

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)

Forslag til reguleringsplan: Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Akseptert |
| <input type="checkbox"/> | Akseptert m/kommentarer |
| <input type="checkbox"/> | Ikke Akseptert/kommentert
Revider og send inn på nytt |
| <input type="checkbox"/> | Kun for informasjon |

Sign:

00A	Første utgave	13.03.2019	ESI, MAM, ANA,JMS, KLA og LTF	LTF,JMS, KLA	KLA
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Forslag til reguleringsplan: Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn		Sider: 223	Produisert av: Norconsult   		
		Prod.dok.nr.:	Rev:		
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt:	960297 - Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Dokumentnummer:		Revisjon:	
Parsell:	00	FRE-00-A-26150		00A	
		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:	

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	5
1.1.	OM HØRING AV REGULERINGSPLANEN.....	5
1.2.	OM MERKNADSBEHANDLINGEN.....	5
1.3.	DOKUMENTASJON OG VIDERE BEHANDLING.....	5
2	FELLES OG GJENNOMGÅENDE PROBLEMSTILLINGER I UTTALELSENE	6
2.1.	MEDVIRKNING (OFFENTLIGE MØTER, ANDRE MØTER OG TYPER KOMMUNIKASJON).....	6
2.1.1.	<i>Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn</i>	6
2.1.2.	<i>Medvirkning og informasjon i høringsperiodene</i>	6
2.2.	UTBYGGINGSKONSEPT, PRINSIPPER OG OVERORDNETE LØSNINGER.....	7
2.2.1.	<i>Overordnede forutsetninger</i>	7
2.2.2.	<i>Optimalisering innenfor valgt korridor</i>	9
2.2.3.	<i>Stasjonsløsninger</i>	11
2.2.4.	<i>Krav om detaljregulering av enkelte områder</i>	11
2.3.	STASJON OG AREAL FOR TETTSTEDSUTVIKLING PÅ SUNDVOLLEN.....	11
2.4.	UTFYLLING OG EIENDOMSFORHOLD VED ELSTANGEN.....	13
2.5.	VALG AV PLANALTERNATIV HELGELANDSMOEN.....	13
2.6.	VALG AV PLANALTERNATIV OVER MÆLINGEN.....	14
2.7.	GJENBRUK OG LAGRING AV BERGMASSER.....	15
2.7.1.	<i>Overordnet tilnærming og løsning</i>	15
2.7.2.	<i>Nærmere om Avtjerna</i>	16
2.8.	GRUNNSTABILITET OG SKRED.....	17
2.9.	MIDLERTIDIGE ARBEIDER OG KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN.....	18
2.9.1.	<i>Reguleringsplanen fastsetter rammer for midlertidige arbeider</i>	18
2.9.2.	<i>Miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen knyttes til reguleringsbestemmelsene</i>	19
2.9.3.	<i>Håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden</i>	19
2.9.4.	<i>Trafikksikkerhet i anleggsperioden</i>	20
2.9.5.	<i>Vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder</i>	21
2.9.6.	<i>Nærmere om anleggsperioden i enkelte områder</i>	22
2.10.	TILTAK FOR BEVARING AV NATURMILJØ.....	28
2.11.	JORDVERN OG BRUK AV LANDBRUKSAREALER.....	30
2.12.	KOMPENSASJON FOR FRILUFTSLIV.....	31
2.13.	OMLEGGING OG ETABLERING AV KOMMUNALTEKNISK INFRASTRUKTUR MV.....	32
2.14.	GRUNNERVERV.....	32
2.14.1.	<i>Generelt</i>	32
2.14.2.	<i>Erstatningsfastsettelse</i>	33
2.14.3.	<i>Nabo</i>	34
3	SAMMENDRAG AV MERKNADER VED ORDINÆR HØRING, OG TILTAKSHAVERS KOMMENTAR	35
3.1.	OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER.....	35
3.1.1.	<i>Myndigheter og offentlige instanser</i>	35
3.1.2.	<i>Organisasjoner og næringsliv</i>	35
3.1.3.	<i>Grunneiere og privatpersoner i Bærum kommune</i>	37
3.1.4.	<i>Grunneiere og privatpersoner i Hole kommune</i>	38
3.1.5.	<i>Grunneiere og privatpersoner i Ringerike kommune</i>	38
3.2.	MYNDIGHETER OG OFFENTLIGE INSTANSER.....	40
3.3.	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV.....	64
3.4.	GRUNNEIERE OG PRIVATPERSONER I BÆRUM KOMMUNE.....	97
3.5.	GRUNNEIERE OG PRIVATPERSONER I HOLE KOMMUNE.....	120
3.6.	GRUNNEIERE OG PRIVATPERSONER I RINGERIKE KOMMUNE.....	137
4	SAMMENDRAG AV MERKNADER TIL REVIDERT PLANFORSLAG OG TILTAKSHAVERS KOMMENTAR	153
4.1.	OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER.....	153
4.1.1.	<i>Myndigheter og offentlige instanser</i>	153

4.1.2.	Organisasjoner og næringsliv	153
4.1.3.	Grunneiere og privatpersoner i Bærum kommune	154
4.1.4.	Grunneiere og privatpersoner i Hole kommune.....	155
4.1.5.	Grunneiere og privatpersoner i Ringerike kommune.....	155
4.2.	MYNDIGHETER	155
4.3.	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	174
4.4.	GRUNNEIERE OG PRIVATPERSONER I BÆRUM KOMMUNE	192
4.5.	GRUNNEIERE OG PRIVATPERSONER I HOLE KOMMUNE.....	203
4.6.	GRUNNEIERE OG PRIVATPERSONER I RINGERIKE KOMMUNE.....	211
5	OVERSIKT OVER ENDRINGER I REGULERINGSPLAN ETTER HØRING OG OFFENTLIG	
	ETTERSYN	217
5.1.	HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN.....	217
5.2.	HØRINGSdokumenter og oppdatering av dokumenter etter høring.....	217
5.2.1.	Høring av samlet planforslag våren 2018.....	217
5.2.2.	Høringer av forslag til endringer i reguleringsplan høsten 2018 og vinteren 2019.....	218
5.2.3.	Plandokumenter og øvrige høringsdokumenter som er oppdatert etter høring	218
5.3.	ENDRINGER I PLANKARTET ETTER HØRINGENE	218
5.3.2.	Bærum kommune	219
5.3.3.	Hole kommune.....	219
5.3.4.	Ringerike kommune.....	220
5.4.	ENDRINGER I PLANBESTEMMELSENE ETTER HØRINGENE	220

1 INNLEDNING

1.1. Om høring av reguleringsplanen

Forslaget til reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet – Hønefoss var på høring og lå ute til offentlig ettersyn i de tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike fra 19. april til 24. juni 2018. Planforslaget ble varslet myndigheter, offentlige instanser, organisasjoner, næringsliv, grunneiere og berørte privatpersoner. Høringsuttalelsene er sammenstilt og kommentert i kapittel 3.

I perioden november 2018 – januar 2019 ble det gjennomført begrensede høringsprosesser for endringer i planforslaget fra april 2018. Endringsforslagene er beskrevet i fem høringsdokumenter. Høringsuttalelsene til disse forslagene er sammenstilt og kommentert i kapittel 4.

I høringsperiodene ble det gjennomført åpne offentlige møter i hver kommune. Det har i disse periodene også vært flere møter med ulike myndigheter, organisasjoner, næringsliv og privatpersoner i de tre kommunene. Medvirknings- og høringsprosessen er oppsummert i kapittel 2.1.

1.2. Om merknadsbehandlingen

Merknadsbehandlingen – dette dokumentet – har som formål å ivareta lovens krav om at innkomne uttalelser er vurdert og hvilken betydning de er tillagt, jf. pbl § 12-12. Merknadsdokumentasjonen er derfor viktig både for dem som har uttalt seg, for tiltakshaver og for planmyndigheten.

Uttalelsene til planforslaget omfatter mange momenter, og både overordnede problemstillinger og detaljerte tema tas opp av høringsinstansene. Det er likevel slik at mange parter, både myndigheter, organisasjoner og privatpersoner, er opptatt av de samme sakene. Felles og gjennomgående problemstillinger er gruppert og svart ut samlet i kapittel 2. Spesielle eller individuelle tema er svart ut i tilknytning til den enkelte merknaden. I noen tilfeller er saker som er tatt opp i en uttalelse, fulgt opp direkte med møte eller tilsvarende, uten at dette er referert direkte.

Sammendraget av uttalelsene er forsøkt gjort med vekt på å få med alle relevante momenter, men det kan hende at avsender opplever at viktig informasjon er oversett. Alle uttalelsene følger saken ved oversendelse til Kommunal- og moderniseringsdepartementet og er tilgjengelig ved departementets sluttbehandling.

1.3. Dokumentasjon og videre behandling

I merknadsdokumentet vises det til underlagsmateriale som er kilde for de kommentarene som gis. Samlet oversikt over de aktuelle kildene er gitt i dokumentliste i planbeskrivelsen.

På flere punkter er planforslaget endret som en følge av høringen. Bane NOR og Statens vegvesen har også gjennomgått den tekniske planen for å få ned omfang, kostnader og klimagassutslipp. Dette arbeidet har også medført endringer og justeringer av planforslaget. Endringene etter opprinnelig høring og offentlig ettersyn er dokumentert i fem høringsdokumenter, med underlagsrapporter. Det er en oversikt over alle planendringer i kap 5.

De endringene som er besluttet pr februar 2019, er innarbeidet i revidert planbeskrivelse. Samlet revidert planforslag – planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser, med underlagsmateriale – oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet for sluttbehandling. Merknadsdokumentet vil da være offentlig tilgjengelig.

2 FELLES OG GJENNOMGÅENDE PROBLEMSTILLINGER I UTTALELSENE

2.1. Medvirkning (offentlige møter, andre møter og typer kommunikasjon)

2.1.1. Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn

Ved høring og offentlig ettersyn av planforslag våren 2018 ble det sendt ut høringsbrev til 2500 husstander og virksomheter i Bærum, Hole og Ringerike kommuner. Høring av forslaget til reguleringsplan ble kunngjort i papirutgaven av Aftenposten, Ringerikes Blad og Budstikka den 19. april 2018. I tillegg lå det ute som nettbanner i de samme avisene fra 19. til 25. april 2018. Forslag til planendringer høsten 2018 er tilsvarende varslet med brev til grunneiere og myndigheter, og kunngjøring i aviser og nettsted. Planmaterialet har vært lagt ut som papirutgave på veiledningstorget i kommunegården i Sandvika og Bekkestua bibliotek, servicetorget Hole Herredshus, Hole bibliotek, servicetorget Ringerike rådhus og Ringerike bibliotek.

Enkelte grunneiere, herunder sameier og vegforeninger, påpeker at de ikke er varslet direkte, som de mener er et krav i plan- og bygningsloven (pbl).

Lovens krav ved høring av reguleringsplanforslag er at registrerte grunneiere og festere, og så vidt mulig rettighetshavere, skal underrettes på hensiktsmessig vis om forslaget, med opplysninger om hvor det er tilgjengelig (pbl § 12-10). Vanlig praksis er at grunneiere tilskrives, og det er gjort så langt mulig. Det kan likevel ha forekommet at enkelte grunneiere ikke har blitt registrert. Det kan også gjelde vegforeninger og andre fellesarealer. Hensikten med lovens krav om offentlig ettersyn, med allmenn kunngjøring av planforslaget, er blant annet ment å dekke opp slike situasjoner. Det er altså ikke saksbehandlingsfeil at enkelte grunneiere ikke er tilskrevet direkte.

2.1.2. Medvirkning og informasjon i høringsperiodene

Under høring av planforslaget april-juni 2018 ble det arrangert ett folkemøte og to åpne kontordager (dagtid/kveldstid) i hver av de tre kommunene. Både folkemøtene og de åpne kontordagene var godt besøkt. I høringsperioden ble det i tillegg sendt ut 71 550 faktaark til alle husstander og virksomheter innenfor planområdet i de tre kommunene. Det ble også produsert 4000 brosjyrer med informasjon om prosjektet og høringsperioden. 2500 brosjyrer ble distribuert sammen med høringsbrevet, og de resterende ble delt ut på folkemøter, åpne kontordager og ved andre anledninger. I juni var det stand på Vik torg i Hole og Kuben senter i Hønefoss, der folk kunne snakke med medarbeidere fra prosjektet og stille spørsmål om prosjektet. Prosjektet har videre deltatt på en rekke møter i regi av velforeninger mm. Det er også avholdt møter med kommunene og regionale myndigheter. Prosjektet har i tillegg besvart mange henvendelser direkte, i et omfang som er mer enn vanlig for store samferdselsprosjekter.

Endringer i reguleringsplanforslaget ga behov for høringer i perioden fra 16. november 2018 til 22. januar 2019. Høringssakene og høringsperiodene var slik:

- Forslag til ny atkomsttunnel ved Nordby i Bærum kommune. Høring til berørte parter og offentlig ettersyn 16. november 2018 til 9. januar 2019.
- Planendringer i Ringerike kommune. Høring til berørte parter og offentlig ettersyn 21. november til 14. desember 2018.
- Planendringer i Bærum kommune. Høring til berørte parter og offentlig ettersyn 7. desember 2018 til 9. januar 2019.
- Endringer av arealformål og reguleringsbestemmelser mv. for den sørlige delen av Avtjerna i Bærum kommune. Høring til berørte parter og offentlig ettersyn 7. desember 2018 til 20. januar 2019.
- Planendringer i Hole kommune. Høring til berørte parter og offentlig ettersyn 20. desember 2018 til 22. januar 2019.

Lengden på høringsperioden i de enkelte høringene av planendringer var satt ut fra en vurdering av hvor omfattende endringene var. Også i denne perioden ble det arrangert åpne møter og/eller åpne kontordager i alle kommunene.

Enkelte høringsparter mener at høringsfristene for forslag om endring av planforslag er lovstridige. Plan- og bygningsloven omtaler ikke konkret hvilke krav det er til medvirkning og høring ved endringer av planforslag som har vært til høring og offentlig ettersyn, men som ikke er vedtatt. Forslagsstiller legger til grunn at slike endringer må vurderes som endring av reguleringsplan, jfr. lovens § 12-14. Bestemmelsene i § 12-14, fjerde ledd (om anledning til å uttale seg til endringen) vil da gjelde tilsvarende for endringer som i liten grad påvirker gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går ut over hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder. I rundskriv H-6/17 skriver Kommunal- og moderniseringsdepartementet (s.9): «Bestemmelsen (§ 12-14, fjerde ledd) setter ingen spesiell frist for uttalelse, men det må gis en rimelig frist. Det er lagt til grunn at en rimelig frist vil kunne være på 2–3 uker. De ordinære krav til høring og offentlig ettersyn med frist på 6 uker vil ikke gjelde».

Ut fra dette er nytt tverrslag ved Nordby og endringer i den sørlige delen av Avtjerna vurdert å gå ut over hoveddrammene i tidligere planforslag, og derfor vært gjenstand for en ny høring og offentlig ettersyn med seks ukers frist til uttalelse. De andre endringene er vurdert ikke å påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, gå ut over hoveddrammene i planen, eller berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder ut over det som tidligere har vært gjenstand for høring og offentlig ettersyn. Disse endringene er dermed gitt en kortere frist for uttalelse.

Ønsker du å lese mer om medvirkning i fellesprosjektet? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 2.*
- *Medvirkning fra barn og unge, 01.03.2019 (FRE-00-A-00048). Planprogram, vedtatt 04.09.2017 (FRE-00-A-26000).*
- *Oppsummering av merknader til forslag til planprogram, 06.06.2017 (FRE-00-A-26010).*

2.2. Utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger

2.2.1. Overordnede forutsetninger

Flere uttalelser fremmer synspunkt til forhold som er utredet og besluttet i tidligere prosesser. Dette gjelder bl.a.:

- Nittedalslinja som alternativ korridor istedenfor traséen Sandvika – Sundvollen
- Åsa-alternativet, istedenfor Sundvollen
- Samlet veg- og banekorridor over Kroksund
- Om banen burde gå i lang tunnel helt til Hønefoss
- Mulig vegkorridor over Steinssletta
- Parkeringsdekningen på stasjonene

Disse momentene svares ut her.

De første planene for Ringeriksbanen kom alt omkring 1860; i utgangspunktet som trasé for Bergensbanen. Opp gjennom årene har planene flere ganger blitt tatt opp, men av flere grunner har de ikke blitt realisert. En viktig grunn er at Krokskogen danner en barriere mellom Oslo-området og Ringerike, ikke minst ville en bane i dagen vanskelig passere den bratte vestsrenten.

Bergensbanen/Ringeriksbanen via Nittedalslinja

I konseptvalgutredning (KVU) for Ringeriksbanen i 2008 ble flere alternative korridorer vurdert. Nittedalslinja ble sammenliknet med den korridoren som ligger til grunn for utkastet til reguleringsplan i 2018. Det ble anbefalt ikke å gå videre med Nittedalslinja pga. høyere kostnader, lengre reisetid Oslo-Hønefoss, samt at om lag halvparten av pendlere fra Ringerike har Asker og Bærum som mål. Erfaringene fra «togpendelen» Drammen - Oslo - Lillestrøm er gode, med betydelig passasjertransport. Tilsvarende vil Hønefoss -Oslo-Moss kunne bli en tilsvarende togpendel, som vil dekke de fem mye brukte sentrale stasjonene Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationalteatret og Oslo S. Denne konseptvalgutredningen ble riktignok ikke vedtatt av regjeringen. Uansett la Jernbaneløst/Bane NOR hovedkonklusjonene til grunn for sitt eget arbeid med nyere utredninger.

Bergensbanen/Ringeriksbanen via Åsaalternativet

En jernbanelinje fra Osloområdet til Åsa har tidligere vært et alternativ, og Stortinget besluttet denne i 2002. Begrunnelsen var mindre miljøulemper sammenliknet med en korridor over Kroksund og gjennom Hole. I en rapport fra Jernbaneverket og Statens vegvesen fra 2014 om korridorvalg for Ringeriksbanen og E16 er det derimot anbefalt å legge bort Åsaalternativet. Begrunnelsen var at dette alternativet for bane både er dyrere og lengre enn over Kroksund. I tillegg ville man miste synergieffekten med en felles korridor over Kroksund og videre nordover gjennom Hole og Ringerike. Det ble vurdert som uaktuelt å legge ny E16 om Åsa, blant annet fordi den vil medføre betydelig lekkasje av trafikk til dagens E16. Slik vil en vegtrasé om Åsa ikke bidra til den trafikkreduksjonen som er ønsket langs dagens veg.

Samlet veg- og jernbanekorridor over Kroksund

Statens vegvesen utarbeidet i årene 2010 til 2013 en kommunedelplan for ny E16 Skaret – Hønefoss. Denne ble møtt av flere innsigelser, blant annet fra fylkesmannen i Buskerud og Jernbaneverket (Bane NOR). Regjeringens behandling av disse resulterte i en bestilling fra Samferdselsdepartementet om å se på muligheten for et fellesprosjekt mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen. Svaret fra transportetatene var at det er en gevinst ved en felles korridor. Denne løsningen førte til at kryssing av Kroksund ble den naturlige korridoren for bane og veg.

Forutsetninger for utbygging av E16

E16 Sandvika – Hønefoss er et stamvegprosjekt som er under utbygging: I Akershus er en parsell utbygd, en er under utbygging, en har antatt byggestart i 2021. Det er forutsatt firefelts motorveg på hele strekningen. Prosjektet er forutsatt bompengefinansiert på strekningen Bjørum – Hønefoss (tre utbyggingsparseller).

Mulig vegkorridor over Steinssletta

I kommunedelplanen for E16 i åra 2010-2013 ble det vurdert en korridor over Steinssletta, med veg som i hovedsak skulle følge dagens trasé. Den ble da ikke anbefalt, blant annet fordi tapet av dyrka jord ble stort og at en ny motorveg i tilfelle måtte kompletteres med en lokalveg. Dette vil medføre at denne korridoren ble dyrere enn aktuelle alternativ.

Parkeringsdekningen på stasjonene

Flere uttalelser tar opp spørsmålet om antallet parkeringsplasser ved stasjonene. Bane NOR har en overordnet parkeringsstrategi for Intercitystasjonene. Ved stasjoner med et stort pendlromland tilrettelegges det for mer parkering enn ved stasjoner i by. Foreløpig er det i reguleringsplanen forutsatt 300 p-plasser på Sundvollen stasjon og 300 på Hønefoss stasjon. Bane NOR vil arbeide videre med parkering og tilgjengelighet til stasjonene.

Regjeringens beslutninger i 2015 og 2016

Regjeringen har på grunnlag av fire delrapporter utarbeidet i årene 2014-2016 fattet flere beslutninger som ligger til grunn for det foreliggende reguleringsplanarbeidet. De viktigste er:

- Felles korridor for bane og veg gjennom Hole og fram mot Hønefoss
- Bane og veg skal krysse Kroksund, Åsaalternativet legges bort
- Korridoren over Helgelandsmoen skal legges til grunn
- Prosjektet skal behandles som statlig plan, med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndighet. Det skal ikke utarbeides kommunedelplan, og man skal gå rett på reguleringsplan.

Ved beslutningen våren 2016 var alternativene til den valgte korridoren om Helgelandsmoen en korridor om Busund og en annen om Hvervenmoen/Monserud. Busundalternativet hadde mye til felles med Helgelandsmoen, men ble vurdert som enda mer negativt for naturmiljø. Alternativet om Hvervenmoen/Monserud var særlig negativt for jordvern og kulturlandskap (området nær Norderhov kirke).

Ønsker du å lese mer om korridorvalg? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 1.2 og 3.1*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. 13.06.2014. Delutredning I. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Muligheter for felles korridor for jernbane og veg.*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. 31.10.2014. Delutredning II. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Korridorvalg.*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. Januar 2015. Delutredning III. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Silingsrapport.*
- *Dovre Group og Transportøkonomisk institutt. 12.06.2015. Ringeriksbanen – Supplerende analyse.*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. Januar 2016. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Forprosjekt delstrekning 4: Bymoen – Styggedalen, Avbøtende og kompenserende tiltak.*

2.2.2. Optimalisering innenfor valgt korridor

Siden planarbeidet ble startet opp, med de forutsetningene som er redegjort for over, er det vurdert flere alternativer for viktige elementer i prosjektet. Alternativene på Helgelandsmoen og Mælingen er redegjort for i egne kapitler. Øvrige alternativvurderinger oppsummeres her, for å besvare merknader om alternativer lokalt.

Drivemetode for tunnelen Jong – Sundvollen

Etter en vurdering av geologi og hydrogeologi, risiko knyttet til anleggsgjennomføring, kostnader og andre forhold knyttet til bygging og drift av tunnel ble det tidlig foreslått et tunnelkonsept med dobbeltsportunnel for banen og parallell service/rømningstunnel. Konseptet åpner i praksis kun for en drivemetode; konvensjonell boring og sprengning (Drill & Blast). For å sikre god anleggsgjennomføring og hensiktsmessig byggetid, er det regulert permanente og midlertidige anleggsatkomster med tilhørende riggområder langs tunneltraséen (se under).

På bakgrunn av foreliggende kunnskap om geologi og hydrogeologi i området, massehåndtering, ventilasjon mm, er det vurdert at tunnelen kan bygges med konvensjonell drift med en estimert byggetid på ca. 8 år, inkludert jernbaneteknikk, sporbygging og utprøving/testing.

Etter innspill fra bl.a. Follobaneprosjektet er driving med tunnelboremaskin (TBM) vurdert som drivemetode for prosjektet. TBM-drift vil medføre en endring av konseptet fra dobbeltsportunnel med langsgående service- og rømningstunnel til to enkeltportunneler. Det er vurdert at driving med TBM ikke gir fordeler som gjør at man ønsker å revurdere valgt tunnelkonsept. Dette skyldes at de fordeler som andre prosjekter har presentert, bl.a. Follobaneprosjektet, i stor grad var knyttet til raskere framdrift og mindre omfang injeksjon. På grunn av de lokale hydrogeologiske forhold i området mellom Jong og Sundvollen er det nødvendig å måtte forinjisere til nødvendig tetthet, på samme måte som det er forutsatt ved konvensjonell boring og sprengning. Dette har betydelige konsekvenser i form av redusert inndrift og økte kostnader i forhold til de innspill FRE16 har fått fra andre prosjekter, og det er også vurdert at det er en betydelig risiko knyttet til denne løsningen. Til sist er det et viktig poeng at volumet med bergmasser som er egnet som kvalitetsmasse til bygging av i veg- og baneanleggene, er vesentlig høyere ved boring og sprengning enn ved TBM-drift. Dette skyldes at TBM-massene inneholder mye finstoff som gjør massene mindre egnet til gjenbruk.

