ser svært alvorlig på. Riktig valg av korridor og trasé blir derfor avgjørende for et akseptable resultat.

Samfunns- og transportøkonomi er et tema som må tillegges stor vekt. Det er viktig at de samfunnsmessige fordelene som en slik utbygging vil ha må veies opp mot de uheldige konsekvensene den vil ha for natur- og friluftsinnteressene i området. I den forbindelse må vi huske på at dette er det viktigste turområdet for store deler av Norges befolkning.

FRIFO mener at "null-alternativet" er for dårlig utredet. For å få et tilfredstillende beslutningsgrunnlag må det utredes hva en opprusting av eksisterende bane (Oslo-Drammen-Hønefoss) og innføring av krengetog vil ha å si for reisetid m.m. Vi vil understreke at så store naturinngrep må ha en grundig og markant begrunnelse i form av samfunnsmessig gevinst.

Sikkerhet for mennesker og materiell ved bygging og drift av tunneler har høyeste prioritet. Dette kravet til sikkerhet, spesielt ved lange tunneler, vil medføre en rekke permanente installasjoner, anlegg og veier. Blant annet vil det være behov for tverrslag ved bygging og drift av lange tunneler. Vi mener derfor at følgende må utredes:

- Behov for anlegg i dagen ved tverrslagene.
- Krav til veistandard inn til tverrslagene.
- Krav til lys og brøyting av veier og anlegg.
- Krav til anlegg og installasjoner langs rømningsveier.
- Krav til helikoptertransport og landingsfelt.

Støyproblematikken er omtalt i KU, men en vurdering av konsekvensene i selve anleggsperioden savnes. Problemer med støy vil være et spesielt aktuelt tema ved valg av traseer med tverrslag inne i marka.

Tunnel på strekningen Steinseter til Fleskerud vil kunne redusere konfliktene med natur- og friluftsinnteressene. Konsekvensene av en slik tunnel må derfor utredes.

Berggrunnen som tunnelene skal gå igjennom består av lavabergarter med vertikale sprekker. Fjellet ligger i lag og på toppen av hvert lag er det løsmasser. Det er derfor fare for vanninnsig og tetteproblemer, som kan få uheldige konsekvenser for naturmiljøet og derigjennom få negative konsekvenser for friluftslivet. Spørsmålet blir om det er investert tilstrekkelig i forundersøkelser med prøveboring for å avdekke risiki ved anlegget.

I følge KU er øvre del av Lomma og Isielva i Bærum sårbare med sin spesielle vannøkologi. Konsekvensene av eventuelle tiltak er ikke avklart og må derfor gjøres.

En tverrslagsmunning ved Gurisaga i Lommedalsområdet vil få store negative konsekvenser. Kartene for friluftsliv i de to utredningene må derfor rettes opp på dette punktet.

Mange av de negative konsekvensene for natur og friluftsliv kan imidlertid unngås ved valg av riktig trase uten tverrslag i marka. Ut fra våre vurderinger av KU vil traseen Skaretlinja mellom Sandvika og Sundvollen (enten direkte eller via Bjørum) og videre via Åsa til Hønefoss føre til de minst uheldige konsekvensene for natur og friluftsliv. Dette sammenfaller også med Jernbaneverkets egne vurderinger av trasévalg.

FRIFO forutsetter at nye utredninger om trasévalg gjøres tilgjengelig før Jernbaneverket sender planen til Stortinget for politisk behandling.

**Vennlig hilsen**

**Harald Tronvik**  
generalsekretær

**Hans Erik Lerkelund**  
fagkonsulent

Kopi: FRIFOs styremedlemmer  
FRIFOs medlemsorganisasjoner  
Oslo og Omland Friluftsråd  
Friluftsrådenes landsforbund