Det valgte konseptet, med konvensjonell boring og sprengning av service- og jernbanetunneler, ligger fast.

Lokalisering av atkomsttunneler til jernbanestrekningen mellom Jong og Sundvollen

Ringeriksbanen fra Sandvika (Jong) til Hønefoss er på strekningen fram til Sundvollen planlagt gjennom en 23 km lang bergtunnel. Både for anleggsdrift og framtidig drift – herunder redningssituasjoner – er det nødvendig med angrepspunkter og tilkomst flere steder enn i hver ende. Disse kalles atkomsttunneler.

Det første forslaget til reguleringsplan la til rette for sju atkomsttunneler. Tre av disse var permanente for drift og/eller rømningssituasjoner (Jong, Reverud og Avtjerna i Bærum samt Sundvollen) og tre

midlertidige atkomsttunneler (Kattås og Rustan i Bærum og Høgås i Hole). Etter at reguleringsplanforslaget ble lagt ut på høring i april 2018 har flere forhold gjort det aktuelt å gjøre en ny vurdering av plassering av atkomsttunnelene:

- Gjennomført trafikkikkerhetsvurdering i anleggsfasen og en rekke høringsuttalelser peker på forhold knyttet til massetransport og trafikkikkerhet i området Tanum-Jong.
- Det er anleggstekniske utfordringer knyttet til Kattås, med nærhet til to naturreservat, noe som innebærer en miljørisiko, samt mulig forekomst av kvikkleire i grunnen. Området ligger langt fra overordnet vegnett.
- Trafikkikkerhetsvurdering av anleggsatkomsten fra E16 til Rustan har vist at det er mer utfordrende og vanskelig å få en tilfredsstillende løsning enn det opprinnelig planforslag viste. Det er behov for omfattende løsninger og konstruksjoner, som kan gi direkte negativ påvirkning på Rustanelva og vassdragsnaturen.
- Framdrifts- og kostnadskonsekvenser for prosjektet må vurderes ytterligere for ulike kombinasjoner av atkomsttunneler.

På bakgrunn av disse forholdene foreslås det å erstatte atkomsttunneler på Kattås og Rustan med en ny midlertidig atkomsttunnel på Nordby ved Smedstad. Det er gjennomført høring av disse forslagene gjennom eget forslag om atkomsttunnel på Nordby og gjennom det samlede forslaget om øvrige endringer i Bærum. Uttalelsene til disse forslagene er *positive* til å ta ut områdene Kattås og Rustan. Innvendingene mot Nordby er heller ikke av en slik art at atkomsttunnel med riggområde ikke bør legges her. Et alternativ ved Nypefoss bru/Hvile 700 – 800 m lengre nord, er foreslått av bl.a. Skui vel. Dette har vært vurdert, men området er svært trangt og kommer tett på anleggsområdet for E16 Bjørum-Skaret. Planforslaget endres derved i samsvar med forslaget som ble hørt ved årsskiftet 2018/19.

Løsning for vegbru over Kroksund

Fra Hole kommunes side var det tidlig et ønske om å legge brua over Kroksundet lengre sør, spesielt for å begrense støybelastningen mot Hole bo- og rehabiliteringssenter. Beregninger viste imidlertid at området og bygningene kan gis tilstrekkelig skjerming i driftsfase gjennom terrengforming, eventuelt supplert med tiltak på støyutsatt bygningsfasade. En ytre og lengre bru vil dessuten være vesentlig dyrere. Se også vurderingene i planbeskrivelsen (kap 3.2.2).

Hensettingsområde ved Hønefoss

I planprogrammet er valg av hensettingsområde beskrevet som en viktig planoppgave. Planforslaget konkluderer med at Tolpinrud ut fra alle relevante hensyn er bedre egnet og mindre konfliktylft enn Pålsgård. Selv om noen av hensyn til jordvern og tilgrensende boligområder er kritiske til å plassere et slikt anlegg på Tolpinrud, er det ikke kommet nye momenter som tilsier å endre denne konklusjonen. Reguleringsbestemmelsene er supplert med krav om å begrense lysforurensning (strølys) til omgivelsene og om å gjennomføre støyskjerming langs Randsfjordbanen før anleggsstart.

Sporarrangement Tolpinrud – Sørum

Flere påpeker det store forbruket av dyrka mark til jernbaneformål i området mellom Randsfjordbanen, Bergensbanen og E16. I høringsutkastet var det to direkteforbindelser mellom Ringeriksbanen og Bergensbanen, der et planskilt utgående spor krevde ca. 18 daa dyrka mark. Det utgående (østre) sporet kunne være nyttig – men ikke nødvendig – dersom Ve stasjon skulle bygges. Sporet ville også kunne gi en ekstra sporkapasitet, som det i overskuelig framtid ikke er behov for. Areal til dette sporet tas ut av planen.

Ønsker du å lese mer om optimalisering innenfor valgt korridor? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 3.2*
- *Fagrapport anleggsatkomster, 01.03.2019 (FRE-10-A-25160).*
- *Vurdering av alternative hensettingsområder, 01.03.2019 (FRE-50-A-25350).*
- *Fagrapport anleggsgjennomføring og drivemetode, 15.03.2018 (FRE-10-A-25170).*
- *Detaljplan og teknisk plan, strekning 1, 26.01.2018 (FRE-10-A-25300).*
- *Detaljplan og teknisk plan, strekning 3, 01.03.2018 (FRE-30-A-25300)*
- *Detaljplan og teknisk plan, strekning 4, 10.04.2018 (FRE-40-A-25300)*
- *Detaljplan og teknisk plan, strekning 5, 01.03.2018 (FRE-50-A-25300)*

2.2.3. Stasjonsløsninger

Tiltaket omfatter etablering av ny stasjon på Sundvollen og ombygging av Hønefoss stasjon.

I høring av planforslag våren 2018 var det avsatt areal for ny stasjon på Ve, men bygging av stasjonen inngikk ikke i tiltaket. Flere uttalelser til planforslaget omtalte Ve stasjon. Stasjonsetablering vest for Hønefoss var foreslått i silingsrapporten for å kunne kjøre tog utenom Hønefoss stasjon, og samtidig ha stopp i tilknytning til Hønefoss, f.eks ved at langdistansetog ikke stoppet på Hønefoss. Dette omtales nærmere i planbeskrivelsens kapittel 3.2.6. Etter høringen av planforslaget har Bane NOR besluttet at stasjonen ikke er aktuell å bygge, og tilrettelegging for en slik stasjon er dermed tatt ut av planforslaget.

Flere uttalelser til høring av samlet planforslag omtaler stasjon på Avtjerna. Regjeringen har støttet dyp linje uten stasjon etter tilrådning fra Jernbanedirektoratet. Begrunnelsen er at stasjon i dagen krever bane med stigning på 20 promille over inntil 10 km lange strekninger fra Sandvika og fra Sundvollen. Slik stigning kan aksepteres for kortere strekninger inntil tre kilometer, men generelt er kravet inntil 12,5 promille stigning. Det foreligger heller ikke reguleringsplanvedtak som legger til rette for gjennomføring av tettstedsutvikling her. Skulle dette likevel komme, er det trolig andre og bedre måter for å kollektivbetjene et utbyggingsområde langs E16 mellom Bjørum og Avtjerna.

Ideen om flerbruk av servicetunnelen for jernbanetunnelen er ikke relevant, da denne bygges for å dekke behovet knyttet til vedlikehold av bane og for redning/beredskap. Dagsone på Rustan og eventuell tilrettelegging for stasjonsetablering er omtalt i planbeskrivelsens kapittel 3.2.1.

Innkomne uttalelser inneholder ikke momenter som gir grunnlag for å endre konklusjonen.

Ønsker du å lese mer om stasjonsløsninger? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 3.2.1 (om Rustan/Avtjerna), 3.2.6 (om Ve stasjon), 4.1.3 (Sundvollen stasjon), 4.1.7 (Hønefoss stasjon).*
- *Fagrapport by- og knutepunkt, strekning 5, 01.03.2019 (FRE-50-A-25210).*
- *Grunnlag for revisjon av reguleringsplan, Sundvollen, 19.12.2018 (FRE-30-A-25350).*
- *Vurdering av stasjon ved Avtjerna, 02.10.2017 (FRE-00-A-00021).*

2.2.4. Krav om detaljregulering av enkelte områder

Flere myndigheter mener at reguleringsplanen på enkelte punkt er mangelfullt detaljert, slik at det er behov for ytterligere planavklaring gjennom detaljreguleringsplaner. Konkret framheves massehåndteringsområdene og områder med tiltak i vann og vassdrag.

I planforslaget er det krav om detaljreguleringsplan i områder med ny, bymessig bebyggelse (Storskjæringa og Meieritomta i Hønefoss og eventuelt utfyllingsområdet for tettstedsutvikling ved Sundvollen). Her ligger utbygging flere år fram i tid, og det vil verken være riktig eller mulig å fastsette detaljer om vegløsninger, fellesarealer, bygningsutforming osv. i denne reguleringsplanen.

For de områdene det påstås å være behov for ytterligere planlegging, er det prosjektets oppfatning at forutsetninger og løsninger er godt nok beskrevet og løst. Det vises her spesielt til de presiseringer som er gjort i reguleringsplanen om forutsetninger for drift av de store rigg- og anleggsområdene, og til utdypende dokumentasjon av tiltak i vassdrag (Beskrivelse av fysiske tiltak i vassdrag, FRE-00-A-26340).

2.3. Stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen

Silingsrapporten (januar 2015), som utgjorde et sentralt grunnlag for igangsettelse av planarbeid, omtalte en mulig utfylling for å kunne legge til rette for både stasjon og tettstedsutvikling, og det ble påpekt at det er nødvendig å styrke trafikkgrunnlaget for en stasjon på Sundvollen. I opprinnelig planforslag ble det foreslått et større areal for tettstedsutvikling på fylling ved Sundvollen stasjon. Ved

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	12 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

høringen av planforslaget våren 2018 kom det inn flere kommentarer knyttet til blant annet negative miljøkonsekvenser knyttet til utfyllingen, mens noen var positive til utfylling og tilrettelegging for tettstedsutvikling.

Etter offentlig ettersyn av samlet planforslag, har planene for utfylling og tilrettelegging for tettstedsutvikling på Sundvollen blitt revidert. Revidert planforslag ble lagt ut til begrenset høring i desember 2018. Dette forslaget var mindre omfattende enn det opprinnelige, og mer detaljert mht utforming av strandsonen. Dette var gjort først og fremst for å imøtekomme innvendinger mot inngrep i Tyrifjordlandskapet. Det vises til høringsdokumentet om planendringer i Hole.

Uttalelsene til det reviderte forslaget var i prinsippet uendret; noen, blant andre Hole kommune og Buskerud fylkeskommune, var for et areal til tettstedsutvikling, mens andre, både miljø- og vassdragsmyndigheter og organisasjoner påpekte at det fortsatt var negative miljøkonsekvenser ved en justert utfylling. Fra myndighetenes side framheves mulig konflikt med Tyrifjorden som vernet vassdrag. Organisasjoner uttrykker blant annet usikkerhet om hvilken rolle vind har for vannutskifting i Steinsfjorden og hvorvidt de planlagte tiltakene, utfylling og bruer, vil påvirke dette.

Prosjektet har parallelt med dette gjort en nærmere vurdering av den delen av planen som gjelder utfylling for tettstedsutvikling. Det er her tre viktige momenter:

- Det er relativt kostbart å etablere utfyllingen. Kostnadene er først og fremst knyttet til geotekniske tiltak for å stabilisere grunnen. Tiltak for å forebygge forurensning i Tyrifjorden i anleggsperioden vil også representere en merkostnad.
- Det er usikkerhet om reguleringsmessig gjennomførbarhet. Det er usikkert om reguleringsformålet for byutviklingsområdet, generelt bygg- og anleggsformål, gir hjemmel til å ekspropriere grunnen. Det er heller ikke gitt at kommunen vil bruke sin adgang til ekspropriasjon. Gjennomføring av utfylling og etterfølgende tettstedsutvikling vil derfor trolig være avhengig av avtale mellom grunneiere/rettighetshavere og tiltakshaver.
- Det har hele tiden vært miljøfaglige innvendinger mot mer omfattende utfylling enn det som strengt tatt er nødvendig for å bygge Ringeriksbanen og Sundvollen stasjon. Særlig NVE og Fylkesmannen i Oslo og Viken (tidligere Buskerud) har framhevet hensynet til Tyrifjorden som et vernet vassdrag.

På denne bakgrunn er fellesprosjektets tilråding at en liten utfylling blir lagt til grunn for videre planlegging. Utfylling utover selve jernbaneanlegget er begrenset til et landareal som skal gi rom for terrengforming og landskapstilpasning mot Kroksund. Dette alternativet oversendes KMD som det primære forslaget. Alternativet som var gjenstand for høring i desember 2018 – januar 2019, er et sekundært forslag som departementet eventuelt kan vedta. Argumentene for utfylling for et tettsted fins i tilfelle i planmaterialet, dvs planbeskrivelsen av april 2018 og høringsdokumentet om planendringer i Hole kommune og rapporten som er grunnlag for dette.

Enkelte påpeker at en redusert utfylling ikke har vært forelagt berørte parter som planforslag og således ikke kan vedtas uten ny høring. Til dette bemerkes at alternative omfang av utfylling er beskrevet og vurdert i planforslaget av april 2018 (kap 5.9). Et redusert utfyllingsomfang anses ikke å være til ulempe for allmenne interesser.

Når det gjelder mulig påvirkning på vannutskifting i Steinsfjorden, viser nyere utredninger at den største av de to foreslåtte utformingene av fyllingen vil ha liten eller ingen effekt på vannutskiftingen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden. Det skal kun noen få millimeter vannstandsforskjell mellom fjordene for å skape en middels vannføring (5 m³/s). Simuleringen viser også at vind, som enkelte hevder er en viktig faktor for vannutskifting i Steinsfjorden, kan ha en liten effekt på gjennomstrømningen gjennom sundet. Effekten er derimot liten og mindre forutsigbar enn regulering av vannstand.

Reguleringsløsningen rundt stasjonsområdet er vesentlig endret ved at hovedatkomsten er flyttet ned under og ikke over plattformnivå. Det har ikke vært innvendinger mot dette.

Ønsker du å lese mer om stasjon på Sundvollen og påvirkning på vannkvalitet i Tyrifjorden ved utfylling? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 4.1.3 og 4.1.10.*
- *Fagrappport miljø, Vannkvalitet i Steinsfjorden, 01.03.2019 (FRE-30-A-25320).*
- *Vurdering av mulige effekter på vannkvalitet av utfyllinger ved Sundvollen og Elstangen, 01.03.2019 (FRE-00-A-25321).*
- *Miljørisikoanalyse reguleringsplan, 01.03.2019 (FRE-00-A-25910).*
- *Grunnlag for revidert reguleringsplan, Sundvollen, 19.12.2018 (FRE-30-A-25350).*

2.4. Utfylling og eiendomsforhold ved Elstangen

Planforslaget forutsetter utfylling i Tyrifjorden også ved Elstangen. Her er hensikten å forme terreng for å dempe landskapsvirkningen av vegfyllingen fram mot brua. NVE har innvendinger mot utfylling i fjorden. Grunneiere på Elstangen og Storøya har bemerkninger til vegtilknytningen til Utstranda, fv.155.

Området for utfylling utenfor den tekniske (konstruktive) vegfyllingen på Elstangen foreslås opprettholdt, av hensyn til Tyrifjordlandskapet og for å legge til rette for en tursti. Reguleringsformålet endres fra friluftsområde til annen veggrunn, grønt. Kravene til utforming av undersjøisk fylling – herunder nødvendig motfylling – er presisert i bestemmelsene. Utfylling i dette området påvirker ikke vannstrømmer og vannutskifting i Tyrifjorden. Se også kap. 2.3.

Reguleringsplanen viser to avkjørslser fra fv. 155; en til Storøya og en til Elstangen (gården og et kommunalteknisk anlegg). Grunneiere med utbyggingsinteresser på Elstangen og Storøya har utarbeidet forslag om å samle de to avkjørslene i én, og samtidig heve fylkesvegen for å få ført gang-/sykkelvegen planskilt under. Fellesprosjektet ser ikke behov for en planskilt kryssing med dagens beskjedne gang- og sykkeltrafikk fra Klokkerbråtan til Storøya og Elstangen. Prosjektet er klar over planinitiativene på Elstangen og Storøya og er innstilt på å finne en løsning der de to avkjørslene samles til én.

2.5. Valg av planalternativ Helgelandsmoen

Planforslaget var fremmet i to alternativ; med eller uten kryss på E16 ved Helgelandsmoen. Nærmere detaljer om trafikale virkninger og andre virkninger knyttet til alternativene var tilgjengelig i høringsperioden i rapporten Vurdering av kryss på Helgelandsmoen, 09.03.2018. I forbindelse med høringen har det kommet inn flere uttalelser som krever oppmerksomhet i den avsluttende behandling av planforslaget. Uttalelsene fra Hole kommune og fra næringsdrivende i området påpeker nytten av et kryss i dag og for framtidig utbygging. I uttalelsene sås det tvil om trafikk- og nytteberegningene som prosjektet har utført. Fylkesmannen i Buskerud anbefaler ikke at krysset bygges, siden det vil legge ytterligere press på viktige natur- og landbruksområder.

De opprinnelige kostnadsberegningene viste at løsningen med kryss var omlag 280 mill. kroner (2017) dyrere enn løsningen uten kryss. Det har vært gjennomført kostnadsreducerende tiltak på kryssløsningen ved at bruer over gang- og sykkelvegen er erstattet av kulverter. Denne planendringen har vært på begrenset høring. Ut fra nye beregninger vil krysset koste 167 mill. kroner (2017) inkl. mva. Denne kostnaden inkluderer bl.a. ramper, forlenget bru over fv. 158, rundkjøring, kulverter under veg og bane for gang-/sykkelveg, skilting.

I uttalelsene hevdes det at gevinsten ved redusert trafikk på dagens E16 blir borte, og at reisende fra Klækken, Norderhov og Hønefoss sør mister et mulig gode, dersom krysset ikke etableres.

Utførte trafikkberegninger uten bompengebelastning viser at Ringeriksbanen og ny E16 med kryss ved Helgelandsmoen vil gi en betydelig avlastning av biltrafikken langs eksisterende E16 på strekningen mellom Sundvollen (Rørvik) og Hønefoss (Hvervenmoen). I beregningsår 2044 vil biltrafikken langs eksisterende E16 reduseres fra en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 20 000-23 500 til 3 000-5 400. Uten kryss på Helgelandsmoen viser beregningene en økning i trafikken langs eksisterende E16 på inntil ca. 2 000 biler i gjennomsnitt per døgn. Biltrafikken langs eksisterende E16

vil med Ringeriksbanen og ny E16 uten kryss på Helgelandsmoen i 2044 ligge på ca. 4 000-7 000 for et gjennomsnittlig årsdøgn. Dette er om lag halvparten av dagens trafikknivå på strekningen mellom Sundvollen og Hønefoss og tilsvarer dagens trafikknivå på rv. 35 mellom Hokksund og Hønefoss (ca. 5 000 ÅDT) og E16 mellom Follum og Nymoen (ca. 6 800 ÅDT). Trafikken på gamle E16 vil altså uansett reduseres med om lag 70 – 80% sammenlignet med situasjonen uten utbygging av ny E16. Beregningen av fordeling av trafikk til ny E16, med eller uten kryss på Helgelandsmoen ligger fast: Styggedalskrysset dekker behovet for områdene Klækken, Norderhov mm.

Det anføres at en restverdi på krysset på 107 mill. kroner ikke er tatt hensyn til i den samfunnsøkonomiske analyse. Restverdien er definert som nåverdien av nyttekomponenter etter utløpet av analyseperioden, fram til utløpet av levetiden på investeringen. I FRE16 er den samfunnsøkonomiske analysen av fellesprosjektet utført med en levetid på 65 år, som er et vektet gjennomsnitt av levetiden til et jernbaneprojekt (75 år) og levetiden til et vegprosjekt (40 år). Ved analysen av krysset, derimot, er prosjektet betraktet som et rent vegprosjekt, og bare vegrelaterte kostnader inkludert. Da er analyseperiodens lengde 40 år, og det blir ingen restverdi, uansett kostnad.

Det hevdes at samfunnsnyttens av utviklingspotensialet på Helgelandsmoen, i motsetning til tilsvarende på Sundvollen, ikke er kalkulert og tatt med. Dette er feil. En generell befolkningsvekst er tatt med som kundegrunnlag på Ringeriksbanen og E16 og derved en trafikantnytte. For utvikling i området på og ved Helgelandsmoen er gjeldende arealbruks- og plansituasjon lagt til grunn. Fellesprosjektet kan ikke legge inn en ønsket mulig, men ikke-planlagt framtidig utbygging som forutsetning for en nytteberegning. Beslutninger om slik utvikling tilligger kommunen som planmyndighet. I den sammenheng må også andre arealbruksinteresser i området vurderes, spesielt natur- og landbruk.

Næringsarealene på Helgelandsmoen vil dra nytte av ny E16 ved at reisetid mot Oslo reduseres, uavhengig av kryss. Krysset har en lokal funksjon og er ikke nødvendig for å gi en rimelig tilknytning til eksisterende vegnett. Helgelandsmoen har allerede en tilfredsstillende tilknytning til vegnettet. Hensynet bak dette er blant annet å ikke legge til rette for lokaltrafikk på det overordnede vegnettet. Samlet sett vil Ringerike og Hole, inkludert Helgelandsmoen, få en vesentlig bedre vegforbindelse gjennom planlagt utbygging av E16 de kommende årene.

Innenfor prosjektets økonomiske rammer er det ikke rom for kostnader forbundet med investering i et planskilt kryss ved Helgelandsmoen. Krysset med tilhørende tekniske anlegg vil også innebære høyere drifts- og vedlikeholdskostnader.

Prosjektet anbefaler planalternativet uten kryss.

Ønsker du å lese mer grunnlag for valg av planalternativ på Helgelandsmoen? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 4.1.5.*
- *Vurdering av kryss på Helgelandsmoen, 09.03.2018 (FRE-40-A-25250).*

2.6. Valg av planalternativ over Mælingen

Planforslaget er utarbeidet med to alternative løsninger fra kryssing av Storelva til Prestmoen, altså over Mælingen. Se kap 1.2 i planbeskrivelsen om forutsetningen for dette. Se også planbeskrivelsen kap 4.1.6 for nærmere omtale av løsningene med henholdsvis lang bru fra Helgelandsmoen (alternativ A) til Prestmoen eller veg og bane på fylling mellom to bruer (alternativ B).

Begge planalternativer har konsekvenser som påvirker landskap, friluftsliv, naturmangfold, naturressurser og kulturmiljø. Det er gjennom vurdering av konsekvenser av planforslaget vist at planalternativ B har noe større negativ påvirkning på flere av disse forholdene enn alternativ A, men at forskjellene ikke er så store at de påvirker den totale vurderingen. For nærmere beskrivelse og oversikt over de enkelte vurderingene og resultatene av disse, se planbeskrivelsens kapittel 5.4.

Sentrale høringsinstanser går imot løsning med fylling, spesielt av hensyn til vassdragsmiljøet, naturmangfold og flom. Gjennom tidligere optimaliseringen av løsningen med fylling, er selve

yllingens utstrekning redusert med 500 meter (fra 1100 meter til 600 meter). Den nordre brua er dermed forlenget og det er planlagt en flomkanal mellom Storelva og Synneren under brua. Flomkanalen sørger for å opprettholde vanngjennomstrømning til Synneren ved store flommer og dermed bidra til å opprettholde vannmiljøet.

Det er utført undersøkelser av grunnvannsstrømninger i området for å kartlegge hvordan en fylling vil kunne påvirke tilstrømningen av grunnvann til Synneren. Resultatene av undersøkelsene viser at det er et grunnvannsskille mellom Storelva og Synneren (langs Mælingen) og at det i liten grad strømmer grunnvann mellom disse. Det er derfor lite sannsynligvis at fyllingen vil hindre tilsig av grunnvann fra Storelva til Synneren.

Alternativet med lange bruene har en merkostnad på ca. 950 mill. kroner sammenliknet med løsning med kortere bruene og fylling. For alternativene over Mælingen utgjør fundamenteringskostnadene for bruene en vesentlig del. Mer detaljerte undersøkelser for å stadfeste grunnforholdene skal utføres. Dersom enklere fundamentering for bruene kan legges til grunn, vil kostnadsforskjellen mellom alternativene reduseres noe, men den vil fremdeles være stor.

Framføring av veg og bane over Mælingen vil i seg selv påvirke omgivelsene på en negativ måte. Alternativ A kommer noe bedre ut enn alternativ B, men forskjellen er liten, og kan derfor ikke veie opp for den store forskjellen i kostnader mellom alternativene.

Prosjektet opprettholder derfor anbefaling av alternativet med fylling mellom bruene over Storelva og Synneren (alternativ B).

Ønsker du å lese mer grunnlag for valg av planalternativ over Mælingen? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 1.2, 4.1.6 og 5.4*
- *Fagrappport hydrogeologi, strekning 4, 01.03.2019 (FRE-40-A-25120).*
- *Fagrappport hydrologi, strekning 4, 01.03.2019 (FRE-40-A-25121).*
- *Vanntilførsel og vannkvalitet i Synneren med fylling på Mælingen, 01.03.2019 (FRE-40-A-25122).*
- *Fagrappport konstruksjoner, strekning 4, 01.03.2019 (FRE-40-A-25170).*

2.7. Gjenbruk og lagring av bergmasser

2.7.1. Overordnet tilnærming og løsning

Regionale myndigheter, Bærum kommune, mineralnæringen m fl påpeker at prosjektet ikke har et tidsmessig grep om hvordan berg- og løsmasser håndteres. Myndighetene viser her til de forventningene som ble stilt ved planoppstart og til generelle krav til å gjenbruke ressurser.

Reguleringsforslaget var basert på størst mulig bruk av berg- og jordmasser i eget anlegg, og hadde en overkapasitet for lagring av overskytende bergmasser. En regulert overkapasitet vil gi fleksibilitet i anleggsgjennomføring og ved kontrahering av entreprenør. Snevrere rammer for masselagring vil i praksis også forutsette samarbeid med bestemte aktører i mineralmarkedet. For fellesprosjektet som en offentlig innkjøper er det problematisk å forplikte seg til et slikt samarbeid uten forutgående konkurranse. På den annen side ser prosjektet at samfunnet, spesielt regionale myndigheter, etterspør større grad av forpliktelse om gjenbruk av mineralske byggeråstoff. Prosjektet har derfor sett nærmere på hvor store mengder masse, først og fremst sprengstein, som kan brukes i anlegget og hva som kan stilles til disposisjon for anleggsbransjen som byggeråstoff, for derved å redusere volumet som karakteriseres som avfall og som skal sluttdisponeres.

Prosjektet er antatt å «produsere» ca. 10,5 mill. m³ bergmasse (sprengstein; anbrakt volum). Minst 3,7 mill. m³ er planlagt brukt i anlegget, altså gjenbruk som underbygning mm for veg og bane. Nær 2 mill. m³ gjenbrukes til å opparbeide næringsområdet for byggeråstoff (Avtjerna sør), og om lag 2 mill. m³ kan mellomlagres på Avtjerna for framtidig bruk som byggeråstoff («bank»). Restfraksjonen, ca. 2,8 mill. m³, kan lagres i varige terrengdeponier. Aktuelle (regulerte) områder er Avtjerna nord, Brakamyr og Nordlandsdalen. Volumet som pr i dag ikke har noen avklart etterbruk, eller som er mindre egnet til

byggeråstoff, og som derved må lagres i terrengdeponi, er vesentlig redusert fra det opprinnelige forslaget: Et område er tatt ut (Brenna), og kapasiteten på Avtjerna er redusert. Prosjektet arbeider for øvrig for å få til økt gjenbruk slik at behovet for disponering i varige fyllinger blir ytterligere redusert. Aktuelle mottakere kan være mineralindustrien eller utbyggingsprosjekter som trenger bergmasse.

2.7.2. Nærmere om Avtjerna

Synspunktene på planforslaget for Avtjerna er mange og sprikende; de omfatter ønsker om tilrettelegging for etterbruk til tettstedsutvikling, krav om tilpasninger til friluftsliv og landbruk, og skepsis til omfanget av dette rigg-, anleggs- og næringsområdet.

Tilpasninger til eksisterende bruk

Ønsker fra skogbrukshold og friluftslivsinteresser er imøtekommet ved at det i bestemmelsen for viltkorridoren, område merket #1-7, presiseres at området også skal holdes åpent for allmenn ferdsel. Det samme gjelder området fram mot Kollekleiva gjennom område L1, der atkomstkravet er forankret i bestemmelse til #1-5. Skiforeningens ønske om å sikre ei løype fra Avtjerna og nordover mot Holmevatnet er vanskelig å innpasse i anleggsområdet.

Miljøtilpasning

Usikkerhet om vannhåndtering og forurensningsrisiko er påpekt av mange. Planforslaget er bearbeidet både mht. presisering av arealbruk og krav i bestemmelser for å sikre kontroll med vann inn og avrenning fra anleggsområder med omfattende massehåndtering. Rammene for istandsetting er også konkretisert, med sikte på bedre terrengtilpasning.

Det er gjennomført et utredningsprogram i henhold til planprogrammet, og kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt, se også kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø. For Avtjerna-området ble det etter utlegging av samlet planforslag på høring gjort supplerende feltregistreringer i juni og august 2018. Avtjernsmyra ble i denne kartleggingen registrert som viktig naturtype (verdi B – viktig), og bestemmelser til håndtering av myra er innarbeidet i revidert planforslag.

Tilpasninger til mulig tettstedsutvikling

Området er som kjent avsatt til utbyggingsområde (bolig) i kommuneplanens arealdel. Denne statusen har området hatt siden 1990-tallet. At utbyggingen ikke har blitt realisert, skyldes at mer sentralt beliggende utbyggingsområder i Bærum har dekket behovet for bolig- og næringsbebyggelse. Det gjelder spesielt Fornebu.

I fellesprosjektets planforslag er formålet i kommuneplanens arealdel bevisst ikke lagt i bunnen for rigg- og anleggsområdene. Oppfølging av kommuneplanens arealdel er kommunens ansvar. I stedet er faktisk arealtilstand – landbruk – valgt. Dette er også utgangspunkt for kravet om istandsetting og tilbakeføring av arealer etter endt anleggsdrift. Flere grunneiere, både direkte berørte og enkelte som har areal utenfor planområdet, men innenfor det arealet som er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel, forventer derimot at anleggsområdene blir tilrettelagt for framtidig utbygging.

De aktuelle områdene er:

- #1-5, sentralt rigg- og anleggsområde for produksjonsprosesser som knusing og mellomlagring av stein. Tilrettelegges med ca. 450.000 m³ sprengstein som er forutsatt å kunne ligge igjen.
- #2-1, område for varig lagring av inntil 1 mill. m³ masse som er mindre egnet til byggeråstoff (finere fraksjoner, mindre bæreevne osv.).
- #1-9, merkantilt anleggsområde med begrenset tilrettelegging.

Eventuell etterfølgende tettstedsutbygging vil kreve omfattende tilrettelegging. Dette vil også gjelde i områder med naturmark. Prosjektets tilnærming er derfor at en etterlater seg områdene slik at etterbruk til utbygging ikke blir vanskeliggjort, men at en heller ikke legger aktivt til rette for en utbygging det er uvisst om kommer. Masser vil sannsynligvis bli lagt ut lagvis og komprimert mellom hvert lag for å redusere setninger i oppfylte områder. Dette vil av anleggstekniske hensyn gjelde uavhengig av etterbruk.

Området for råstoffgjenvinning m.m.

Området for råstoff- og materialgjenvinning (ressursbank) er innarbeidet etter ønske fra Bærum kommune. Området vil trolig bli opparbeidet av fellesprosjektet, fordi det vil bli brukt under anleggsgjennomføringen, parallelt med at området blir tilrettelagt for råstoffgjenvinning mm. En aktør i bygg- og anleggsbransjen ønsker areal til tilsvarende virksomhet inn på område avsatt til rigg- og anleggsvirksomhet. Dette er uaktuelt, ut fra prosjektets behov for arealene. Området er forutsatt tilbakeført til landbruk når virksomheten til råstoff- og materialgjenvinning opphører.

De vesentlige endringene framgår av høringsdokumentene om planendringer i Bærum generelt og Avtjerna sør spesielt.

Ønsker du å lese mer om gjenbruk og lagring av bergmasser? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 4.1.2, 4.2.2 og 4.2.8.*
- *Overordnet plan for massehåndtering, 01.03.2019 (FRE-00-A-26330).*
- *Beskrivelse av fysiske tiltak i vassdrag, 01.03.2019 (FRE-00-A-26340).*
- *Volumstudier Avtjerna, 01.03.2019 (FRE-20-A-30020).*

2.8. Grunnstabilitet og skred

I forbindelse med planlegging av tiltaket er det gjort omfattende grunnundersøkelser for å kartlegge grunnforhold, og for å implementere nødvendige tiltak for å ivareta grunnforhold på en tilfredsstillende måte. Den geotekniske prosjekteringen av tiltaket er gjennomført av anerkjente fagmiljøer i Norge, og har vært gjenstand for uavhengig kontroll fra tredjepart. Videre har NVE som fagmyndighet gjort grundige vurderinger av de foreslåtte tiltakene.

Som følge av bedre kunnskapsgrunnlag er det identifisert kvikkleiresoner/faresoner som tidligere ikke var kartlagt.

Enkelte merknader til den samlede høringen av planforslaget stilte spørsmålstegn ved om risiko for kvikkleireskred og andre brudd i grunnen var tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget. Det foreligger en svært omfattende dokumentasjon rundt dette som grunnlag for planforslaget. NVE, som er skredmyndighet, anslår at en del av tiltakene som er foreslått kan være mer omfattende enn hva som faktisk er nødvendig. Fellesprosjektet har på dette grunnlaget gjort en ny gjennomgang av foreslåtte tiltak for områdestabilitet. Dette har medført revisjoner av planforslaget i Ringerike kommune. Begrenset høring av revidert planforslag ble gjort i november-desember 2018. Revisjonen omfattet blant annet vesentlig mindre utstrekning på regulerte områder for mulige geotekniske tiltak i området vest for Styggedal-Sørum. Videre er flere av tiltakene som var innarbeidet i området Høyby og Riperbakken vest for Hønefoss stasjon, tatt ut av planforslaget. Dette har medført redusert behov for innløsning av boliger i dette området.

NVE har kommentert at hensyn i fareområder for skred ikke er tilstrekkelig innarbeidet i reguleringsplanen, dette gjelder både hensyn til kvikkleireskred og skred i bratt terreng. Fellesprosjektet har vært av den oppfatning av at nødvendige tiltak er innarbeidet i bestemmelser til formål, men har på bakgrunn av høringsinnspillet revidert planforslaget og innarbeidet hensynssoner for områder med flom- og skredfare, med bestemmelser om krav til nærmere kartlegging dersom det skal gjennomføres tiltak i disse områdene.

Enkeltmerknader fra private har kommentert blant annet grunnstabilitet/risiko for skred ved Klemmestad og på Mælingen. Disse forholdene er ivaretatt i planforslaget. Videre er det fra enkeltpersoner kommentert risiko for at rystelser i forbindelse med anleggsgjennomføringen skal medføre skred i bratt terreng/steinsprang i Tanumåsen. Dette er ivaretatt gjennom hensynssone i plankartet og innarbeidede bestemmelser. Videre skal dette konkret vurderes i anleggsgjennomføringen, jfr. omtale i kapittel 2.9.2 og 2.9.6 under.

Enkeltmerknader har kommentert at formål «annen banegrønn-grønt», som er brukt i plankartet i områder for gjennomføring av grunnstabiliserende tiltak ved Hønefoss stasjon, er uheldig. Hensikten med disse områdene er at eier av bane skal ha kontroll med arealbruken i de aktuelle områdene gjennom erverv av grunnen, og at det ikke har vært noe annet naturlig reguleringsformål som dekker opp ansvarsforholdet. De fleste av disse områdene er tatt ut i revidert plankart, og dette formålet er nå kun benyttet i områder som naturlig ligger inn mot bane.

Ønsker du å lese mer om grunnstabilitet? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 4.1.11*
- *Fagrappport anleggsatkomster, 01.03.2019 (FRE-10-A-25160).*
- *Fagrappport områdestabilitet, strekning 3, 24.10.2017 (FRE-30-A-25112).*
- *Fagrappport områdestabilitet, strekning 4, 01.03.2019 (FRE-40-A-25112).*
- *Fagrappport områdestabilitet, strekning 5, 16.09.2018 (FRE-50-A-25112).*

2.9. Midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden

2.9.1. Reguleringsplanen fastsetter rammer for midlertidige arbeider

Gjennomføring av reguleringsplanen vil medføre ulemper for omgivelsene i anleggsperioden. Disse ulempene er knyttet til nødvendige aktiviteter for å bygge ny veg og bane. Omfang av påvirkning på omgivelsene avhenger av flere forhold, blant annet hvilke typer anleggsarbeider tiltaket medfører, varighet på anleggsarbeider, om anleggsarbeidene foregår tett på støvfølsom bebyggelse og arealbruk, og om anleggsarbeidene kan påvirke sårbar natur.

Mange av uttalelsene til planforslaget omhandler forhold knyttet til anleggsgjennomføringen, og mange privatpersoner og velforeninger, huseierforeninger mv. er opptatt av dette. I særlig grad er mange opptatt av støy, støv og rystelser, og transport av masser og annen anleggstrafikk på offentlig vegnett.

Reguleringsplanens planbeskrivelse kapittel 4.2 omhandler midlertidige arbeider og tiltak i anleggsperioden.

Reguleringsplanen er en plan som i første rekke avklarer midlertidig og permanent arealbruk innenfor de områder som er omfattet av reguleringsplanens plankart, samt angir bestemmelser om hvordan områdene kan nyttes. Hvilke arealer som er tilgjengelig for gjennomføring av tiltaket framgår av plankartet. Videre er det gitt særskilte bestemmelser om blant annet håndtering av støy fra bygge- og anleggsvirksomhet, luftforurensning fra bygge- og anleggsvirksomhet og bestemmelser om hvilke tiltak og virksomhet som er tillatt innenfor de enkelte rigg- og anleggsområdene som er fastsatt i reguleringsplanen.

Reguleringsplanen skal bidra til å skape forutsigbarhet for omgivelsene for gjennomføring av tiltaket. Det er likevel ikke mulig å detaljert beskrive hvordan den faktiske byggingen av tiltaket vil påvirke omgivelsene innenfor det enkelte område. Reguleringsplanens kart og bestemmelser setter minimumskrav til hva som gjelder av krav, og avvik fra dette skal behandles etter plan- og bygningslovens regler. Fellesprosjektet skal etablere kontrollrutiner for å sørge for at krav i reguleringsplanen mv. følges opp av entreprenører i anleggsfasen. Det vil likevel være entreprenørenes ansvar å planlegge og gjennomføre tiltaket innenfor de rammene som er fastsatt. Entreprenørene har derfor en viss frihet til å gjennomføre anlegget på en annen måte enn hva som er planlagt i denne fasen av prosjektet. I dette ligger også at entreprenørene kan finne løsninger som totalt sett påvirker omgivelsene i mindre grad enn hva som er beskrevet i reguleringsplanen. I reguleringsplanbeskrivelsen er det estimert en total byggetid for prosjektet på åtte år. Varigheten for de enkelte elementene i anlegget vil være kortere. Dette er forsøkt belyst i kap 2.9.6. Til en viss grad vil byggetid, byggestart og ferdigstillelse av de enkelte elementer i anlegget være avhengige av faktorer som finansiering av byggearbeidene, entrepriseinndeling og entreprenørenes byggeplanlegging.

Enkelte høringsinnspill har stilt spørsmålstegn ved om det er adgang til å plassere midlertidige bygninger, anlegg og konstruksjoner for en lengre periode enn hva som det kan gis tillatelse til etter plan- og bygningsloven § 20-1. Offentlige veg- og jernbaneanlegg er fritatt fra saksbehandlingsreglene etter lovens § 20 så lenge tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan. Det reguleres derfor midlertidige anleggsområder som «bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde» med tilhørende bestemmelser. Bestemmelsene knyttet til de midlertidige anleggsområdene hjemler nødvendige tiltak for anleggsgjennomføringen i henhold til rammene bestemmelsene fastsetter, og gjelder inntil det midlertidige anleggsområdet opphører ved avsluttet anleggsdrift. Områdene skal som hovedregel istandsettes til dagens bruk og arealtilstand innen to år etter at anlegget er tatt i bruk.

2.9.2. Miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen knyttes til reguleringsbestemmelsene

Som følge av høringen av planforslaget er det tatt inn reguleringsbestemmelser knyttet til implementering av tiltak i miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen (MOP). Miljøoppfølgingsplanen omhandler blant annet kvalitetskrav og aktuelle oppfølgingspunkter knyttet til informasjon til berørte, sikring av arealer/bygninger mot forurensning, støv, støy, trafikkfare, vibrasjoner, rystelser og setninger. Kvalitetskrav i miljøoppfølgingsplanen omfatter blant annet:

- Berørte skal gis informasjon om anleggsvirksomheten for å forebygge unødvendig usikkerhet.
- Arealer og anlegg som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, trafikkfare og annen helsefare.
- Prosjektet skal overvåke, forebygge og begrense støy fra anleggsvirksomheten.
- Alle berørte skal i god tid være godt informert om planlagte og spesielt støyende arbeider.
- Forsvarlig oppførte bygninger, anlegg og ledningsanlegg skal ikke påføres varige skader på grunn av vibrasjoner fra anleggsarbeidene.
- Støyende arbeider om natten og i helger skal unngås i størst mulig grad.
- Støyutbredelse for viktige nærmiljø- og friluftsområder skal begrenses.
- Bygninger og infrastruktur med tilstrekkelig fundamentering i henhold til byggtipe, skal ikke utsettes for setningsskader som ikke kan utbedres, som følge av endret grunnvannstand eller andre ytre påvirkninger fra anlegget.

Miljøoppfølgingsplanen angir aktuelle oppfølgingspunkter knyttet til de enkelte kvalitetskrav. Det henvises til reguleringsplanens bestemmelser og miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen for nærmere beskrivelse av dette.

2.9.3. Håndtering av støv, støv og rystelser i anleggsperioden

Mange uttalelser til planforslaget omhandler støv, støv og rystelser knyttet til anleggsvirksomhet. Detaljerte beregninger av anleggsstøv skal gjøres i forbindelse med utarbeidelse av byggeplaner når planene for anleggsgjennomføring blir mer avklart. Gjennomførte beregninger av forventet støvsituasjon for omgivelsene er derfor overordnet, og må ansees som et estimat på forventet støvsituasjon mer enn eksakte resultater.

Støy og støv fra anlegget medfører ulemper for dem som er berørt av dette. Ulemper fra støy- og støvforurensning oppleves forskjellig fra person til person. Enkelte personer vil oppleve betydelige ulemper med denne type forurensning selv om nivåene er lavere enn de angitte grenseverdiene. Bestemmelser til reguleringsplanen gir føringer for å håndtere situasjoner med støy- og støvbelastning over grenseverdiene i retningslinjene.

Tiltakshaver forplikter seg gjennom miljøoppfølgingsplanen til å informere om, overvåke og begrense støv, støv og rystelser fra anleggsvirksomheten. Aktuelle tiltak omfatter blant annet:

- Rutiner for informasjon til berørte nabolag, for eksempel gjennom, aviser, sosiale medier og internett, SMS, mv.
- Kartlegging og overvåking av bygninger som kan være utsatt for støv, støv og rystelser fra anlegget
- I perioder med særlig støyende virksomhet kan det være aktuelt å tilby midlertidig alternativt bosted, eventuelt også bygningsmessige tiltak.
- Tiltak for å begrense spredning av støv, slik som etablering av vaske-/spyleanlegg i anleggsområder med utgående massetransport og rengjøringsrutiner for vegger.

- I områder med sprenging av tunnel med lav bergoverdekning og nærhet til bebyggelse er sprenging med mindre salver aktuelt tiltak for å begrense rystelser og forhindre skader på bygninger.
- Gjennomføring av støydempende tiltak dersom dette reduserer grenseoverskridende støy. Aktuelle tiltak omfatter innkassing av tunnelvifter og støysvake vifter, støysvake anleggsmaskiner, tilpasning av anleggsaktiviteter gjennom døgnet, støyskjermende tiltak som voller og gjerder mv. Tiltakene må tilpasses den faktiske anleggssituasjonen for at de skal oppnå ønsket effekt.

Der hvor masser skal bearbeides (som etablering av knuseverk og siktestasjoner) skal krav i forurensningsforskriftens kapittel 30 følges. Av forskriften følger særskilte krav til utslipp av støy og støv. Etablering av slik virksomhet er planlagt på Avtjerna og i Styggedal.

I samarbeid med Hole kommune planlegges det særskilte tiltak for å ivareta institusjonsbeboere på helseinstitusjoner i Kroksund. Ingen skoler forventes å få anleggsstøy over grenseverdier som er foreslått i reguleringsplanen.

Ønsker du å lese mer om håndtering av støy, støv og rystelser? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 4.1.12 og 4.2.10.*
- *Miljøoppfølgingsplan (MOP) anleggsfase, 01.03.2019 (FRE-00-A-25900).*
- *Fagrappport Støy og vibrasjoner, 01.03.2019 (FRE-00-A-26310).*
- *Vedleggshäfte til fagrappport støy og vibrasjoner, 01.03.2019 (FRE-00-A-26311).*
- *Fagrappport luftforurensning, 16.03.2018 (FRE-00-A-26300).*

2.9.4. Trafikksikkerhet i anleggsperioden

Mange av uttalelsene til planforslaget handlet om trafikksikkerhet ved gjennomføring av anlegget. Det er også en del uttalelser som påpeker at midlertidige løsninger for gående og syklende, særlig skoleveger, ikke er gode nok, eller mangler. Statens vegvesen ved Samfunnsseksjonen har på oppdrag fra prosjektet gjennomført en rekke risikoanalyser og trafikksikkerhetsrevisjoner for massetransporten og anleggsgjennomføringen, samt deler av planforslaget i de tre berørte kommunene. Analysene omfatter blant annet vurdering av risiko ved riggområdene og langs transportrutene, vurdering av hvilke ruter massetransporten bør følge og avkjørsler fra riggområdene inn på tilgrensende vegnett.

Anleggstrafikken vil medføre ulemper for nærmiljøet der trafikken vil gå, i form av utrygghet og økt trafikk, spesielt tungtrafikk. Prosjektet forplikter seg gjennom bestemmelser til reguleringsplanen å etablere trygge, planskilte krysningspunkt mellom myke trafikanter og anleggstrafikken der det er vurdert å være hensiktsmessig og nødvendig. Det har også vært jobbet med nye eller bearbejdede løsninger på spesielt vanskelige områder (Reverud, Brakamyr, Sundvollen, Vik, Viksenga, Snyta, Dalssvingen)

I det videre arbeidet vil prosjektet jobbe detaljert med krav i entreprenørkontraktene for å sikre at hensynet til myke trafikanter og øvrig trafikanter blir i varetatt på en forsvarlig måte. Eksempler på krav kan være:

- Etablering av planskilte løsninger for gående og syklende (bru/undergang)
- Krav til blindsonestyr på tunge kjøretøy
- Fartsreduserende tiltak
- Informasjonsmøter med skoler og nærmiljø
- Trafikkdirigent i tilknytning til skoler og barnehager, og ved krysningspunkter langs transportruter
- Etablering av anleggsrundkjøringer
- Intensivbelysning av krysningspunkter
- Kanalisering av myke trafikanter med rekkverk

Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunene vil være myndighetsorgan for tillatelser til å etablere avkjørsler fra riggområdene til det offentlige vegnettet, og vil således ha kontroll på utforming

av avkjørslene fra anlegget. Prosjektet vil også jobbe tett med øvrig myndighetsorgan ved behov for å kontrollere anleggstrafikken.

Ønsker du å lese mer om trafiksikkerhetsvurderinger som fellesprosjektet har gjennomført? Se:

- *Risikovurdering massetransport, «FRE16» Akershus, Statens vegvesen Region sør, 08.05.2018.*
- *Risikovurdering massetransport «FRE16», Statens vegvesen Region sør, 07.02.2018 (Omfatter Ringerike kommune og deler av Hole kommune).*
- *Risikovurdering tilleggsvurdering, massetransport og anleggsgjennomføring i Bærum, Statens vegvesen Region sør, 02.10.2018.*
- *Risikovurdering GS/anleggsgjennomføring, Kroksund og Sundvollen, Hole kommune, Statens vegvesen Region sør, 7.11.2018.*
- *Supplerende risikovurdering Vik og Sundvollen, Statens vegvesen Region sør, 14.12.2018.*

2.9.5. Vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder

Flere har merknader om at gjennomføringen av tiltaket kan påvirke drikkevannskilder, særlig gjelder dette Holsfjorden/Tyrfjorden som er drikkevannskilde. Hole, Asker og Bærum kommuner henter en stor del av sitt drikkevann fra Tyrfjorden, og den nordlige delen av Lier kommune bruker også Tyrfjorden som drikkevannskilde. Fra 2028 planlegger Oslo kommune å hente drikkevannet sitt herfra.

Utbyggingen berører nedbørsfelt med avrenning til Tyrfjorden fra masselagringsområde på Brakamyrdalen og nordover til Hønefoss. Inntaksområdene for drikkevann ligger i Lier og Hole kommuner, i tilknytning til Holsfjorden. Uønskede utslipp fra områder ved Brakamyrdalen og Nordlandsdalen vil raskt kunne nå Holsfjorden, men inntaksområder for drikkevann på 50-60 meters dybde utgjør i utgangspunktet en vesentlig barriere for akutt forurensning av drikkevann. Arbeidet lengre nord foregår i hovedsak lengre unna drikkevannsinntak. Vannverkene skal ha egne risikoanalyser knyttet til drikkevannsføremkomsten.

Når det gjelder mulig påvirkning på private drikkevannskilder, som mange er opptatt av, har prosjektet gjennomført en kartlegging av brønner (jf. bestemmelsene). Dersom brønnen blir påvirket, mht mengde eller kvalitet, har prosjektet en erstatningsplikt.

Fellesprosjektet har gjennomført en miljørisikoanalyse hvor potensielle miljøpåvirkninger ble kartlagt og vurdert. Det vil i senere fase gjennomføres en særskilt risikovurdering av de deler av tiltaket som kan påvirke vannforekomster, og konkrete tiltak for å hindre utslipp og forurensningsspredning i anleggsfase og permanent situasjon skal gjennomføres på bakgrunn av dette.

Det skal utarbeides beredskapsplaner som beskriver aksjoner dersom det skjer uhell som kan forårsake forurensning.

Gjennomføring av tiltaket vil kreve tillatelse etter forurensningsloven for anleggsaktiviteter som kan medføre forurensning og utslipp, som blant annet omfatter utslipp til vassdrag fra anleggsarbeid, mudring og utfylling i vann, inngrep i forurenset grunn og lagring av masser. Det planlegges overvåking av alle planlagte utslipp, samt en generell byggherrestyrt overvåking av utvalgte resipienter.

Ønsker du å lese mer om vannhåndtering og utslipp? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 4.1.10.*
- *Vurdering av mulige effekter på vannkvalitet av utfyllinger ved Sundvollen og Elstangen, 01.03.2019 (FRE-30-A-25321).*
- *Miljørisikoanalyse reguleringsplan, 01.03.2019 (FRE-00-A-25910).*
- *Fagrappport miljø, avrenning av vegvann i driftsfasen. Innledende sårbarhetsvurderinger av resipienter, 01.03.2019 (FRE-00-A-26320).*
- *Beskrivelse av fysiske tiltak i vassdrag, 01.03.2019 (FRE-00-A-26340).*

2.9.6. Nærmere om anleggsperioden i enkelte områder

Nedenfor er det gitt en nærmere beskrivelse av anleggsperioden for enkelte områder. Beskrivelsen av disse områder er gjort på bakgrunn av at fellesprosjektet har mottatt mange høringsinnspill om anleggsarbeider i disse områdene. Andre områder kan være berørt av lignende anleggsaktiviteter som beskrevet under. Konkrete høringsinnspill om anleggsarbeider i andre områder er besvart i tilknytning til den enkelte merknad.

For hvert område er det vist en mulig tidsplan for de ulike operasjonene, med forutsatt anleggsstart 2021. Tidsplanen kan både forskyves i tid, og de enkelte aktivitetene kan få en annen framdrift enn hva som er planlagt i denne fasen. Tidsplanene må sees som en indikasjon på hovedtrekkene i anleggsarbeidene.

Eventuelle forberedende arbeider og grunnverv kan gjennomføres forut for hovedarbeider beskrevet nedenfor, blant annet gjelder dette gjennomføring av vegtiltak på eksisterende vegnett.

Reverud-Jong

Ved høring av samlet planforslag våren 2018 kom det inn mange høringsuttalelser knyttet til foreslåtte atkomsttunneler (tverrslag) med tilhørende anleggsområder og anleggsgjennomføring på Jong, Reverud og Kattås. Prosjektet har gjort en samlet vurdering av behovet for atkomsttunneler og tilhørende riggområder for hele jernbanetunnelen mellom Jong- og Sundvollen.

Den midlertidige atkomsttunnelen ved Kattås er erstattet av en ny midlertidig atkomsttunnel ved Nordby, nær Ringeriksveien og videre til E16. Atkomsttunnelen ved Nordby har vært gjenstand for en egen høring og offentlig ettersyn, og høringsuttalelser til denne planendringen kommenteres i kapittel 4. Endringer av planforslaget som ble foreslått i den begrensede høringen er beskrevet i høringsdokumentet.

Når Kattås er tatt ut av planforslaget, berøres ikke lengre dette området av tiltaket, og anleggstrafikk på Vestmarkveien og Tanumveien ovenfor Reverud bortfaller. Trasé for gang- og sykkelveg mv. mellom Sopelimkroken og Kattås er også tatt ut av planforslaget, men planleggingen følges opp videre av Bærum kommune.

Ringeriksbanen greiner av fra Askerbanen på Jong, og det ble tidlig i planprosessen besluttet at denne koplingen gjøres i berget under bebyggelsen i området Nedre Ås – Tanumåsen, blant annet fordi den totale anleggsbelastningen i området blir langt mindre med en slik løsning.

Revidert planforslag åpner for å drive tunnel fra atkomsttunnel både på Reverud og Jong. Dette åpner opp for økt anleggsaktivitet på Jong enn hva som var forutsatt i opprinnelig planforslag. Å drive en større andel av tunnelen fra Jong medfører redusert anleggstrafikk på aktuell strekning langs Tanumveien hvor det er betydelig ferdsel med skolebarn og andre trafikanter, og i området ved Bjørnegård skole/kryss med Slepndveien hvor det er et etablert uoversiktlig trafikkbilde. Boliger nær atkomsttunnelen på Jong vil med utvidet tunneldrift fra Jong være utsatt for lengre periode med anleggsstøy. Ved normal anleggsdrift er det anslått at 10-25 boliger på Jong kan være støyutsatt på dagtid og kveld, og ingen på Reverud. Ved oppstart av anleggsarbeider forventes det at flere boliger berøres av støy, for Jong og Reverud kan dette på kveldstid omfatte i størrelsesorden 75-100 boliger. Det er derfor nødvendig å gjennomføre tiltak for å redusere støybelastning, jfr. kapittel 2.9.3. Dette behovet er til stede selv om tunnelen nordover i hovedsak drives fra Reverud. Bjørnegård skole forventes ikke å bli berørt av støy over grenseverdiene innenfor driftstid.

I planforslaget er det innarbeidet rekkefølgebestemmelser om å etablere planskilte kryssinger av anleggsatkomst ut på Tanumveien på Reverud, samt på anleggsatkomst ut på Slepndveien fra Jongjordet. Videre er det i plankartet innarbeidet gang- og sykkelveg ned mot Bjørnegårdssvingen langs den delen av Slepndveien som i dag kun har et smalt fortau.

I krysset ved Bjørnegård skole er det vurdert flere fysiske tiltak for å få en akseptabel trafiksikkerhetssituasjon i anleggsperioden. Mulige tiltak omfatter lysregulering av deler av krysset, intensivbelysning av gangfelt, fartsdempende tiltak på Tanumveien ned mot Kiwi og flytting av

De første arbeidene på Avtjerna er etablering av riggområder og anleggsveger, gravearbeider og sprengning for atkomsttunnelene. Hovedarbeidene på Avtjerna er driving av tunnel og håndtering av masser i prosjektet. Det er planlagt mottak, sortering, bearbeiding, mellomagring og permanent lagring av masser. Disse arbeidene medfører støy og transport av masser inn og ut av området. Etterarbeidene med underbygning og jernbaneteknikk utføres i tunnelen og vil ha mindre påvirkning på omgivelsene.

Elstangen-Sundvollen-Kroksund

Ved høring av samlet planforslag våren 2018 kom det inn flere høringsuttalelser som omhandlet anleggsperioden i dette området, særlig knyttet til ferdsel og trafiksikkerhet i anleggsperioden. Blant annet har Kommunalt foreldreutvalg KFU i Hole kommune gitt flere kommentarer knyttet til ivaretagelse av barn og skoler i anleggsperioden, og fellesprosjektet har på flere områder søkt å ivareta sikkerhet og trygghet for barn spesielt i det videre planarbeidet. Planforslaget er endret på flere områder etter samlet høring av planforslag våren 2018, blant annet på bakgrunn av høringsinnspill.

Området vil bli sterkt påvirket av gjennomføringen av tiltaket, og det vil være parallelle anleggsaktiviteter på flere steder. Aktiviteter som særlig vil merkes for omgivelsene omfatter blant annet:

- Etablering av tunnelpåkugg og anleggsatkomst til jernbanetunnelen Jong-Sundvollen ved Sundvollen, jernbanetunnel Kroksund-Kjelberget ved Kroksund, og ny tunnel for E16 mellom Rudsøgarden og Kjelleberget ved Rudsøgarden. Etablering av disse vil medføre blant annet boring- og sprengningsarbeider, og ved videre driving av tunnel vil det transporteres masser ut fra disse stedene til bruk i utfyllinger og annen bruk i prosjektet.
- Omfattende og langvarige arbeider med spunting og peling for etablering av bruer og andre konstruksjoner for veg og bane som vil medføre støy til omgivelsene.
- Sprengningsarbeider, massetransport og andre byggearbeider ved Elstangen for etablering av E16 og nytt vegkryss
- Utfylling for etablering av byggegrunn og ny stasjon ved Sundvollen.

Det samlede støybidraget fra aktivitetene gjør at store deler av bebyggelsen på begge sider av Kroksundet vil bli berørt av anleggsstøy i kortere eller lengre perioder, og anslagsvis 150-200 boliger kan bli berørt av støy over grenseverdier på dag- og kveldstid. På nattetid vil det i hovedsak være støykilder i tilknytning til tunnelportalene. En stor del av arbeidene er vanskelig å skjerme, dette gjelder for eksempel spunting og peling. Tunnelvifter vil gå døgkontinuerlig ved tunnelportalene, og aktuelle tiltak for å dempe støy omfatter skjerming og innbygging av disse.

Aktuelle tiltak for å redusere ulemper knyttet til anleggsperioden for støy, støv og rystelser er omtalt nærmere i kapittel 2.9.3.

Eksisterende E16 gjennom området berøres av flere av tiltakene, og det vil i byggeperioden være redusert framkommelighet på E16 på grunn av midlertidige vegomlegginger og anleggstrafikk. Gjennom området vil det være transport av masser og annet byggeråstoff sørover og nordover langs E16 for bruk i prosjektet.

Som følge av flere høringsuttalelser og trafiksikkerhetsvurderinger knyttet til anleggsfasen, er det etter høringen av samlet planforslag våren 2018 gjort en revidering av planforslaget med hensyn på innarbeidelse av flere trafiksikkerhetstiltak. Flere av tiltakene som foreslås i revidert planforslag er først og fremst nødvendige for anleggsfasen, men får også en permanent funksjon. Tiltakene er nærmere beskrevet i høring av revidert planforslag, desember 2018. Tiltakene omfatter blant annet:

- Gang- og sykkelvegbru over E16/Holeveien vest for Tyrheim, flytting av busstopp og etablering av tilrettelagt krysningspunkt
- Undergang for gang- og sykkelveg under ny atkomstveg til Klokkerbråten/Øvre Rørvikberget.
- Undergang for gang- og sykkelveg under E16/Holeveien og nye busstopp i området over ny tunnel for bane/inn mot stasjonen fra sør
- Ny bru for Holeveien over Kleivbekken med gang- og sykkelveg under som erstatning for dagens undergang
- Sanering av flere direkteavkjørsler til Holeveien fra eksisterende bebyggelse mellom Rørvik og Sundvollen

Prosjektet planlegger for at det i hele anleggsperioden skal være en gjennomgående gang- og sykkelvegtrasé og skoleveg fra Kroksund og gjennom hele Sundvollen som ikke skal ha kryssende

tyngre anleggstrafikk. På Gamleveien er det planlagt for en midlertidig gang- og over ny veg til Paddevika. Ved Kroksund er det planlagt en midlertidig gang- og sykkelvegbru over E16 ved kryss E16/Gamleveien for å unngå kryssing med anleggstrafikk. Ved Sundvollenkrysset planlegges en midlertidig gang- og sykkelvegkryssing over ny hovedatkomst til utfyllingsområdet ved Sundvollen stasjon, samt over Holeveien.

Langs ny atkomstveg til Klokkerbråtan/Øvre Rørvikberget planlegges det gang- og sykkelveg som er separert fra kjøreveg i forlengelsen av eksisterende veg Øvre Rørvikberget. Ny atkomst til dette boligområdet etableres tidlig i prosjektet da dagens atkomst vil bli brutt ved oppstart av anleggsarbeider for nytt kryss på E16 ved Rørvik. Atkomstvegen vil benyttes av anleggstrafikk.

For gående og syklende fra Kroksundåsen til Sundvollen vil det bli tilrettelagt midlertidig bru over E16 ved Gamleveien.

Ved ny Rundkjøring på Holeveien ved Paddevika opprettholdes i hovedtrekk dagens løsninger for gående og syklende. Det er etablert planfri kryssing av Holeveien i området. Ny veg mot Paddevika planlegges for blandet trafikk. Veggen har en viktig funksjon i anleggsperioden for å transportere tunnelmasser fra tunnelene under Kroksund/Vik ut på overordnet vegnett. Det tilrettelegges ikke for å knytte ny bebyggelse til veggen, og hovedruter for gang- og sykkeltrafikk til og fra Kroksundområdet og nordover mot Vik vil fortsette å være via Øgardsvika og ned på Holeveien, samt via Gamleveien.

Tabell 3 Antatt tidsplan for anleggsarbeid mellom Elstangen og Kroksund.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Anleggsperiode									
Sundvollen og Elstangen									
Tilrigging og påhugg atkomsttunnel									
Driving av tunneler									
Utfylling Sundvollen og Elstangen, kryss E16									
Stasjon Sundvollen									
Bruer over Kroksund									
Kroksund									
Tilrigging og påhugg									
Driving av tunnel									
Felles									
Etterarbeider og JBT									

Hovedarbeidene i dette området er etablering av tunneler, utfylling i sjø, bygging av veg, bygging av stasjon og bygging av bruer. Eventuelle forberedende arbeider kan gjennomføres forut for hovedarbeider, blant annet gjelder dette gjennomføring av vegtiltak på eksisterende vegnett.

Driving av tunnel sørover fra Sundvollen, driving av tunnel nordover fra Kroksund, utfylling på Sundvollen og bygging av nytt kryss for E16 på Elstangen pågår delvis parallelt. Disse arbeidene medfører mye massetransport. Det skal bygges en jernbanebru og to vegbruer over Kroksund. Det vil være perioder med støyende arbeider i perioden bruene bygges, bl.a. ved pelearbeid og spuntarbeid. Etterarbeidene med underbygning og jernbaneteknikk vil ha mindre påvirkning på omgivelsene.

Vik/Røyseveien – Selteveien

I dette området er det innarbeidet tunneler for veg og bane i planforslaget, slik at anleggsperioden i hovedsak vil være preget av aktiviteter knyttet til tunnelportaler og atkomsttunneler, i åpne byggegroper på Smiujordet og ved Viksenga, samt anleggstrafikk på vegnettet. Høringsinnspill fra høring av planforslaget som knytter seg til anleggsperioden omfatter i hovedsak tiltak på vegnettet, samt til ulemper for enkelteierdommer. Forslagsstillers kommentarer til ulemper knyttet til enkelte eiendommer og virksomheter kommenteres i kapittel 3.

På bakgrunn av høringsinnspill er det vurdert en mulig oppgradering av Gamleveien for å unngå eller begrense transport av masser og annet byggeråstoff gjennom Vik til/fra anlegget på Smiujordet, og at dette i stedet transporteres via Gamleveien og ned via ny veg til Paddevika/Holeveien. En slik oppgradering vil kreve et omfattende tiltak med bygging av ny veg, delvis i ny trase, og medfører et omfattende inngrep i den gamle ferdselsveien og kulturminnet Gamleveien samt på tilgrensende landbruksområder. Pga terrenget i området vil en oppgraderingen av Gamleveien likevel gi flere bratte partier på strekningen (opp mot 8 % fall/stigning), noe som kan være uheldig for tunge transporter, særlig vinterstid med glatte veier.

Det er også gjort konkrete vurderinger knyttet til anleggstrafikk fra byggegrop ved Smiujordet ut på Røyseveien og gjennom Vik sentrum til Holeveien. En slik transportrute vurderes akseptabel med hensyn på trafiksikkerhet, men det forutsettes gjennomføring av risikoreducerende tiltak på den aktuelle delen av Røyseveien. Risikovurderingen konkluderte med at skisserte tiltak i Vik totalt sett vil gi bedre trafiksikkerhet enn opprusting av Gamleveien for anleggstrafikk. Fortau langs nedre del av Gamleveien er innarbeidet i planforslag, mens tiltak på fv. 158 Røyseveien planlegges gjennomført innenfor eksisterende veggrunn og med hjemmel i gjeldende reguleringsplaner. Mulige tiltak omfatter bl.a. oppsetting av ledegjerder som separerer myke trafikanter fra kjøreveg, ombygging/flytting av gangfelt, flytte/fjerne busslommer, tidsbegrensning av anleggstrafikk i periode for skolestart/skoleslutt og fartsreducerende tiltak. (Mer om dette kan leses i rapporten Supplerende risikovurdering Vik og Sundvollen, nov-2018).

Fekjærveien berøres ikke direkte av anleggsarbeider eller anleggstrafikk.

På bakgrunn av høring av planforslaget er det innarbeidet tilstrekkelig areal i plankartet for etablering av midlertidige planskilte kryssinger av anleggsatkomster til byggegrop ved Viksenga, samt midlertidig bru over Selteveien i kryss med Røyseveien. Antallet anleggsatkomster til anleggsområdet for byggegrop ved Viksenga er redusert til en felles atkomst for hele området. Jomfrulandsveien berøres da ikke lengre av anleggsarbeider, unntatt ved eventuell midlertidig omlegging av Jomfrulandsveien ved Kjelleberget.

Selteveien planlegges bygget om før vegen tas i bruk til anleggsveg. Det planlegges ensidig permanent fortau langs vegen som separeres med gjerde fra kjøreveg. I kryss mellom Selteveien og E16 ved Steinssletta er ikke midlertidig planskilt kryssing av kjøreveg vurdert som et aktuelt tiltak, men det er viktig at det etableres gode siktforhold i krysset.

Tabell 4 Antatt tidsplan for anleggsarbeid på Vik (Smiujordet og Viksenga).

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Anleggsperiode									
Tilrigging og atkomsttunnel Vik									
Byggegrøp									
Betongtunnel									
Driving av tunnel Vik - Viksenga									
Etterarbeider/JBT (under bakken)									

Hovedarbeidene i dette området er etablering av byggegrop, driving av tunnel nordover mot Viksenga og bygging av betongtunnel. For utgraving av gropa håndteres massene inne på anleggsområdet. Det

Hønefoss stasjon

Det skal bygges ny stasjon på Hønefoss. Arbeidene inkluderer riving av spor og bygninger, bygging av ny stasjonsinngang og atkomstramper, nye plattformer og spor, ny driftsbygning med mer. Arbeidene vil utføres i faser. Grunnarbeider som spunting, grave- og fyllingsarbeider er særlig merkbart for omgivelsene.

Tabell 7 Antatt tidsplan for anleggsarbeid ved Hønefoss stasjon.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Anleggsperiode									
Tilrigging									
Rivearbeider									
Underbygning og konstruksjon									
Atkomstramper øst									
Plattformer og tekniske installasjoner									
Overbygning og JBT									
Komplettering av mur									

2.10. Tiltak for bevaring av naturmiljø

Ringeriksbanen og ny E16 medfører etablering av et stort samferdselsanlegg i et av Norges rikeste naturområder. Tiltakets konsekvenser er utredet på bakgrunn av både nye og tidligere utførte kartlegginger av naturmangfold.

Mange er likevel bekymret for de negative konsekvensene, og mener at de til dels er underestimert i planmaterialet. Prosjektet mener at kunnskapsgrunnet ansees som tilstrekkelig for å kunne vurdere hensynet til naturmangfold opp mot andre hensyn i utbyggingsprosjektet. Hensynet til naturmangfold ble også vektlagt ved valg av trase på strekningen mellom Bymoen og Styggedalen jf. tidligere vurderinger i silingsrapport og forprosjekt for strekning 3 og 4.

For å minimere de negative konsekvensene av tiltaket har det vært arbeidet systematisk og i flere trinn med å unngå og begrense de negative effektene av det planlagte tiltaket. I tabell 8 vises de viktigste tiltakene som er innarbeidet i forslaget til reguleringsplan. I tillegg kommer tiltak som ikke naturlig løses i reguleringsplan, men som ivaretas gjennom krav til teknisk utførelse. Det gjelder f.eks. å tilrettelegge stikkrenner og kulverter med passasje for små dyr og skjerming av kontaktledninger og lys for naturmangfoldet.

Tabell 8 Noen viktige miljøtiltak i planen.

Område	Avbøtende tiltak
Kroksund	Anlegg for oppsamling av forurenset overvann fra vegbrua over Kroksund med rensedammer på hver side av brua.
Kroksund	Omlegge og reetablering Kleivbekken på Sundvollen i nytt løp med en rekke habitatforbedrende tiltak.
Kroksund	Utforme deler av fyllingsområde på Sundvollen med naturlig, nyetablert vannkant, gruntvannsområder og stedegen vannkantvegetasjon.
Kroksund	Etablere tosidige støyskjermer på både motorveg- og jernbanebru over Kroksund for å dempe effekter av støy og lysforurensning.
Kroksund	Senke veg- og jernbane slik at tunnelportal på nordsiden av Kroksund ikke kommer i konflikter med kalknaturen på Rudsøgardåsen.

Kroksund	Optimalisere oppheng av overhengende konstruksjoner over jernbanebrua over Kroksund for å redusere kollisjonsrisiko for fugl.
Bymoer - Styggedalen	Etablere flere faunapassasjer for å opprettholde lokale villtrekk og de viktige hjortevilttrekkene mellom Nordmarka og Holleia.
Mælingen	Sør på Mælingen legges erosjonssikring inntil banen slik at elvebredden spares.
Mælingen	Utarbeidet alternativ med lang bru (alternativ A) for å dempe barrierevirkninger og redusere terrenginngrep og permanent arealbeslag på Mælingen. Optimalisert alternativ med fylling (alternativ B) for dempe barrierevirkning og redusere terrenginngrep og permanent arealbeslag på Mælingen.
Mælingen	Oppsamling av forurenset overvann fra vegbrua over Mælingen med rensebasseng enten på Mælingen (fylling) eller Helgelandsmoen (lang bru).
Mælingen	Etablere tosidige støyskjermer på både motorveg- og jernbanebru over Mælingen av hensyn til naturmiljø.
Mælingen	Bygge bruene over Storelva uten pilarer i elva.
Mælingen	Etablere nedsenket korridor fra Storelva til Synneren for å avbøte redusert innstrømming av flomvann til Synneren i alternativ B.

Kartleggingsresultatene fra konsekvensutredning og fra arbeidet med økologisk kompensasjon (se nedenfor), har gitt god oversikt over naturverdiene i planområdet. Dette har resultert i en rekke små og større justeringer som har vært av stor betydning for å redusere konsekvensene for naturmangfoldet. Lokalisering av deponier, atkomsttunneler, anleggsveger, vegkryss og valg av utslippspunkt for avrenningsvann er noen av de valgene som er gjort i samarbeid med miljøkompetanse gjennom prosjekteringen. Reguleringsbestemmelser som sikrer at Avtjernsmyra ikke berøres direkte og at atkomsttunnelene ved Kattås og Rustan er tatt ut av planforslaget er eksempler på slike justeringer.

I enkelte tilfeller har man sett at inngrep i verdifulle naturområder vanskelig kan unngås, men at de berørte naturverdiene i noen grad kan restaureres innenfor tiltakets plangrenser. I tabell 9 vises de viktigste foreslått restaurerende tiltakene det er tilrettelagt for i reguleringsplanen.

Tabell 9 Noen restaurerende tiltak tilrettelagt for i forslag til reguleringsplan.

Område	Restaurerende tiltak
Kroksund	Etablring av habitat for edelkreps (truet art) langs kanten av fyllingene på Sundvollen og Elstangen. Utlekking av egnede steinfraksjoner i forsøk på å etablere attraktive habitater.
Mælingen	Erosjon- og rassikring ved brufundament Sandbakken løses uten tradisjonell steinsetting. Terrengtet i naturtypelokaliteten flates ut til akseptabel rasvinkel og området tilrettelegges for naturlig revegetering og med mest mulig åpen sand for å begünstige sandlevende arter.
Mælingen	Restaurering av evja i Synneren som blir sterkt berørt i anleggsperioden til tilnærmet opprinnelig tilstand.

I forslag til reguleringsplan er det avsatt tilstrekkelige arealer til at restaureringstiltakene skal være mulig for Kleivbekken og habitat for edelkreps. I tillegg kan viktige detaljer ivaretas i byggeplan.

I tillegg har fellesprosjektet utarbeidet et faglig forslag til kompensasjon av verneområder/foreslåtte verneområder, naturtypelokaliteter og økologiske funksjonsområder som blir berørt av prosjektet mellom Kroksund og Prestemoen. Fylkesmannen i Oslo og Viken har ansvaret for vern av kompensasjonsarealene og har i verneplanforslaget foreslått et større kompensasjonsomfang enn det som er foreslått i prosjektets kompensasjonsplan. Endelig kompensasjonsomfang blir fastsatt når regjeringen fatter vedtak om vern. Dette skjer parallelt med vedtak om reguleringsplanen for utbyggingsprosjektet.

Flere påpeker at det er registrert salamander i planområdet ved Vestre Jong. Det foreligger ingen dokumentasjon av dette funnet, og lokaliteten ligger utenfor planområdet.

Flere merknader trekker fram at brukonstruksjoner og kjøreledninger mv. over Storelva og Mælingen kan utgjøre en fare for fugl og trafikk. Fylkesmannen i Oslo og Viken har bedt om at det i reguleringsbestemmelsene stilles krav om at brukonstruksjonene utformes slik at hensyn til kryssende fugl blir ivaretatt. En slik bestemmelse er ikke innarbeidet, da det er uklart hva dette i praksis kan bety, hva som er aktuelle alternativ, hvilken nytte ulike løsninger kan ha osv. Særskilte krav til konstruksjoner i området kan også ha en kostnadskonsekvens, som også kan overstige miljøgevinsten. Fellesprosjektet ønsker å innarbeide krav i kontrakt med entreprenør om utforming av bruene. Når det gjelder kjøreledning ønsker fellesprosjektet dialog med Fylkesmannen for å identifisere løsninger som er gode for fugl.

For foreslåtte tiltak i anleggsfasen vises det til prosjektets miljøoppfølgingsplan (MOP), se 2.9.2. Tiltak mot forurensning i anleggsfasen, og vilkår for utslipp til vassdrag, vil bli avklart i prosjektets søknad om særskilt tillatelse til forurensete tiltak (jf. forurensningsloven §11).

Ønsker du å lese mer om tiltak for bevaring av naturmiljø? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 3.3.3 og 4.1.9.*
- *Økologisk kompensasjon, 08.03.2019 (FRE-00-Q-00016).*
- *Vanntilførsel og vannkvalitet i Synneren med fylling på Mælingen, 01.03.2019 (FRE-40-A-25122).*
- *Vurdering av mulige effekter på vannkvalitet av utfyllinger ved Sundvollen og Elstangen, 01.03.2019 (FRE-30-A-25321).*
- *Temarapport naturmangfold, 09.02.2018 (FRE-00-A-26220).*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. Januar 2015. Delutredning III. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Silingsrapport.*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. Januar 2016. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Forprosjekt delstrekning 4: Bymoene – Styggedalen, Avbøtende og kompenserende tiltak.*
- *Planprogram, vedtatt 04.09.2017 (FRE-00-A-26000).*

2.11. Jordvern og bruk av landbruksarealer

Flere av de innkomne merknadene knytter seg til jordvernspørsmål og bruk av landbruksarealer i forbindelse med gjennomføringen av veg- og jernbaneanlegget. Reguleringsplanforslaget åpner for at prosjektet beslaglegger fra vel 550 til nær 600 dekar fulldyrket mark, avhengig av hvilket alternativ som velges på Mælingen. I tillegg er det beregnet at ca. 30 dekar fulldyrket mark blir arronderingsmessig tungvint eller uhensiktsmessig å drive etter at anlegget er gjennomført. I anleggsfasen vil prosjektet beslaglegge i underkant av 1200 dekar fulldyrket mark midlertidig, til rigg- og anleggsformål. For disse områdene gjelder istandsettingskrav gitt i reguleringsbestemmelsene. Hovedandelen av beslaglagt dyrket mark er av god til svært god jordkvalitet.

Som kompenserende tiltak er det i forbindelse med reguleringsplanarbeidet utarbeidet et forslag til ordning med et fond for nydyrking.

Mange merknader tar opp spørsmål om håndtering av matjord. Før anleggsarbeidene starter legges det opp til en detaljert beskrivelse av hvordan både matjordssjiktet, undergrunnsjorda og frøbank skal håndteres. Det gjelder både på arealer som permanent beslaglegges av veg- og baneanlegget, og arealer som benyttes midlertidig i anleggsperioden. I tillegg vil det være tett oppfølging av matjordhåndteringen i anleggsfasen, slik at ressursene blir ivaretatt og at midlertidig beslaglagte arealer som berøres i anleggsfasen, blir tilbakeført for fortsatt dyrking.

Det planlegges at matjordsjiktet, på de områdene fellesprosjektet permanent beslaglegger, tas av og primært benyttes til jordforbedring innenfor samme eiendom som jorda ble fjernet fra. Dette skal gjennomføres i dialog med grunneier og avklares i forbindelse med grunnervervet. I tillegg vil noe matjord fra permanent beslag måtte benyttes i veg- og baneanlegget.

Matjordsjiktet i områder med midlertidig beslaglagt dyrka mark tas av, mellomagres og tilbakeføres på samme eiendom/teig som den ble fjernet fra. Matjord og undergrunnsjord skal ikke flyttes bort fra en eiendom uten at jordas status for planteskadegjørere og floghavre er avklart. Det skal anvendes maskiner med lite marktrykk for å unngå jordpakking.

Toppmasser fra skogsmark og andre arealer med naturmark er viktig vekstmedium for istandsetting av sideterreng langs veg og bane. Frø og annet plantemateriale vil gi grunnlag for revegetering av arealene. Slike masser fra midlertidig beslaglagte areal skal fortrinnsvis tilbakeføres der den opprinnelig ble tatt fra. Frøbank fra områder som beslaglegges permanent kan benyttes som toppdekke på massemtak eller andre areal der det ønskes naturlig vegetasjon. Før anleggsarbeidene starter skal det lages en plan for oppfølging av dette.

Det skal gjennomføres tiltak for å hindre spredning av uønskede arter og skadegjørere, slik som potetcystenematode (PCN) og floghavre i forbindelse med anleggsarbeidene.

Reguleringsbestemmelsene og miljøoppfølgingsplanen fastsetter nærmere krav og forutsetninger om massehåndtering og istandsetting.

Noen har i merknadene etterlyst at skråninger langs det nye veg- og baneanlegget skal reguleres til framtidig jordbruk. Fellesprosjektet har i reguleringsplanforslaget ikke regulert arealer til oppdyrking. Der det egner seg å tilrettelegge skråninger o.l. for oppdyrking etter endt anlegg, vil dette bli drøftet med den enkelte grunneier i grunnervvervsprosessen og detaljplanlegges i forbindelse med byggeplanlegging.

Ønsker du å lese mer om jordvern og bruk av landbruksarealer? Se blant annet:

- *Planbeskrivelse med konsekvensutredning (FRE-00-A-26100). Kapittel 3.3.3 og 4.2.9.*
- *Dyrka mark kompensasjon, 01.03.2019 (FRE-00-A-00026).*
- *Overordnet plan for massehåndtering, 01.03.2019 (FRE-00-A-26330).*
- *Temarapport naturressurser, 09.02.2018 (FRE-00-A-26240).*
- *Bane NOR og Statens vegvesen. Januar 2015. Delutredning III. Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Silingsrapport.*

2.12. Kompensasjon for friluftsliv

Utbygging av ny bane og veg vil berøre friluftsområder, både utfartsområder og bolignære rekreasjonsområder. Både privatpersoner, organisasjoner og myndigheter er opptatt av dette. For å bøte på de negative konsekvensene har prosjektet planlagt avbøtende og restaurerende tiltak. Kommunale idrettsanlegg som prosjektet berører, vil bli erstattet økonomisk som del av grunnervvet. Det er ikke lagt inn annen kompensasjon for idrettsanlegg i planen.

Prosjektet har flere avbøtende og restaurerende tiltak for friluftsliv. Det gjelder blant annet støyvoller ved Bymoen og Mosmoen, stisystem som blir bundet sammen ved ferdigstillelse av anlegget, nye gang- og sykkelveger og tilgjengelighet til vannkant. I anleggsperioden vil prosjektet også opprettholde krysningspunkter/korridorer for stier/skiløyper/gang- og sykkelveger. De avbøtende og restaurerende tiltakene vil bidra til å minske den totale negative effekten prosjektet har på friluftsliv i de berørte kommunene.

Prosjektet har videre igangsatt en prosess for å vurdere muligheter for å kompensere for de tapte muligheter for utøvelse av friluftsliv som prosjektet ikke greier å unngå, restaurere eller avbøte. Arbeidet skjer i samarbeid med Buskerud fylkeskommune, Hole kommune og Ringerike kommune. Bærum kommune holdes etter eget ønske orientert i prosessen. Arbeidsgruppen har blitt enig om føringer og mål for en kompensasjonsordning, og arbeider videre med tildelingskriterier og fordeling av midler på totalt 15 MNOK, som er avsatt til formålet. Utbetaling av midler forutsetter avtale mellom kommunene og prosjektet.

2.13. Omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur mv

Flere uttalelser peker på at tiltaket berører annen eksisterende infrastruktur i grunnen, og det har innkommet ønsker om at slik infrastruktur ivaretas i planarbeidet. Enkelte uttalelser omhandler ønske om ny infrastruktur utenom veg og bane som ikke er framført i området tidligere, slik som offentlig vann og avløp og fiberkabel/IKT. Flere omtaler eksisterende brønner for vann- og energiforsyning som blir/kan bli berørt, eller restriksjoner til å legge slik infrastruktur som følger av reguleringsplanen. I områder hvor tiltaket går gjennom skog- og jordbruksområder gjøres det oppmerksom på at tiltaket vil påvirke etablert landbruksdrenering.

Ved utarbeidelse av detaljplan og reguleringsplan er det gjort en identifikasjon og kartlegging av infrastruktur som tiltaket antas å komme i berøring med. Slik infrastruktur omfatter blant annet offentlig og privat forsyning av vann, avløp, strøm og tele/IKT, samt dreneringsanlegg i grunnen.

Der tiltaket berører eksisterende hovedtraséer for infrastruktur, og det kreves større omlegginger, er det vurdert i planarbeidet om dette kan gjøres innenfor planforslaget. Tiltaket berører både hovedvannledninger, hovedledninger for avløp og høyspenttraseer som er søkt ivarettatt i planarbeidet.

I tillegg til disse anleggene berøres en rekke mindre forsyningsanlegg, slik som kommunale og private vann- og avløpsledninger, strømforsyningsanlegg og tele- og IKT-linjer. Før anleggsgjennomføring starter blir det gjennomført påvisning av kabel- og ledningsanlegg. Ved planlagt brudd på kritisk infrastruktur skal beboere varsles og alternativ forsyning skal være tilgjengelig. Forut for anleggsarbeider skal det inngås avtalte om tiltredelse av grunnen og omlegging/reetablering av anlegg. Ved avtale om tiltredelse av grunnen og varsling til anleggseier skal evt. krav til infrastrukturen avklares.

En del grunneiere har meldt inn at de har brønner; enten privat vannforsyning eller bergvarmeanlegg. Fellesprosjektet har i tillegg gjort en foreløpig kartlegging av brønner, identifiserte brønner er omtalt i konsekvensutredning temarapport for naturressurser. Anlegg som må erstattes, skal være etablert før gamle fjernes eller det skal sikres midlertidig forsyning i anleggsfasen, jfr. også omtale i MOP kapittel 4.5.3.

En del eiendommer som ligger over tunnelene får restriksjoner i grunnen som gjør at bergvarmeanlegg og vannbrønner mv. ikke lar seg etablere i de aktuelle områdene. Dette fordi tunnelene er omgitt av en restriksjonssone som går 20 meter over tunneltak og 20 meter ut fra tunnelvegg. Tap av vann- og energibrønner erstattes etter erstatningsrettslige prinsipper eller reetableres, og det legges klausul på den enkelte eiendom.

Landbruksdrenering som avskjæres av tiltaket skal reetableres. Disse anleggene er ikke detaljkartlagt. Kartlegging av eksisterende landbruksdrenering skal utføres før anleggsstart og anlegg som må erstattes skal være etablert før gamle fjernes (MOP kap 4.5.3). Tiltaket vil lokalt kunne påvirke grunnvannstand, bla. på grunn av drenering av fundament for veg og bane. Det er et mål at grunnvannstand i områder som ikke omdisponeres til samferdselsformål ikke skal påvirkes (MOP, kap 4.5.3).

Det er registrert spørsmål om etablering av offentlig og privat infrastruktur som ikke tidligere fins i et område. Dette gjelder bla. ønske om offentlig vann- og avløp ved Kattås, på Mælingen og på Sørumsund, spørsmål om bredbånd nedlagt i Vestmarkveien og Busundveien og offentlig avløp (Kroksund). Slik infrastruktur kan i en del tilfeller effektivt etableres ved gjennomføring av anlegg, men er avhengig av tredjepart. Prosjektet har registrert disse ønskene, og vil ta de med seg i videre arbeid.

2.14. Grunnerverv

2.14.1. Generelt

Mange grunneiere i planområdet har tatt opp spørsmål rundt hvordan de vil bli berørt av prosjektet, hvordan grunnervervet gjennomføres og hvilke prinsipper som legges til grunn for erstatningsutmåling.

Noen har stilt konkrete spørsmål om erstatning for boliger prosjektet må innløse, og om erstatninger for ulemper.

Selve grunnvervet tar utgangspunkt i den vedtatte reguleringsplanen. Reguleringsplanen gir fellesprosjektet grunnlag for å kreve/skaffe hjemmel til å kunne gjennomføre prosjektet. Det er også i reguleringsplanprosessen vurderingene og avgjørelsene tas rundt hvilke boliger som må innløses, hvilke arealer som permanent og midlertidig vil måtte benyttes for å gjennomføre veg- og jernbaneprosjektet.

Fellesprosjektet tar direkte kontakt med alle som må avstå grunn og rettigheter (direkte berørte), og informerer om hva som skal skje og hvilke regler som gjelder. I tillegg arrangeres informasjonsmøter om grunnvervet. Normalt starter arbeidet med innløsning av boliger først. Alle erstatningene i forbindelse med grunnvervet skal bygge på ekspropriasjonsrettslige regler og prinsipper. Det er viktig for likebehandlingen av alle berørte parter. Alt grunnverv skal utføres på en slik måte at belastningen for de som berøres blir minst mulig.

Fellesprosjektet ønsker i størst mulig grad å komme fram til minnelig/frivillig avtale eller avtale om at fellesprosjektet kan starte arbeidene og at erstatningen blir avgjort ved et senere skjønn. Dersom det ikke lykkes å inngå frivillige avtaler, har fellesprosjektet anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter både til midlertidig og permanent bruk. Ekspropriasjon er en prosess som innebærer tvungen avståelse. Da fastsettes erstatningen i et ekspropriasjonsskjønn ved domstolene. Det vil si at erstatningen fastsettes i en rettsak. Fellesprosjektet dekker nødvendig teknisk og juridisk bistand i forbindelse med saken. Avgjørelser i skjønnsretten kan ankes til lagmannsrett og Høyesterett.

2.14.2. Erstatningsfastsettelse

Direkte berørte grunneier skal ha erstattet sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir berørt av ny veg og jernbane. Erstatning ved grunnverv skal minimum dekke eiendommens salgs- eller bruksverdi. Her inngår også rettigheter på gjenværende eiendom, for eksempel til atkomst og veg. Ved avståelse av deler av eiendommen vurderes det økonomiske tapet som forskjellen mellom salgsværdien før og etter avståelsen. For produksjonsarealer som jord- og skogbruk, knytter erstatningen seg normalt til avkastning (bruksverdien) fra de avståtte arealene. Det kan også oppstå tap av inntekter ved utleie av eiendom, jaktrettigheter, parkeringsplasser mv. som må erstattes etter samme prinsipp.

Ved avståelse av bolig eller eiendom er prinsippet at dersom erstatningen av salgsværdien ikke er høy nok til å holde eier skadesløs, skal erstatningen normalt dekke kjøp av eiendom med tilnærmet samme standard og type i samme område. Det kalles gjenanskaffelsesverdi. Dette prinsippet kan også gjelde fritidsboliger og egen virksomhet. Unntaksvis kan nybygg være aktuelt hvis det ikke er nok bruktboliger i markedet. Boliginnløsning er likevel såpass spesielt, at Statens vegvesen har utarbeidet håndbok R731 Boliginnløsning som fellesprosjektet følger. I den kan du finne svar på de mer spesielle spørsmål som melder seg når boligen din må erverves. Alle erstatninger fastsettes i kronebeløp. Fellesprosjektet har ingen plikt til å tilby annen eiendom eller regulere nye tomter til de som må avstå bolig eller fritidseiendom.

Garasjer, småhus og byggverk på næringseiendommer, herunder landbrukseiendommer, verdsettes ut ifra kostnaden ved oppføring av tilsvarende bygning. Fra anleggskostnaden gjøres det fradrag blant annet for hensiktsmessighet, slitasje og elde.

Når det gjelder ulemper på resteiendommen skilles det mellom spesielle og alminnelige ulemper. Spesielle ulemper er ulemper på resteiendommen som er en direkte følge av arealavståelsen. Et eksempel kan være vanskeligheter med å utnytte restarealet (gjelder typisk næringseiendommer). Spesielle ulemper erstattes særskilt. Alminnelige ulemper er tiltak som berører en større krets av eiendommer uavhengig av om grunnarealer avstås. Det gjelder for eksempel støv og støy. Alminnelige ulemper erstattes normalt ikke. Erstatning for økonomisk tap kan likevel gis der ulempene overgår det som etter rettspraksis bør tåles i naboforhold.

Ved erstatning for midlertidig bruk av areal til anleggsområde skal denne dekke det økonomiske tapet som følge av at fellesprosjektet bruker arealet ved anleggsgjennomføringen. For eksempel dekkes

tapte leieinntekter fra parkering, mens bruk av hager normalt ikke medfører et økonomisk tap. Ved midlertidig bruk av landbruksareal, erstattes tapt avling med utgangspunkt i hva som normalt dyrkes på arealet. I tillegg erstattes nedsatt produksjonsevne etter at arealene er tilbakeført og tatt i bruk til landbruksproduksjon. Fellesprosjektet er ansvarlig for istandsetting av arealer etter endt anleggsperiode.

Dersom fellesprosjektet stenger lovlige atkomster eller legger om atkomstveg til eiendommen i forbindelse med anlegget, vil det i grunnervervet sørges for at det gis rettighet til ny veg og atkomst.

I forbindelse med gjennomføring av tiltaket vil det kunne oppstå resteiendommer med uhensiktsmessig arrondering, eller eiendommer som blir delt og mister sin naturlige tilknytning. Disse utfordringene vil bli håndtert i grunnervervet, for eksempel ved makeskifter der det er aktuelt eller i forbindelse med erstatningsfastsettelsen. Det kan også være aktuelt å trekke nye eiendomsgrenser for å skape bedre arrondering. Det kan skje gjennom frivillige avtaler eller ved jordskifte.

Det er viktig å presisere at vi her viser hovedlinjer i saksgangen og erstatningsprinsippene. I praksis vil det forekomme mange unntak, og erstatningsfastsettelsen må basere seg på en konkret vurdering fra eiendom til eiendom og sak. Derfor er det ikke uvanlig at grunnervervet kan skje på en annen måte enn det som er vist her.

2.14.3. Nabo

Flere uttalelser tar også opp spørsmål rundt erstatning for naboulempen. Berøres du som nabo vil det gjelde et annet sett av regler og andre prinsipper for erstatning, enn ved grunnerverv. Nedenfor redegjøres det overordnet for erstatning ved ulemper på naboeiendom i anleggsperioden eller anleggsskader.

Ulemper på naboeiendom i anleggsperioden reguleres av nabolovens regler. Naboloven § 2 sier at: «Ingen må ha, gjera eller setja i verk noko som urimeleg eller uturvande (unødvendig) er til skade eller ulempe på granneeigedom. Inn under ulempe går òg at noko må reknast for farleg». At det skjer anleggsvirksomhet i forbindelse med gjennomføring av et lovlig tiltak anses ikke som urimelig eller unødvendig. Gjennomføres anleggsvirksomheten innenfor gjeldende lover, forskrifter og tillatelser (støy, rystelser osv.) kan det heller ikke anses som urimelig eller unødvendig. Slike ulemper er å regne som alminnelige ulemper og gir ikke rett på erstatning. Flere har i merknader vært bekymret for at boligen vil bli vanskeligere å selge i anleggsperioden, samt at den vil kunne få en midlertidig redusert markedsverdi. Et slikt mulig tap, som følge av alminnelige ulemper, gir ikke grunnlag for erstatning. Det er likevel en grense der ulempene overgår det som etter rettspraksis bør tåles i naboforhold. Overstiger ulempene denne tålegrensen og det oppstår et økonomisk tap, kan det være grunnlag for erstatning for de ulempene som overstiger tålegrensen. Dette må vurderes konkret, men det skal normalt mye til før tålegrensen er oversteget.

Dersom man som nabo opplever skade på eiendommen, som følge av anleggsvirksomheten til fellesprosjektet, vil alminnelige erstatningsrettslige regler legges til grunn. Hvert enkelt tilfelle vil da konkret bli vurdert og behandlet når skade oppstår.

3 SAMMENDRAG AV MERKNADER VED ORDINÆR HØRING, OG TILTAKSHAVERS KOMMENTAR

I dette kapittelet er hver enkelt av de innkomne merknadene sammendratt og kommentert.

3.1. Oversikt over innkomne merknader

Det er innkommet 233 merknader til reguleringsplanforslaget. Oversikten er fordelt på grupperinger. Gruppering er fordelt på myndigheter (statlige, regionale og kommunale), organisasjoner og næringsliv, samt grunneiere og privatpersoner (fordelt på de tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike). Organisasjoner og næringsliv inkluderer offentlige foretak. Grunneiere og privatpersoner inkluderer organisasjoner og næringsinteresser som uttaler seg som grunneiere. Innenfor hver gruppering er merknadene sortert alfabetisk.

3.1.1. Myndigheter og offentlige instanser

- A01 Akershus fylkeskommune (datert 19.06.2018)
- A02 Asker og Bærum Vannverk IKS (datert 21.06.2018)
- A03 Buskerud fylkeskommune (datert 03.07.2018)
- A04 Bærum kommune (datert 18.06.2018)
- A05 Bærum kommune, Bjørnegård skole (datert 11.06.2018)
- A06 Bærum kommune, Vann og avløp (datert 21.06.2018)
- A07 Direktoratet for mineralforvaltning (datert 18.06.2018)
- A08 Forsvarsbygg (datert 04.06.2018)
- A09 Fylkesmannen i Buskerud (datert 21.06.2018)
- A10 Fylkesmannen i Oslo og Akershus (datert 20.06.2018)
- A11 Hole kommune (datert 20.06.2018)
- A12 Hole kommune, Hole ungdomsråd (datert 11.06.2018)
- A13 Hole kommune, kommunelegen (datert 24.06.2018)
- A14 Hole kommune, Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne (datert 08.06.2018/23.06.2018)
- A15 Hole kommune, Svensrud Natur- og idrettsbarnehage (datert 22.05.2018)
- A16 Hole kommune, Utvalg for idrett og friluftsliv (datert 23.06.2018)
- A17 Landbruksdirektoratet (datert 02.07.2018)
- A18 Mattilsynet (datert 27.06.2018)
- A19 Miljødirektoratet (datert 20.06.2018)
- A20 Modum kommune (datert 25.06.2018)
- A21 Norges vassdrags- og energidirektorat (datert 21.06.2018)
- A22 Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling (datert 26.06.2018)
- A23 Oslo kommune, Vann- og avløpsetaten (datert 09.05.2018)
- A24 Ringerike kommune (datert 31.05.2018)
- A25 Ringerike kommune – Barn- og unge i Ungdomsråd (mottatt 22.6.2018)
- A26 Statsbygg (datert 21.06.2018)

3.1.2. Organisasjoner og næringsliv

- B01 Acantus Begravelsesbyrå (datert 23.06.2018)
- B02 Ask utvikling SA (datert 23.06.2018)
- B03 Asker og Bærum Boligbyggelag (datert 22.06.2018)
- B04 Brdr. Gornæs ANS (datert 22.06.2018)
- B05 Buskerud Bondelag (datert 18.06.2018)
- B06 Bærum Natur og Friluftsråd (datert 03.07.2018)
- B07 COWI AS pva. Åsland pukkverk og Erling Skovli (datert 22.06.2018)
- B08 Cura Utvikling AS (datert 22.06.2018)
- B09 FAU Bjørnegård skole (datert 21.06.2018)
- B10 FAU Jong skole (datert 18.06.2018)

- B11 FAU Tanum skole (datert 22.06.2018)
- B12 FAU Ås barnehage avd. Vestre Jong og Lille-Jong Barnehage (datert 22.06.2018)
- B13 FAU Ås barnehage avd. Vågebytoppen (datert 20.06.2018)
- B14 Foreningen til Ski-Idrettens Fremme (datert 22.06.2018)
- B15 Forum for Natur og Friluftsliv Buskerud (datert 22.06.2018)
- B16 Forum Nye Bergensbanen (datert 22.06.2018)
- B17 Fossen Utvikling AS pva gnr. 225/7 og 224/1 i Hole (datert 22.06.2018)
- B18 Franzefoss AS (datert 22.06.2018)
- B19 Golder Associates AS og Feste Grenland AS pva. Østlandske Miljødeponier (datert 19.06.2018)
- B20 Grunneierlaget E16-Ringeriksbanen (datert 19.06.2018)
- B21 Hafslund Nett (datert 07.06.2018)
- B22 Helgelandsmoen Næringspark AS (datert 22.06.2018)
- B23 Helgesbråten Vel (datert 19.06.2018)
- B24 Hole Høyre – styret (datert 23.06.2018)
- B25 Hole Høyre, Hole KrF og Hole FrP - kommunestyregruppene (datert 24.06.2018)
- B26 Hole Landbrukslag (datert 21.06.2018)
- B27 Idrettslaget Jardar, (datert 22.06.2018)
- B28 John Myrvang AS (datert 22.06.2018)
- B29 Kommunalt foreldreutvalg KFU i Hole kommune (datert 22.06.2018)
- B30 MDG Ringerike-Hole (datert 24.06.2018)
- B31 MiljøRett §112 (datert 24.06.2018)
- B32 Modum Næringsråd (datert 24.06.2018)
- B33 Naturvernforbundet i Buskerud (datert 01.07.2018)
- B34 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (datert 02.07.2018)
- B35 Norges Lastebileierforbund avd. Buskerud (datert 29.06.2018)
- B36 Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (datert 25.06.2018)
- B37 Norsk Natur ved Viggo Ree (datert 24.06.2018)
- B38 Norsk Ornitologisk Forening (datert 24.06.2018)
- B39 North bridge management pva. Sollihøgda Eiendom AS/Sollihøgda Plussby (datert 22.06.2018)
- B40 Opplysningsvesenets fond (datert 04.07.2018)
- B41 Oslo og Omland Friluftsråd (datert 02.07.2018)
- B42 Prosjektcompagniet pva. Hønefoss meieris eiendomsselskap (datert 22.06.2018)
- B43 Reverudåsen boligsameie (datert 26.04.2018)
- B44 Ringerike orienteringslag (datert 22.06.2018)
- B45 Røyse Eiendom AS (datert 15.06.2018)
- B46 Sabima (datert 22.06.2018)
- B47 Sandvold Boliger AS (datert 18.06.2018)
- B48 Selteveien vel (datert. 21.05.2018)
- B49 Skanska Industrial Solutions AS (datert 22.06.2018)
- B50 Skui vel, Bærum (datert 24.06.2018)
- B51 Sollihøgda Jeger og Fiskerforening (datert 23.06.2018)
- B52 Sollihøgda Vel (datert 23.06.2018)
- B53 Stamvegutvalget E16 (datert 15.06.2018)
- B54 Steinsfjorden Fiskeforening (datert 02.07.2018)
- B55 Sundvolden Holding (datert 24.06.2018)
- B56 Sørumsåsen vegforening (23.06.2018)
- B57 Tanum vel (datert 25.06.2018)
- B58 Tolpinrud vel (datert 24.06.2018)
- B59 Tronrud Eiendom AS (datert 22.06.2018)
- B60 Tyristrand Landsbyforening (datert 20.06.2018)
- B61 Veidekke Industri AS, Svelviksand AS og John Myrvang AS (datert 22.06.2018)
- B62 Veslefrikk barnehage (datert 24.06.2018)
- B63 Viksenga velforening (datert 16.06.2018)

3.1.3. Grunneiere og privatpersoner i Bærum kommune

- C01 Ole A. Andreassen (datert 31.05.2018)
- C02 Marte Kaasa Arntsen (mottatt 10.06.2018)
- C03 Beboere i Asta Hanssens vei 44-72 (mottatt 21.06.2018)
- C04 Jon Bergmann-Paulsen (mottatt 23.06.2018)
- C05 Ole Bolstad og Knut Bolstad (mottatt 20.06.2018)
- C06 Johan Wright Cappelen (datert 24.06.2018)
- C07 Jørgen W. Cappelen (mottatt 19.06.2018)
- C08 Herman Døhlen (mottatt 23.06.2018)
- C09 Øivind Ekeberg (datert 24.06.2018)
- C10 Terje Finholdt (datert 24.06.2018)
- C11 Kari og Thorgeir Helverschou Hagen (datert 24.06.2018)
- C12 Christopher Hodkin og Miriam Kvanvik (datert 08.05.2018 og 17.06.2018)
- C13 Anita Holan (mottatt 23.06.2018)
- C14 Helge Ilebekk Johansen (mottatt 21.06.2018)
- C15 Lilly Marita Johansen (datert 23.06.2018)
- C16 Kjersti Aas Kostveit og Lars Kostveit (mottatt 12.06.2018)
- C17 Kjell Egil Larsen (mottatt 17.06.2018)
- C18 Trond Larsen og Anita Bråthen (18.06.2018)
- C19 Eirik I. Lome og Solvor B. Lome (mottatt 18.06.2018)
- C20 Erik og Elisabeth Lorange (datert 25.06.2018)
- C21 Regine Lystad (mottatt 16.06.2018)
- C22 Morten og Kirsten Marman (mottatt 16.06.2018)
- C23 Rolf Marstrander og Ingrid Heglebäck (datert 24.06.2018)
- C24 Hilde og Sverre Matheson og Thea Baastad og Thomas Berg (datert 24.06.2018)
- C25 Marit og Jacob Agner Matheson (mottatt 23.06.2018)
- C26 Berit og Kai-Roger Misund (datert 23.06.2018)
- C27 Marthe Notøy og Nicolai Nyland (datert 24.06.2018)
- C28 Nikola Olsen (datert 22.06.2018)
- C29 Karina Refsgaard og Kenneth Olsen (mottatt 23.06.2018)
- C30 Reverudåsen 37 (datert 26.04.2018)
- C31 Anna Risnes og Tor-Arve Lindefjeld (datert 24.06.2018)
- C32 Heidi Eileen Rustad (mottatt 15.06.2018)
- C33 Jens-Kristian Ruus (datert 06.06.2018)
- C34 Sameiet Grobstok ved Jan Grobstok (datert 22.06.2018)
- C35 Sameiet Grobstok ved Wærsten, B. Grobstok, I. Reeve og Folge (datert 24.06.2018)
- C36 Sturla Sandbeck (datert 22.05.2018)
- C37 Henrik Sandberg (mottatt 21.06.2018)
- C38 Hanne og Arne Sandnes-Lindtvedt (datert 25.06.2018)
- C39 Elisabeth Shahin-Whyte og Grethe Karin Shahin (mottatt 20.06.2018)
- C40 Ingrid Sjaastad (mottatt 23.06.2018)
- C41 Nina Skog (mottatt 17.06.2018)
- C42 Skogen Gård ved Ketil Jørstad m. fl (mottatt 22.06.2018)
- C43 Annette og Stian Solberg (mottatt 22.06.2018)
- C44 Marthe Dyrnes Stabell og Karl Bendixby (mottatt 13.06.2018 og 24.06.2018)
- C45 Kathrine Starheim (mottatt 13.06.2018)
- C46 Ane og Håvard Suleng (datert 22.06.2018)
- C47 Øyvind Teigen (mottatt 23.06.2018)
- C48 Herdem Trønnes og Reidar Trønnes (datert 24.06.2018)
- C49 Siv og Per-Stian Vatne (datert 24.06.2018)
- C50 Beboere i Vesthavnveien, Nedre Ås Vei, Asta Hanssens vei og Myrliveien (datert 23.06.2018)
- C51 Vestre Jong gård ved Esben Oust Heiberg (mottatt 18.06.2018)
- C52 Vestre Jong Huseierforening (datert 23.06.2018)
- C53 Nabogruppe Vestre Jong (datert 23.06.2018)
- C54 Siri W. og Anders W. Vikenes (datert 24.06.2018)
- C55 Vågebyveien 13 – 17 (mottatt 22.06.2018)
- C56 Ingunn Wist og Reidar Kveine (datert 24.06.2018)

- C57 Økri gård ved Sjur Jacobsen (datert 24.06.2018)
- C58 Anne Østensen og Einar Sundby Iversen (datert 24.06.2018)
- C59 Øvre Aas gård ved Svein Fr. Aas (mottatt 17.06.2018)
- C60 En gruppe foreldre på Øvre og Nedre Ås (mottatt 21.06.2018)
- C61 Øvre Ringi Gård og Nedre Ringi Gård ved Klaveness og Ringi (datert 20.06.2018)

3.1.4. Grunneiere og privatpersoner i Hole kommune

- D01 Advokatfirmaet Fulford Pettersen & CO pva. gnr./bnr. 231/7 «Sundvolden» (datert 24.06.2018 og 09.07.2018)
- D02 Advokatfirmaet Buttingsrud på vegne av gnr 190, bnr 22,60,68,69 og 70 (Thiisodden) (datert 22.06.2018)
- D03 Ole-Ludvig og Eva Akre (datert 19.06.2018)
- D04 Bjørn Andvig (datert 20.06.2018)
- D05 Daniel N. Arnesen (datert 24.04.2018)
- D06 Axel Bech (datert 16.06.2018)
- D07 Kirsti og Kåre Bech (datert 23.06.2018)
- D08 Mads og Line K. Berger, Per R., Målfrid H., og Morten M. Berger (datert 20.06.2018)
- D09 Anne Kristin Borgen (datert 25.06.2018)
- D10 Trygve Bratteteig (datert 20.06.2018)
- D11 Gro Bromander og Arvid Jordet (datert 06.06.2018)
- D12 Tor Bråthen (datert 21.06.2018 og 02.07.2018)
- D13 Karin Vadstein Clausen, Petter Clausen, Rune Clausen (datert 15.06.2018)
- D14 Cowi AS pva. Bernt Gunnar Hustad (datert 01.06.2018)
- D15 Fredrik Dæhli (datert 24.06.2018)
- D16 Reidar Engebretsen (datert 24.06.2018)
- D17 Lars Fjeldstad (datert 21.06.2018)
- D18 Jon Flebu (datert 15.06.2018)
- D19 Fossen Utvikling AS pva. gnr./bnr. 198/1 «Storøen» (datert 24.06.2018)
- D20 Geir Hansen (datert 20.06.2018)
- D21 Gunilla og Geir Hansen (datert 17.06.2018)
- D22 Inger Berg Hauslo (datert 24.06.2018)
- D23 Oddgeir Havn (datert 24.06.2018)
- D24 Tommy Helgerud (datert 22.06.2018)
- D25 Fredrik C. Hildisch (datert 24.06.2018)
- D26 Kai Hoddevik (datert 12.06.2018)
- D27 Hanne Lien og Christian Østheim (datert 20.06.2018)
- D28 Trond Løbben (datert 24.06.2018)
- D29 Mo gård ved Beate Moe Haugen Brørby (datert 24.06.2018)
- D30 Sindre Nørsgaard (datert 23.06.2018)
- D31 Petter Prause (datert 21.05.2018)
- D32 Anniken Ramleth (datert 21.06.2018)
- D33 Roger og Kirsten Robertsen (datert 18.06.2018)
- D34 Per Erik Rytterager (datert 23.06.2018)
- D35 Eline og Sverre Røed-Bottenvann (datert 17.06.2018)
- D36 Finn Roald Sonerud og Anne Rolstad Ericsson (datert 15.06.2018)
- D37 Christina Søhol m.fl. (datert 25.06.2018)
- D38 Wahl-Larsen Advokatfirma AS pva. Ingeborg Bech og Anders Bjerke (datert 26.06.2018)
- D39 Dag Økern (datert 23.06.2018)
- D40 Øvre Rørvikberget 3A, 3B, 5A og 5B

3.1.5. Grunneiere og privatpersoner i Ringerike kommune

- E01 Håkon Aasen (datert 24.06.2018)
- E02 Thor Bergsund Aasen (datert 03.05.2018)
- E03 Mona Andersen (datert 19.06.2018)

- E04 Bjørn Berge (datert 24.06.2018)
- E05 Einar E. Jr. Bolstad (datert 20.06.2018)
- E06 Branddalen gård, Hans-Petter Aasen (datert 25.05.2018)
- E07 Busund gård, Ole Rishovd (datert 23.06.2018)
- E08 Kjell Clausen (datert 20.06.2018, tlf. 31.07.2018)
- E09 Beboere i Dalsveien og Dalssvingen (datert 24.06.2018)
- E10 Olav Kr. Døssland (datert 21.06.2018 og 03.07.2018)
- E11 Eikeli gård, Ole Johan Schjong (datert 22.06.2018)
- E12 Siren og Øivin Fjelstad (datert 21.06.2018)
- E13 Tone L. Fogth (datert 19.06.2018)
- E14 Lise Furulund og Leif Kjetil Brørby (datert 24.06.2018)
- E15 Jørn Hanssen (datert 23.06.2018)
- E16 Ragnhild, Jørn og Rune M. Hansen, (datert 24.06.2018)
- E17 Christopher Johan Hellerud (datert 22.05.2018)
- E18 Dag Martin Herrman, Tore Aarseth, Jan Hansen og Pål Heimdal (datert 19.06.2018 og 28.06.2018)
- E19 Pål-Steinar Karlsen (datert 24.06.2018)
- E20 Mary Kjekshus (datert 11.06.2018)
- E21 Randi Marit Klemmestad og Svend Holmen Klemmestad (datert 17.06.2018)
- E22 Inger Lise Kolstad (datert 20.06.2018)
- E23 Sverre Lindeman (datert 23.06.2018)
- E24 Ester Mjøs (datert 24.06.2018)
- E25 Harald Mælingen (datert 08.06.2018)
- E26 Lars K. Olsen (datert 24.06.2018)
- E27 Oppen gård, Asle Oppen (datert 19.06.2018)
- E28 Truls Oppen (datert 24.06.2018)
- E29 Kim Arvid Rosenberg og Caroline Bøe (datert 21.06.2018)
- E30 Erna Skaugrud og Terje Skaugrud (datert 20.06.2018)
- E31 Jan Solgård (datert 24.06.2018)
- E32 Tonny Stenheim og Guro Kathrine Berntsen (datert 23.06.2018)
- E33 Anders Strande (datert 22.06.2018 og 22.06.2018)
- E34 Olav Sødal, Erik Bergli og Jens Bergli (datert 14.06.2018)
- E35 Irene Torgersbråten og Jakob Jæger Stalheim (datert 21.06.2018)
- E36 Ottar Torstensrud (datert 08.06.2018)
- E37 Anne Kristin Ødegård (datert 18.05.2018)
- E38 Øvre Veien gård, Sverre Forberg (datert 24.06.2018)

3.2. Myndigheter og offentlige instanser

A01 Akershus fylkeskommune (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Planforslaget er et bidrag i å nå mål om at all vekst i personaltransport skal tas ved kollektiv, sykkel og gange.	Merknaden tas til orientering.
Anbefaler at det planlegges en framtidig stasjon på Avtjerna. En utvikling av Avtjerna uten stasjon for tog vil være i strid med regional plan for areal og transport.	Det er avklart at Avtjerna stasjon ikke skal være en del av planforslaget. Se kap 2.2.2.
For å inngå misforståelser og ulik tilnærming til temaet, er det viktig med riktig begrepsbruk i overordnet håndtering av massehåndtering. Anbefaler at begreper og definisjoner blir brukt slik de er brukt i regional plan for massehåndtering i Akershus. Det er gitt konkret forslag til endringer av begrepsbruk i prosjektets rapport «Overordnet plan for massehåndtering».	Det er tatt hensyn til innspillene og forslag til begreper om arealer for mottak av overskuddsmasser er innarbeidet. Det er ikke vurdert å være hensiktsmessig å innarbeide forslagene til begreper om ulike massetyper fordi det ville resultert i ulik begrepsbruk i ulike rapporter i prosjektet (som kan føre til misforståelser).
Fylkeskommunen ønsker å følge opp Samferdselsministerens initiativ til å vurdere alternative miljøvennlige transportløsninger til/fra Avtjerna. I pressemelding fra Samferdselsdepartementet 12.4.2018 framkommer «...Regjeringen åpner for at lokale myndigheter og kollektivselskap sammen med staten ser på muligheten for å bruke servicetunnelen til en framtidig Ringeriksbane som trasé for høyteknologiske bussløsninger.»	Servicetunnelen kan ikke brukes til et slikt formål. Den er forbeholdt jernbaneformål. Det er et forslag på idéstadiet som ikke kan behandles i dette planforslaget.
I saksframlegget fra fylkesrådmannen til Fylkesutvalget blir innspill på temaene masseforvaltning, massetransport og kulturminner nærmere utdypet.	Det er gjort endringer i planforslaget mht, atkomsttunneler og massehåndtering, se kap 2.2.2. Kulturminner som berøres er behandlet i planforslaget og temarapport kulturminner og kulturmiljø.
A02 Asker og Bærum Vannverk IKS (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Bemerket at en hovedvannledning med 1m diameter går i området der det er planlagt riggområde og ny gang- og sykkelveg ved Kattås.	Atkomsttunnel ved Kattås er tatt ut av planforslaget. Sammen med dette bortfaller behovet for riggområde ved Kattås og gang- og sykkelveg langs Vestmarkveien. Hovedvannledningen påvirkes dermed ikke av prosjektet.
Holsfjorden er drikkevannskilde og det er viktig at den ikke forurenses som en følge av anleggsarbeidet eller i driftsfasen.	Tas til orientering. Se også kapittel 2.9.5 som omhandler håndtering av drikkevannskilder. Dette vil også følges opp gjennom arbeidet med anleggskonsesjonen.
Området rundt Toverud er råvannsinntak for vannverket.	Tas til orientering.
En trafikkulykke på fv. 285 Ringeriksveien (Lierveien) vil kunne medføre akutt forurensning	Det planlegges en beredskap i anleggsfasen. Fv. 285 er ikke planlagt brukt for anleggstrafikk. Vegen

av Holsfjorden. Dette blir aktualisert med økt anleggstrafikk.	er en offentlig veg, som skal håndtere alle typer trafikk. Det forutsettes at det er dialog mellom vannverket og prosjektet dersom det blir vesentlig økt bruk av vegen som følge av prosjektet.
--	---

A03 Buskerud fylkeskommune (03.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Støtter hovedlinjene i reguleringsplanen. Ber om at det gis investeringsbeslutning og oppstartsbevilgning raskt slik at prosjektet kan komme i gang med forberedende arbeider og anleggsstart som forutsatt i 2021. Ber kommunal- og moderniseringsdepartementet om å tillegge lokale og regionale behov vekt i vedtak om reguleringsplanen.	Tas til orientering.
Mener at planalternativ B over Mælingen må legges til grunn.	Planforslaget oversendes med begge alternativ med anbefaling av alternativ B fra forslagsstiller. Se for øvrig kapittel 2.6.
Forutsetter at det bygges kryss på Helgelandsmoen og understreker betydningen av dette for næringsvirksomhet og trafikk på øvrig vegnett.	Planforslaget oversendes med to alternativer; med og uten kryss på Helgelandsmoen, hvor forslagsstiller anbefaler at det ikke bygges kryss.
Støtter ikke foreslått minimumsutfilling på Sundvollen, utfylling må være tilstrekkelig for å dekke framtidig arealbehov.	Se kapittel 2.3 som redegjør for planforslagets løsning på Sundvollen.
Forutsetter at det er et statlig ansvar dersom utfyllingen påvirker vannutskiftingen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden negativt.	Se kapittel 2.3 som også omtaler vannutskifting mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden.
Forslag til ny stasjon på Ve bør tas ut av planen.	Ve stasjon er tatt ut av planforslaget og det vises til kapittel 2.2.3 som forteller mer og bakgrunnen for beslutningen.
Jernbanestasjonene må bygges som IC knutepunkt og ivareta overganger til andre transportmidler.	Det vises til kapittel 2.2.3 som omhandler stasjonsløsninger.
Gang- og sykkelveger som reguleres i planen forutsettes bygget som del av prosjektet.	Gang- og sykkelveger som er regulert er forutsatt bygget som del av prosjektet. De gang- og sykkelveger som er forutsatt ferdigstilte før anleggsstart, er sikret med rekkefølgebestemmelser.
Beregningsgrunnlag for trafikkmengde på lokalt og regionalt vegnett må framlegges. Mener at trafikktredningene er mangelfulle og er kritisk til at det ikke er utredet effekt av kryss på Helgelandsmoen.	Det gjennomføres oppdaterte beregninger i april 2019. Se for øvrig kapittel 2.5 om valg av planalternativ ved Helgelandsmoen.
Forutsetter at omklassifisering av vegnett ikke skjer uten at vegen oppfyller tekniske krav. Forutsetter at det legges opp til god	Omklassifisering av veger etter vegloven er omtalt i planbeskrivelsen kapittel 4.3.7. Holveien, som i størst grad berøres av prosjektet, er planlagt i samsvar med gjeldende regelverk

samarbeidsprosess mellom lokale og regionale myndigheter.	(Statens vegvesens håndbøker). I tillegg er det planlagt enkelttiltak primært for å øke trafikksikkerheten der vegnettet utsettes for anleggstrafikk.
Er positiv til nydyrkingsfond, men er bekymret for om tilstrekkelig areal nydyrkes for å opprettholde matproduksjonen. Mener det bør etterstrebtes en nullvisjon for tap av jordbruksareal.	Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.
Er bekymret for tap av friluftsområder og nærturterreng, men er positiv til kompensering av friluftsliv. Ber KMD drøfte spørsmålet som en del av vedtaket av reguleringsplanen.	Det vises til kapittel 2.12 som omhandler kompensasjon for friluftsliv og idrettsanlegg.
Kommunal- og moderniseringsdepartementet må gi føringer for prosjektet om hvordan beboernes folkehelse ivaretas og spesielt ivareta hensynet til beboerne ved helseinstitusjonene i Hole kommune. Departementet bes om å drøfte spørsmålet om helseinstitusjonene i Hole kommune bør relokaliseres på permanent basis.	Det pågår en egen prosess med Hole kommune der det planlegges egne tiltak for beboere ved helseinstitusjoner i Kroksund. (Se også kapittel 2.9.3).
Ber om at foreslåtte bestemmelser i merknaden for kulturminner tas inn i planen. Anbefaler at Hønefoss stasjon og Begna bru markeres som hensynssone med formål bevaring i plankartet.	Planens bestemmelser er presisert slik at de foreslåtte bestemmelsene i merknaden er innholdsmessig ivare tatt. Hønefoss stasjon er gitt hensynssone bevaring kulturmiljø. Begna bru er omfattet av hensynssonen.

A04 Bærum kommune (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Støtter planforslaget om ny veg og bane.	Merknaden tas til orientering.
Ønsker at området Avtjerna hadde fått en dagsone i planen med framtidig mulighet for stasjon. Understreker rådets utbyggingspotensiale og ber planmyndigheten revurdere beslutningen.	Det er ikke aktuelt å ha en jernbanestasjon på Avtjerna, se kapittel 2.2.2.
Det åpnes for å deponere store mengder løsmasser fra tunnelarbeidet på Avtjerna, det passer ikke med planer om framtidig boligutvikling i området. Ber derfor om at arealbruken på Avtjerna begrenses og at Avtjerna sør tas ut av planen, slik at kommunen selv kan regulere en ressursbank her.	Planområdet endres på Avtjerna som en følge av flere innspill. Plan for massehåndtering er endret. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Bør lages en plan for massehåndtering som har fokus på gjenbruk av masser og tar hensyn til framtidig arealbruk.	Se for øvrig kapittel 2.7 Gjenbruk og lagring av bergmasser.
Ber om at området på Avtjerna detaljreguleres før bygging/bruk og at det knyttes bestemmelser til planen om at permanent lagring av gjenbrukbare byggeråstoffer ikke er tillatt.	Planforslaget er endret ved Avtjerna. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna. Se også kapittel 2.2.4 der krav om detaljregulering er omtalt.

Peker på at vassdrag må tas hensyn til både i anleggs- og driftsfasen. Alle forhold knyttet til drens- og anleggsvann må utredes. En samlet plan for dette og miljørisikoanalyser skal framlegges for forurensningsmyndigheten og Bærum kommune.	Dette vil følges opp i anleggsfasen i tråd med gjeldende regler. Se også kapittel 2.9.5 Vannhåndtering, drikkevannskilder og utslipp.
Ønsker å bli tatt med i arbeidet med planer for trafikksikring i anleggsfasen. Viderebringer bekymring for trafikksikkerhet i anleggsfasen for barnehage- og skolebarn i anleggsfasen fra foreldre på Jong.	Bærum kommune vil involveres i dette arbeidet.
Viderebringer bekymring fra beboere på Jong og Tanum om støy fra anleggsarbeidet. Kan det legges begrensning på støyende arbeid i sommerhalvåret på lørdager? Ber om maksimal støybegrensning av vifteanlegget.	Se kapittel 2.9.3 som omhandler støy i anleggsfasen.
Miljøoppfølgingsprogrammet bør inn i reguleringsbestemmelsene slik at kommunen kan følge opp i anleggsfasen og for ettertiden.	Tas til følge, se også kapittel 2.9.2 som omtaler dette.
Kommunen viser til rådmannens konkrete forslag til endringer av plankart og bestemmelser som er vedlagt uttalelsen.	Det vises til revidert forslag til plan der en del av forslagene er innarbeidet i planen.

A05 Bærum kommune, Bjørnegård skole (11.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har ikke fått informasjon om konsekvenser for skolen.	Det er gjennomført medvirkning slik det er beskrevet i kapittel 2.1, se også planbeskrivelsen kapittel 2. Ved Bjørnegård skole er det våren 2018 arrangert workshop med elever og delt ut informasjonsbrosjyrer.
Hvilke konsekvenser vil prosjektet ha for skoleveg, trafikksikkerhet, støv og støy?	Se kapittel 2.9, der midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden er beskrevet.
Mangel på informasjon er formidlet til arbeidsgruppen fra fellesprosjektet som nylig var i møte med elevrådet.	Se punkt øverst. Forslagsstiller tar punktet til orientering.
Forventer å bli hensyntatt og gitt informasjon på hvordan dette hensynet tas.	Medvirkning og informasjonsarbeidet har vært omfattende og vil fortsette i senere faser av prosjektet. Se svar i øverste punkt.
Avventer nærmere informasjon om prosjektets konsekvenser for å kunne komme med ytterligere merknader.	Etter offentlig ettersyn er planen justert og detaljert nærmere. Det har vært to omganger med varsling og høring av planforslag. Det er i disse periodene det er anledning til å komme med merknader til planforslaget.

A06 Bærum kommune, Vann og avløp (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber prosjektet være oppmerksom på at anleggsarbeid og riggplasser flere steder er lagt	Prosjektet har kontakt med Bærum kommune angående eksisterende anlegg og planlegging for

nær eller over VAs infrastruktur som vann og avløpsnett.	utbygging av nye. Se også svar til Asker og Bærum Vannverk (A02).
Støtter Asker og Bærum Vannverks høringsspill angående Holsfjorden som er en av drikkevannskildene til vannverket. Utbygger må sørge for at kjemisk tilstand, etter forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften), er kjent i de aktuelle vannforekomstene.	Tas til orientering.
Ber om at begrepet relativt rent vann utdypes i det videre arbeidet.	Det er gjennomført en vurdering av vannforekomsters sårbarhet for avrenning fra veg i anleggs- og driftsfase som gir grunnlag for vurdering av behov for rensing av vegvann. Se fagrapport Avrenning av vegvann i driftsfasen (FRE-00-A-26320), jf. dokumentliste i planbeskrivelsen.
Ber spesielt om at parasitten Gyrodactylus salaris (gyro) omtales i Miljøoppfølgingsplanen (MOP) i tabell 4.6.3.	Gyrodactylus salaris er ikke et problem i Steinsfjorden. Rapporten «Kan Gyrodactylus salaris utryddes fra Drammensregionen?» (NINA 2018) konkluderer med at det ikke er gyro i Drammensvassdraget ovenfor anadrom strekning. Rapporten kan leses her: http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M1045/M1045.pdf
Mener generelt at anleggsvann og driftsvann skal renses slik at det tilfredsstiller påslippskrav til VA-BK sitt spillvannnett, og slippes på nettet der det er mulig og ikke til resipient.	Tas til orientering. Dette håndteres i forbindelse med arbeidet med anleggskonsesjonen.
Savner en utdypende beskrivelse av vesentlige negative konsekvenser for ferskvannsorganismer og ber om at denne vurderingen utdypes i det videre arbeidet slik at det helt klart framkommer hva slags påvirkning de ulike deponiene vil ha på hver resipient.	Tas til følge. Dette vil bli gjort i forbindelse med arbeidet med søknad om anleggskonsesjon i henhold til forurensningsloven.
Forventer at disponering av masser gjennom et «deponi» eller i en «ressursbank» håndteres etter gjeldende regelverk.	Regelverket skal følges. Dette vil også følges opp i det videre arbeidet med anleggskonsesjon.

A07 Direktoratet for mineralforvaltning (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Berører flere forekomster av lokal betydning som byggeråstoffressurs. Oppfordrer til å bruke riktig masser til riktig formål. Uheldig dersom sand- og grusressurser med spesifikke egenskaper bli benyttet til mer lavverdig formål for eksempel fyllmasser. Positivt at det er gjort vurderinger av potensiale ved de ulike bergartene. Enkelte bergarter i Oslofeltet har gode egenskaper til bruk i blant annet veg og vegdekker.	Prosjektet planlegger å nytte sand, grus og bergmasser som utvinnes som en del av gjennomføringen av prosjektet til rett formål. Kvalitetsråstoff fra tunneldriving og sand/grusressurser planlegges nyttet i bygging av anlegget, eller lagret/disponert på en måte slik at ressursen kan brukes i andre anlegg. Kvalitetsmasser fra tunneldriving separeres fra vrakmasser. Da det er et antatt overskudd av kvalitetsmasser i prosjektet, er det vanskelig å fastsette en endelig plan for massehåndteringen. Omfanget av masselagring avhenger bl.a. av markedsforhold/muligheter for å bruke massene i annet anlegg/prosjekt på det tidspunktet massene

	<p>genereres. På Avtjerna legges det til rette for etablering av en ressursbank. Prosjektet planlegger å disponere bergmasser for gjenvinning i dette området. Det vises for øvrig til kapittel 2.7 om konsept for gjenbruk og lagring av masser.</p>
<p>Sand-/grusforekomst på Prestemoen er vurdert i konsekvensutredning på bakgrunn av eksisterende plan, ikke utbredelsen av den kartlagte forekomsten. DMF mener dette er svakhet ved konsekvensutredning, da det foreligger driftskonsesjon for uttak av mer sand.</p>	<p>I konsekvensutredning er hele grusforekomsten vurdert som del av grunnlaget for verdisetting av delområdet på Prestemoen. Selve grustaket er i prinsippet av lav verdi, ettersom ressursen innenfor planavgrensningen er tatt ut. Forekomsten er registrert å ha lokal verdi, noe som kvalifiserer til liten, eventuelt liten til middels verdi isolert, mens skogen kvalifiserer til middels til stor verdi i tråd med Håndbok V712. Vurderingen tar ikke stilling til hvilken av disse ressursforekomstene som eventuelt skal utnyttes.</p> <p>Hele grusressursen er markert i registreringskartet i konsekvensutredning rapporten.</p>
<p>Løsmasser med spesifikke egenskaper benyttes til «spesielle» formål. Disse kan ikke nødvendigvis erstattes med masser fra andre forekomster. Det savnes en konkret vurdering av å gjøre disse massene utilgjengelige og eventuell tilgang på substitutter.</p>	<p>Veg/bane går i skjæring i det aktuelle området der traseen krysser forekomsten. Sand kan transporteres til eksisterende grustak for utnytting til rett formål, eller brukes i anlegget.</p> <p>Båndleggingen i grustaket er midlertidig og det vil søkes løsninger der det kan tas ut grus i anleggsfasen.</p>
<p>Forekomsten Bymoen har lokal betydning som grusressurs, og foreslås regulert til område for steinbrudd og masseuttak. Skal det legges opp til drift av uttaket som selvstendig tiltak, og ikke som del av tilrettelegging for annen utnyttelse, kan det stilles krav om driftskonsesjon etter mineralloven.</p>	<p>Eksisterende grusuttak på Bymoen skal ikke drives av tiltakshaver som uttaksområde. Området er aktuelt bl.a. til mellomlagring og knusing av stein.</p>

A08 Forsvarsbygg (04.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Har anlegg og aktivitet som skal videreføres på Helgelandsmoen.</p>	<p>Merknaden tas til følge. Planforslaget viderefører gjeldende regulering til forsvarsformål, da det vurderes at omregulering til annet formål må sees for et større område samlet og vurderes som en egen sak. Vedrørende etablering av branngate er det etablert dialog mellom Forsvarsbygg og FRE16. Bestemmelser om bygningshøyde, branngate og sikringsgjerde er innarbeidet i bestemmelser til midlertidig anleggsområde, jfr. bestemmelsenes pkt. 6.1, #1-12.</p>
<p>Areal foreslått til forsvarsformål i planforslag kan frigis. Forutsetningene for å frigi areal er at eksisterende gjerde flyttes etter anvisning fra forsvaret.</p>	
<p>Etableres branngate langs det nye gjerdet. Kostnader skal ikke belastes forsvaret.</p>	
<p>Maks høyde for bygg og konstruksjoner i riggområdet er 3 etasjer.</p>	
<p>Forutsetter omdisponering avklares nærmere og i dialog videre i planarbeidet.</p>	

A09 Fylkesmannen i Buskerud (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Valgt trase mellom Ringerike og Hole kommer i konflikt med internasjonalt og nasjonalt viktige natur- og landskapsområder.</p> <p>Planforslaget er i strid med nasjonal miljøpolitikk.</p> <p>Forutsetning for valg av foreslått trasé var kompensasjon for de negative konsekvensene for naturmangfold og at disse ble begrenset i størst mulig grad.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.2 som omhandler de overordnede forutsetningene for prosjektet, samt beskriver optimalisering innenfor den valgte korridoren.</p> <p>Det vises til kapittel 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø. Kapittelet omhandler hvordan man har arbeidet for å minimere de negative konsekvensene.</p>
<p>Prosjektets rammer gjør at det på tross av avbøtende tekniske tilpasninger fortsatt er omfattende behov for kompenserende tiltak for naturmangfold og jordbruk.</p>	<p>Se kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø og kapittel 2.11 for omtale av jordvern og bruk av landbruksarealer.</p>
<p>Anbefaler sterkt at kryssing over Mælingen gjennomføres med lang bru som alternativ A, med hensyn til naturområdet og dyrka mark.</p>	<p>Det vises til kapittel også til kapittel 2.6 som omtaler i større detalj valg av planalternativ over Mælingen.</p>
<p>Anbefaler sterkt at elven krysses uten pilar i Storelva av hensyn til vernet vassdrag og foreslått verneområde.</p>	<p>Tas til følge. Bruløsningen som er foreslått i reguleringsplanforslaget er uten pilarer i Storelva.</p>
<p>Anbefaler at utfyllingen ved Elstangen begrenses til det som er nødvendig for gjennomføringen av veganlegget.</p>	<p>I kapittel 2.4 omtales videre utfylling på Elstangen.</p>
<p>Anbefaler at utfyllingen i Kroksund begrenses til kun det som er nødvendig for å tilrettelegge for en ny togstasjon ved Sundvollen. Dette av hensyn til naturmangfold, landskap og verna vassdrag.</p>	<p>I det foreliggende planforslaget er utfyllingen foreslått vesentlig redusert, se også kapittel 2.3 om utfyllingen på Sundvollen.</p>
<p>Mener det bør utredes hvordan en eventuell fylling med formål som tettstedsutvikling og dens framtidig bruk i sundet vil kunne påvirke vannkvaliteten og våtmarksøkologien på begge sider av dagens E16. Dette bør derfor utredes nærmere i forbindelse med et plankrav for utfyllingen.</p>	<p>Tettstedsbebyggelse på utfyllingen vil ikke gi annen påvirkning på vannkvaliteten enn annen boligbebyggelse med nærhet til fjorden. Evt krav til utslipp må håndteres i annet lovverk, det vises også til kapittel 2.3 om utfylling og tettstedsutvikling på Sundvollen.</p>
<p>Anbefaler at permanent atkomst fra Paddevika ikke etableres og at atkomsten fra Kroksund opprettholdes.</p>	<p>Tas til orientering. Ny veg fra Paddevika er ikke nødvendig for den framtidige betjeningen av Kroksund – Rudsødegården. Veggen beholdes etter kommunalt ønske.</p>
<p>Ber om at turveg/gang-sykkelveg blir lagt på sørsiden av Seltebekken.</p>	<p>Økt anleggstrafikk langs Selteveien medfører behov for å sikre gående og syklende langs Selteveien. Det etableres en langsgående gang- og sykkelveg som forutsettes vinterdriftet. En turveg langs bekken vil beslaglegge mer dyrket mark og i større grad berøre vann enn den valgte løsningen.</p>
<p>Utrykningskjøretøy må sikres tilgjengelighet i anleggsperioden.</p>	<p>Dagens kjøremønster vil i stor grad opprettholdes i anleggsperioden. Utrykningskjøretøy skal uansett sikres tilgjengelighet.</p>
<p>Anbefaler at kryss ved Helgelandsmoen tas ut av planforslaget.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.5 Valg av planalternativ Helgelandsmoen. I foreliggende planforslag foreslås det ikke kryss på Helgelandsmoen.</p>

Brukonstruksjoner over Kroksund og Storelva utformes for å ivareta hensynet til kryssende fugl, bør inn i bestemmelsene.	Av hensyn til kryssende fugl er bruens konstruksjon og kontrast til omgivelsene viktig. Det skal arbeides videre med utforming av bruene slik at kontrast og synlighet forebygger kollisjon med fugl. I det videre arbeid legges det opp til samarbeid med relevante fagmiljø og Fylkesmannen.
For å sikre en god prosess, medvirkning, og av hensyn til miljøverdier, anbefales det at det stilles krav om detaljregulering for flere områder, som de største massedeponiene.	Det er prosjektets oppfatning at forutsetninger og løsninger er godt nok beskrevet i denne planen. Se også kapittel 2.2.4 Krav om detaljregulering av enkelte områder.
Anbefaler at deponiet ved Nordlandsdalen tas ut av planen av hensyn til vassdrag og naturmangfold.	Deponiet i Nordlandsdalen er ikke tatt ut av planen. Lokaliseringen er gunstig med hensyn til transportavstand for masser, lite registrert verdisatt natur og medfører ikke støyulemper for bebyggelse. Det vises også til kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av bergmasser, kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø samt omtalen av prosjektets miljøoppfølgingsplan i kapittel 2.9.2, samt kapittel 2.9.5 om vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder.
Omlegging av eksisterende gårdsveger der det gir arronderingsmessige fordeler for jordbruket. Nye anleggsveger kan senere tas i bruk som gårdsveger.	Planen inkluderer nødvendige veger for å opprettholde dagens drift. Dersom ytterligere omlegginger av veger skal vurderes må det tas opp i forbindelse med grunnverv, se nærmere om dette i kapittel 2.14.
I tvil om reguleringsplan er riktig plannivå, med tanke på omfang og konfliktgrad med hensyn til natur-, landskaps og jordbruksverdi. Flere sentrale spørsmål er det ikke tatt stilling til.	Det vises til kapittel 2.2.1 Overordnede forutsetninger. Blant beslutningene fattet i tidsrommet 2015-2016 av regjeringen i tilknytning til planen var bruk av plantype. Det ble besluttet å påbegynne en reguleringsplan.
Bestemmelsene suppleres med krav om miljøtiltak.	Som følge av høringen av planforslaget er det tatt inn reguleringsbestemmelser knyttet til implementering av tiltak i miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen (MOP). Se kapittel 2.9.2 for nærmere omtale.
Krav i bestemmelsene om overvåking av vannmiljøet og resipientene langs strekningen.	Gjennomføring av tiltaket vil kreve tillatelse etter forurensningsloven for anleggsaktiviteter og for driftsfase som kan medføre forurensning og utslipp. Det planlegges overvåking av alle planlagte utslipp i anleggsfasen, samt en generell byggherrestyrt overvåking av utvalgte resipienter. Se kapittel 2.9.5 for nærmere omtale.
Avbøtende og restaurerende tiltak som omtalt i planen, må sikres i planbestemmelsene.	Tiltak som er omtalt er innarbeidet i plankart og bestemmelser.
Bør legges inn rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av jernbaneanlegg før det nye veganlegget kan tas i bruk.	Merknaden tas ikke til følge. Ønsket er ikke forenlig med intensjon og bestilling i fellesprosjektet og anleggsgjennomføringen.
Fareområder må vises på plankartet.	Fareområder og faresoner vil bli vist som egne kart.

A10 Fylkesmannen i Oslo og Akershus (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Fylkesmannen finner at de juridisk bindende dokumentene i reguleringsplanen ikke i tilstrekkelig grad sikrer hensyn til jordvern, samfunnssikkerhet, natur og miljø, og ber om at flere av tiltakene og målene fra miljøoppfølgingsprogrammet og de ulike utredningene innarbeides bindende i selve plandokumentene.	Planforslaget med tilhørende bestemmelser er revidert og dette er fulgt opp. Se også kapitlene 2.9 som omhandler midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsfasen, kapittel 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø og 2.11 Jordvern og bruk av landbruksarealer.
Svært kritiske til å regulere inn store områder for permanent masselagring. Masser bør gjenbrukes i størst mulig grad, planforslaget legger opp til at denne ressursen deponeres permanent. Masselagringen beslaglegger store arealer og vil kunne få store miljøkonsekvenser.	Planforslaget er endret ved Avtjerna. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Kritiske til omfanget av midlertidige anleggs-, rigg og masselagringsareal på dyrka jord av nasjonal og regional verdi.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene. Se også kapittel 2.11 Jordvern og bruk av landbruksarealer.
Flere forhold kan være i strid med forurensningslovens § 7, og utløse behov for særskilt tillatelse fra forurensningsmyndighetene.	Alle lover og regler vil følges og er et krav ved inngåelse av kontrakt med entreprenør og deres underleverandører.
Bør stilles krav om å utarbeide detaljregulering for områder avsatt til permanent masselagring.	Områder avsatt til permanent masselagring er gitt en bestemt terrengutforming.
Ber om at flere av tiltakene og målene fra miljøoppfølgingsprogrammet og de ulike utredningene innarbeides i kart eller bestemmelser.	Se kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsfasen.
Bør framgå av reguleringskart og eller bestemmelser at anleggsarbeidene er av et slikt omfang at det kreves tillatelse etter forurensningslovens § 11.	Forurensningsloven skal følges. Planen blir uoversiktlig hvis annet lovverk skal vises.
Bestemmelser om støy må henvise til tabell 4 og 5 i T-1442/2016.	Det vises generelt til T-1442 om håndtering av støy i anleggsfasen.
Sikring av jordvernhensyn bør innarbeides i reguleringsbestemmelsene for å bevare matjordlag og øvrig jordsmonn i anleggsperioden, sikre god jordstruktur og kriterier for god agronomisk kvalitet ved tilbakeføring, og det må settes tidsfrister for når areal skal være godkjent tilbakeført.	Bestemmelsene for dette er justert og fanger opp dette.

Områder med kompleks geologi og grunnforhold som bør vises med hensynssoner i plankartet: området hvor det skal bygges tunnel og på Jong samt på Reverud.	Det er laget egne plankart for dette formålet.
Det bør legges inn rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse og ferdigstillelse av jernbanen før det nye veganlegget.	Det vil ta lenger tid å bygge jernbanetunnelen, samfunnsøkonomisk er det riktig å ferdigstille anlegg raskest mulig. Veganlegget kan ikke vente på at jernbaneanlegget med lang tunnel skal ferdigstilles.

A11 Hole kommune (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Sundvollen, stasjon, tettstedsutvikling	
<p>Mener alternativ C, fylling på 185 daa gir tilstrekkelig areal til en befolkningsøkning og passasjergrunnlag slik at Sundvollen blir et bærekraftig tettsted.</p> <p>Anbefaler at det gis veiledning for utforming av fyllingene slik at de framstår naturlige mht. kanal og løsning for Kleivbekken.</p> <p>Det bør sies noe om hvordan stasjonen skal integreres med fyllingen og områdene rundt, forbindelser mellom stasjonsområdet/fyllingen og eksisterende boligområde.</p> <p>Viktig at Sundvollen får varierte handles- og servicefunksjoner ikke kun boligbebyggelse ved knutepunktet.</p>	<p>I etterkant av offentlig ettersyn har det vært gjort flere endringer av planforslaget.</p> <p>Det vises til kapittel 2.3 som omhandler utfylling og eiendomsforhold på Sundvollen.</p> <p>Det vises videre til reguleringsbestemmelsene der det knyttes plankrav til tiltak på utfyllingen slik at videre detaljering og utforming av arealet vil ivaretas ved utarbeidelsen av en påfølgende detaljregulering.</p> <p>Planløsningen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen, hvor det også er omtalt hvilke tiltak som ligger inne i planforslaget for å knytte stasjonen og øvrig utfyllingsområde til eksisterende bebyggelse. Videre planlegging av eventuelt tettstedsareal på utfylling er en kommunal planoppgave.</p>
Vannkvaliteten i Steinsfjorden er ikke tilfredsstillende. Fyllingene vil ikke påvirke vannstrømningen i Kroksund, men det bør utredes tiltak som kan bedre vannkvaliteten.	Det vises til kap 2.3 og kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden og kapittel 2.9.5 om vannhåndtering og utslipp. Det er ikke en målsetting med prosjektet å forbedre vannkvaliteten i steinsfjorden, se fastsatt planprogram.
Fyllingen på Elstangen bør utformes slik at den demper inntrykket av tiltaket med vegetasjon helt ned til vannkanten.	Det vises til kapittel 2.4 om utfylling og eiendomsforhold på Elstangen. Fyllingen er forutsatt vegetert.
Lokalisering og utforming av kryss med atkomst fra Holeveien må avklares. Antall kryss bør begrenses, ivareta tilstrekkelig behov for tilgjengelighet. Kan samordne atkomst til bebyggelsen og knutepunktene, samt å tilrettelegge for atkomst fra Sundvollenkrysset.	Langs avlastet E16 gjennom Sundvollen gjennomføres det tiltak som reduserer antallet direkteavkjørsler til Holeveien. I anleggsperioden vil det bli midlertidige omkjøringsveger som sørger for en tilstrekkelig kapasitet og trafikksikkerhet.
Det bør bygges en avlastningsveg på Sundvollen, det vil gi tilstrekkelig flyt i trafikken også under anleggsfasen. Trafikkapasiteten er i dag sprengt i Sundvollen. Bygging av avlastningsveien bør framskyndes for også avlaste dagens trafikk. Ber om en prosess rundt bygging av rundkjøring og avlastningsvei i Sundvollen.	Et lokalvegssystem på Sundvollen må planlegges i en helhetlig kommunal plan for utvikling av Sundvollen tettsted. Fellesprosjektet ser på en eventuell videreføring av ny veg mot Sundvollen oppvekstsenter som en kommunal oppgave.

<p>Vegkryss på Helgelandsmoen</p> <p>Motorvegkryss på Helgemoen vil lede trafikk fra Hønefoss sør og Klekken mot Oslo den korteste vegen ut på ny E16 i istedenfor å kjøre dagens E16 gjennom Vik og Sundvollen.</p> <p>Ikke tydelig i planforslaget hvor stor resttrafikken blir på dagens vegnett og dagens E16 med og uten kryss på Helgelandsmoen og ber om trafikkberegninger.</p> <p>Et motorvegkryss vil ikke medføre økt utbyggingspress eller bidra til spredt bebyggelse. Endring av arealformål vil måtte skje gjennom en planprosess. Som planmyndighet fastlegger kommunen arealbruken.</p> <p>Motorvegkryss på Helgelandsmoen er viktig for kommunen mht. utvikling og økt sysselsetting.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.5 som omtaler valg av planalternativ på Helgelandsmoen.</p>
<p>Kommunens innbyggere</p>	
<p>Ber om å bli inkludert i alle ledd i faseplan for anleggsperioden og får stille med egne representanter i sikkerhetsstab for anleggsperioden.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Entreprenør er ansvarlig for faseplanlegging. Avtale om tiltredelse til grunn, bruk av offentlig veg til tyngre anleggstrafikk og omlegginger av kommunalteknisk infrastruktur i bakken skal inngås med grunneier/anleggseier før gjennomføring.</p>
<p>Ønsker konkret handlingsplan, som avklarer roller og ansvar mellom FRE16 og kommunen, før, under og etter anleggsperioden når det gjelder oppfølging og overvåking av støy, støv, trafiksikkerhet og andre helsedeterminanter.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsfasen, jfr. også Miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen kapittel 3.4.</p>
<p>Tilgjengelig forskningsbasert kunnskap på feltet psykisk helse og livskvalitet bør benyttes i planleggingen og behandles på likt nivå som andre temarapporter.</p>	<p>Det vises til temarapporten om virkninger for befolkningens helse som er utarbeidet som del av planprosessen.</p>
<p>Ber om at det må framgå hvilke kunnskapsbaserte strategier som legges til grunn for å hjelpe innbyggerne til egenaktivitet, føle at de har kontroll og eierskap til sitt eget lokalmiljø.</p>	<p>Det vises videre til Miljøoppfølgingsplanen (MOP), som er nærmere beskrevet i kapittel 2.9.2.</p>
<p>Ber om framdriftsplan med oversikt over hovedaktiviteter i medvirkningsprosessen og at det skilles mellom medvirkningsaktiviteter og informasjon.</p>	<p>Det henvises til kapittel 2.1 som omhandler medvirkning og kapittel 2.9.4 trafiksikkerhetsvurdering.</p> <p>Kommunal og Ungdomsrådet i Hole kommune har sendt inn egen merknad og bidratt til kjennskap om barn og unges bevegelsesmønster i området.</p>

<p>En vurdering av barns beste under anleggsfasen må i større grad vektlegges i reguleringsplanen. Ber om kartlegging av barns ferdsel i lokalsamfunnet og at barnetråkket i størst mulig grad sikres i anleggsperioden.</p>	<p>I medvirkningsprosessen med barn og unge er det blant annet registrert hvilke vegger, gang- og sykkelveger og snarveger barn og unge benytter i dag.</p> <p>Det er avholdt verksted hvor elevrådsrepresentanter fra berørte skoler har deltatt sammen med Ungdomsrådet i kommunen.</p>
<p>Forurensning og støv; skjerming og sikkerhetstiltak må være på plass før anleggsstart. Vik skole og Sundvollen oppvekstsenter må sikres mot støv og støv.</p> <p>Sikre at forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler mht. lydforhold og opplæringsloven følges.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden.</p>
<p>Veger forbi barnehager må asfalteres for å begrense støv og forurensning.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsfasen.</p>
<p>Atkomst til og fra turområder må sikres.</p>	<p>Tiltaket berører i liten grad eksisterende atkomster til turområder. Ved Helgelandsmoen er det planlagt en parkering og opprettholdt atkomst mot turområde på Mosmoen.</p>
<p>Trafikksikkerhetsplanen må være vedtatt av kommunen jf. pkt. 4.3 side 15. Ønsker rekkefølgebestemmelser som ivaretar trafikksikkerheten til barn/unge og gående/syklende i hele anleggsperioden.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det henvises til trafikksikkerhetsarbeid. Kommunen er myndighet på lokalt vegnett.</p> <p>Trafikksikkerhetsplaner vedtas av vegeier.</p> <p>Rekkefølgebestemmelser er ivaretatt for de enkelte gang- og sykkelvegtiltak.</p>
<p>Ber om støytredning for Løken barnehage og Helgelandsmoen barnehage.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden, det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsfasen.</p>
<p>Elstangen Doremi barnehage og uteområdene må støyskjermes før anleggsstart.</p>	
<p>Kjellerbergsenteret, Jomfrulandsveien 2, gnr 205 bnr 35, er ikke omtalt i støyrapporten. Ber om at støynivået blir utredet og at nødvendig støydempende tiltak blir iverksatt.</p>	
<p>Ønsker tett kommunikasjon i anleggsfasen for å sikre at de som får ekstra store utfordringer på grunn av støy og forurensning blir ivaretatt.</p>	<p>Det er også i fellesprosjektets interesse å ha god dialog mot kommunen i anleggsperioden.</p>
<p>Ønsker gode løsninger for beboere på helseinstitusjoner og omsorgsboliger i Kroksundområdet som må flytte i anleggsperioden. Forventer at alle merkostnader blir kompensert, forutsetter driftskostnader ikke økes.</p>	<p>Det pågår for tiden en prosess for å se på løsninger for å ivareta beboerne ved Hole bo- og rehabiliteringssenter.</p>
<p>Sikre at responstiden til hjemmetjeneste og utrykningskjøretøy er lav og sikre framkommelighet.</p>	<p>Omkjøringsvei skal godkjennes av kommune og man vil forholde seg til gjeldende forskrifter. Det vises til kapittel 2.9 som omhandler anleggsperioden.</p>
<p>Tap av friluftsliv- og rekreasjonsområder</p>	

Innbyggerne i Hole har hatt tilgang til Fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen til aktivitet siden 2001.	Fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen erstattes i forbindelse med det ordinære grunnervervet. Det vises til kapittel 2.14 om grunnerverv.		
Idrettsanlegg som blir borte må opprettes andre steder, eller så må det kompensere for reetablering.			
Friluftslivsområdene Bymoen og Mosmoen deles i to, og er sentrale nærturterreng med høy bruk til daglig friluftsliv og trening. Har stor negativ konsekvens for friluftslivet, men har også meget stor negativ konsekvens mht. planprogrammets konsekvensmål.		Fellesprosjektet har opprettet en arbeidsgruppe for å komme fram til en løsning for kompensasjon, her deltar også Hole kommune. Se også kapittel 2.12 kompensasjon for friluftsliv og idrettsanlegg. Her står det også om avbøtende og restaurerende tiltak for Bymoen/Mosmoen. Føringer fra planprogrammet anses som ivaretatt ved at prosessene med arbeidsgruppen er igangsatt.	
Feilaktig omtale av friluftsliv på strekningen Kjellerberget – Helgelandsmoen i reguleringsplanen, har omfattende sti- og turvegnett er svært mye brukt både sommer- og vinterstid.			
Friluftsområder som går tapt må erstattes og det må lages planer hvordan brutte stier skal knyttes sammen.			
I planprogrammet var det lagt opp til en gjennomgang med Hole kommune og frivillige lag/org. med sikte på å komme til enighet om avbøtende tiltak eller kompensasjon for tap av naturområder. Dette er ikke fulgt opp. Har muntlig blitt forespeilet et beløp på 15 mill. Delt på 3 kommuner. FRE16 har kommet med tilbakemelding om at arbeidet med kompensasjon ikke er del av planarbeidet.			
Hole kommune ber om at det blir satt en kroneverdi på kompensasjon før oppstart av hogst i området Bymoen og Mosmoen.			
Det må planlegges midlertidig endring av Pilegrimsleden og endringen må gjøres i samarbeid med Nasjonalt Pilegrimssenter.			
Kulturminner			I reguleringsbestemmelsene stilles det krav om detaljregulering av området for videre tettstedsutvikling.
Er opptatt av at kulturminner som kan bevares, blir framhevet som en ressurs i nye omgivelser og i et nytt landskapittel Det gjelder alle omtalt i temarapport kulturminner og kulturmiljø, og særlig ID 9616 og 235972.			
Helleristningen på Sundvollen bør få omgivelser som framhever bergkunsten og omgivelsene rundt bør opparbeides slik at de framheves i landskapet.	Helleristningen er tatt ut av planforslaget etter høring av samlet planforslag.		
Verneverdige bygninger som blir berørt må 1) flyttes til egnet tomt, 2) dokumenteres før rivning. Flytting/rivning må skje i samråd med Buskerud fylkeskommune.	Bestemmelser om verneverdige nyere tids kulturminner er gitt i reguleringsbestemmelsene. En oversikt over hvilke bygg dette gjelder er listet i vedlegg til planbeskrivelsen.		

<p>Ønsker en beskrivelse av hvordan bevaringsverdige kulturminner på Sundvollen er tenkt bevart.</p>	<p>Eldre tids kulturminner omfattet av planforslaget håndteres i samsvar med kulturmyndighet sine innspill til planarbeidet. Bevaringsverdige nyere tids kulturminner angitt i vedlegg 4 til planbeskrivelsen håndteres som angitt i reguleringsbestemmelsene.</p>
<p>Grunnerverv og rettigheter</p>	
<p>Kommunal bygninger/eiendommer som må fraflyttes som følge av prosjektet, må kompenseres med tilsvarende funksjon/bygning/eiendomsmasse.</p> <p>Teiger som mister sin bruksverdi må enten innløses av prosjektet eller makeskiftes mot annen grunn.</p> <p>Har som grunneier ut i vann ved Sundvollen (Nervollen) grunneierrettigheter knyttet til ny utfylling.</p> <p>Ber om at FRE16 legger fram en skisse på gjennomføring og erverv av grunn.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.14 grunnerverv.</p> <p>Se kapittel 2.14 om grunnerverv og kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.</p> <p>Der det er tvil om eierspørsmålet til grunnen avklares dette i forbindelse med grunnervervet.</p>
<p>Jordareal</p>	
<p>Planen bør i større grad bidra til å bevare verdifulle landbruksområder.</p> <p>Håndtering av matjord og undergrunnsjord må utføres slik at midlertidige beslaglagte arealer med fulldyrket mark har samme kvalitet og produksjonsevne ved tilbakeføring.</p> <p>Dyrkbar mark er en ressurs, og det kan stilles spørsmål til om nydyrking er reell jordbrukskompensasjon i Hole som har begrenset med nydyrkningsarealer. Det bør unngås etablering av riggområder på dyrka mark.</p> <p>Selteveien må ikke utvides mer enn nødvendig, da den ligger i et nasjonalt utvalgt kulturlandskap.</p> <p>Berøres fangdammer må disse istandsettes slik at rensefunksjonen opprettholdes. Det må sikres tilgang til jord- og skogbruksareal.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.11 som omhandler jordvern og bruk av landbruksarealer, samt til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan i anleggsfasen.</p>
<p>I anleggsfasen må det tas hensyn til naturverdier som beskrevet i MOP og at det i anleggsfasen legges til rette for at viltpassasjer holdes åpne.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9 som omhandler midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden</p>
<p>Bør si noe hvilke tiltak som skal til for å hindre erosjon og avrenning.</p>	<p>Det planlegges særlige erosjonsforebyggende tiltak i Storelva, se planbeskrivelsen kapittel 4.1.4. For tiltak i anleggsfasen vise til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.</p>
<p>Plankart – reguleringsbestemmelser</p>	

<p>Det har kommet omfattende innspill og rettelser til planbeskrivelse, reguleringsbestemmelser og plankart. Innspillene har også vært knyttet til følgende forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønske om at miljøoppfølgingsprogrammet (MOP) skal forankres i reguleringsbestemmelsene. <p>Forventer at retningslinje for behandling av luft i arealplanleggingen T-1520 og retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442 følges og gjøres rettskraftig.</p>	<p>Disse innspillene er både blitt behandlet i møter med Hole kommune og til dels innarbeidet i planforslaget.</p> <p>På bakgrunn av høringen av samlet planforslag er bestemmelse om Miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen (MOP) tatt inn i reguleringsbestemmelsenes kapittel 2.7. Planen skal legges til grunn for utarbeidelse av byggeplan og utbygging av anlegget.</p> <p>T-1442 og T-1520 er innarbeidet reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.3.</p>
<p>Teknisk infrastruktur</p>	
<p>Det må inngås avtale med FRE16 for å ivareta kommunal infrastruktur, kvaliteten på framtidig kommunal infrastruktur må godkjennes av Hole kommune før etablering.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.13 som omhandler omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur. Bruk av kommunalteknisk infrastruktur, og etablering av ny kommunalteknisk infrastruktur, skal avtales med kommunen forut for bruk/forutsatt overtagelse. Det vil være dialog i senere fase om dette.</p>
<p>Har vann- og avløpsledninger i traséen, det må settes av tilstrekkelig med arealer i planen til omlegging av VA-nettet.</p>	<p>Det er prosjektert brannvann fra kommunens vannforsyning. Tegninger er oversendt kommunen for kommentarer sammen med opplysninger om mengde brannvann det er behov for ved normal drift.</p>
<p>Må avklares hvilket behov det er for: brannvann i tunellene, stasjonen, i byggeperioden og under normal drift. Ønskes brannvann fra Hole kommune?</p>	<p>Det vises til kapittel 2.13 om omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur mv. Det er ikke innarbeidet rekkefølgebestemmelse for dette, men dette løses i senere fase. Fellesprosjektet er avhengig av å få en avtale om dette for å kunne benytte dagens gjenvinningsstasjon.</p>
<p>Gjenvinningsstasjon på Svingerud betjener hele kommunen og må flyttes. Driften må kunne pågå uavbrutt. Ønsker rekkefølgebestemmelse om reetablering av gjenvinningsstasjon på Helgelandsmoen, slik at den er i drift før anleggsarbeider i området Svingerud kan igangsettes.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.13 om omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur mv.</p>
<p>Har innspill til behov for omlegginger av kommunale ledninger, pumpestasjoner mv.</p>	
<p>Svensrud natur- og idrettsbarnehage</p> <p>Berørte uteplasser må få lokalisering med samme funksjon som i dag før anleggsstart (Solplassen og Trollhaugen).</p>	<p>Det vises til kapittel 2.14 om grunnverv.</p>

<p>A13 Hole kommune, kommunelegen (24.06.2018)</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>
<p>Forutsetter at retningslinjene T-1520 og T-1442 legges til grunn i bestemmelsene.</p>	<p>Merknaden tas til følge. Retningslinjene i T-1520 og T-1442 er lagt til grunn for reguleringsbestemmelsene.</p>
<p>Sykehjemmet, Nøstret avd. Kroksund (Hole bo- og rehabiliteringssenter), ligger mellom vegen og jernbanen og blir utsatt for støyende arbeider i forbindelse med bruene. Det må derfor vurderes å flytte personer eller deler av sykehjemmet. Det er</p>	<p>Det pågår en egen prosess for å ivareta behovene ved Hole bo- og rehabiliteringssenter med hensyn til drift i anleggsperioden.</p>

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	55 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

fellesprosjektet som må bære kostnadene for dette.	
--	--

A14 Hole kommune, Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne (08.06 og 23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknad 08.06.2018: Rådet forutsetter at reglene om universell utforming følges, også med hensyn til avbøtende tiltak for friluftsliv.</p>	<p>Prosjektet legger Statens vegvesen sine vegnormaler og Bane NOR sitt tekniske regelverk til grunn gjennomføring av nye tiltak. Krav til universell utforming er innarbeidet i dette regelverket. Stier, løyper og andre tiltak som tilrettelegger for friluftsliv planlegges videre sammen med kommunene, som igjen koordinerer med lag og organisasjoner.</p>
<p>Merknad 23.06.2018: Ønsker vegkryss på Helgelandsmoen. Uten vegkryss på Helgelandsmoen vil trafikken øke på andre veger i Hole/Røyseområdet og vil ikke være trafiksikkert for gående eller kjørende.</p> <p>Det mangler i dag fortau og sikre overganger. Det er spesielt belastende for bevegelseshemmede, synshemmede og hørselshemmede. På Røysehalvøya er det flere institusjoner for beboere som kan ha ulike funksjonsnedsettelse.</p>	<p>Merknaden om kryss tas til orientering. Det vises også til kapittel 2.5 om valg av planalternativ over Helgelandsmoen.</p> <p>Det er etter høring av planforslaget blitt innarbeidet tiltak for å styrke trafiksikkerheten særlig ved anleggsgjennomføringen. Det vises til kapittel 2.9 om anleggsperioden og planbeskrivelsens kapittel 4.1.9 som blant annet beskriver tiltak for friluftsliv og rekreasjon som er innarbeidet.</p>

A15 Hole kommune, Svensrud Natur- og idrettsbarnehage (22.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Rekkefølgebestemmelse om krysning av trasé i Bymoen er ikke tydelig nok. Brua bør sikre trygg ferdsel i hele anleggsfasen og oppføres tidlig i anleggsfasen, uten bratt stigning og med fast dekke.</p>	<p>Kryssing av Bymoen i anleggsperioden er regulert i reguleringsbestemmelsene. Det skal være sikker kryssingsmulighet i hele anleggsperioden. Det avklares i senere fase av prosjektet om permanent bru etableres tidlig i anleggsperioden, eller om det etableres et midlertidig krysningpunkt. Brua vil knyttes til eksisterende sti/løypenett, bygges med 4,5 meter fri bredde og tilrettelegges for kjøring med løypemaskin. Brua får brøytetett rekkverk dimensjonert med høyde 205 cm over høyde på overkant dekke, minimum 125 cm over øverste dimensjonerende nivå for skiløypen.</p>
<p>Behandling og deponering av masser på Bye grustak, vil føre til støyforurensning som kan føre til at basen, Trollhaugen må legges ned. Ønsker ikke massetransport i Trongmoen, mellom Svensrud og Svingerud i anleggsperioden. Må iverksettes tiltak for å begrense støy og støv, og sikkerheten for fotgjengere.</p> <p>Barnehagen må skjermes for støy og støv.</p>	<p>Støy, støv og anleggsgjennomføring er omtalt i kapittel 2.9.</p> <p>På bakgrunn av høringen er det besluttet at Trongmoen ikke vil bli benyttet til tyngre anleggstrafikk, som massetransport og annen transport av byggeråstoff.</p> <p>Bye grustak er ikke planlagt til bearbeiding (knusing) av masser.</p>
<p>Ønsker at anleggsområde på Bymoen beplantes med stedeegne arter, i etterkant av anleggsperioden.</p>	<p>Se kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer. Langs veg og bane planlegges i størst mulig grad naturlig revegetering med lokal frøbank.</p>

Bør plassere viltgjerder på toppen av fyllingene på Bymoen. Vollene kan benyttes til aking på et senere tidspunkt.	Viltgjerde plasseres som prinsipp nedenfor voll dersom det ikke er i kombinasjon med støyskjerm. Over Bymoen planlegges slake skråninger på utside av støyvoll for å tilpasse anlegget til landskapet. Innspillet tas til orientering, og lokal tilpasning av støyskjermens plassering avklares i senere fase.
Ny traséen vil føre til at stier blir avskåret, ønsker derfor nye stier og at disse reguleres eller på annen måte ivaretas.	Stier som avskjæres planlegges knyttet sammen innenfor områdene som er regulert i planen. Fellesprosjektet vil samarbeide med Hole kommune om dette.
Ber om at hugst i Klimavernsonen i Bymoen blir konsekvensutredet.	Det er gjennomført en lokalklimavurdering som vurderer virkning av å fjerne deler av Klimavernsonen. Det er generelt lite vind i området, og hovedvindretningen er mer eller mindre parallelt med traseen over Bymoen. Ut fra klimavurderingen forventes ikke økt vind eller andre klimaeffekter av tiltaket øst eller vest for klimavernsonen. Det vises til rapport «Lokalklimavurdering Ringeriksbanen ved Steinssletta» (FRE-00-A-26290, se dokumentliste i planbeskrivelse).
Ønsker at områder i skogen som vil preges av anleggsvirksomhet sikres.	Anleggsområde sikres med anleggsgjerde mot omgivelsene.
Ved sprenging må barnehagen ivaretas og informeres.	Det utarbeides rutiner for å spre informasjon til berørte naboer ved spesielt støyende arbeider, ref. kapittel 2.9.3.
Ønsker dialog med entreprenør slik at de kan tilpasse driften.	Ved gjennomføring av anlegget vil byggherre ivareta nødvendig kontakt mellom anlegget og omgivelsene.

A16 Hole kommune, Utvalg for idrett og friluftsliv (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Det bør utarbeides detaljplaner og rekkefølgebestemmelser for miljøtiltak, ikke kun vises til Miljøoppfølgingsplanen.	Det er innarbeidet en rekke permanente tiltak i planforslaget for å ivareta hensyn til friluftsliv, det er blant annet redegjort for dette i planbeskrivelsens kapittel 4.1.9. Valg av lange tunneler forbi Vik er også et valg som ble gjort i tidligere fase av prosjektet for å avbøte negative virkninger for blant annet nærmiljø og friluftsliv. Miljøoppfølgingsplanen angir prinsipper for hvordan miljøspørsmål skal håndteres i anleggsperioden, herunder også hensyn til friluftsliv. I senere fase av prosjekt, og i forbindelse med gjennomføringen av prosjektet, vil tiltak i anleggsperioden bli nærmere detaljert.
Etterlyser gjennomføring av prosesser for kompensasjon av tapte friluftsmuligheter.	Kompensasjon for negative effekter for friluftslivet er omtalt i planbeskrivelsen kapittel 3.3.3. Det er etablert en prosess med kommunene om gjennomføring av kompensasjonsordning, se kapittel 2.12.
Anlegg for idrett som forsvinner må erstattes (bygges andre steder) eller kompenseres, også fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen.	Prosess med erstatning for idrettsanlegg håndteres i forbindelse med grunnvervet, se kapittel 2.14.

Det må etableres en metode/prosess for å fastsette verdien på friluftssarealene både i nåtid og framtiden samt en tildelingsprosess.	Prosjektet har opprettet en arbeidsgruppe for å komme fram til en løsning for kompensasjon av friluftsliv i de berørte kommuner. Hole kommune er med i arbeidsgruppen og er derfor løpende orientert om status. Arbeidet er p.t. ikke ferdigstilt.
De to forbindelsene mellom løypene på Røyse og løypene på Steinsletta, er nødt til å være åpne.	Det vil i anleggsperiodene tilrettelegges for kryssing av anleggsområdet ved Selteveien, Jørgen Moes vei og ved Gomnesveien, i tillegg til at det skal tilrettelegges for en kryssingsmulighet mellom Selteveien og Jørgen Moes vei. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene.
Hvordan skal turvegen/skiløypa over traseen i Bymoen som vil ligge i anleggsområdet opprettholdes i anleggsperioden?	Dette er ikke detaljert avklart, og det vil være avhengig av gjennomføringen av anlegget hvordan dette løses. Krysningspunkt kan bli flyttet i løpet av anleggsperioden. Tidlig i anleggsperioden legges det opp til bygging av permanent krysningsmulighet.
Undergangen ved Selteveien bør utformes slik at det er mulig å kjøre løypemaskin.	Undergangen skal fortrinnsvis kunne benyttes av gående og syklende og det vil ikke tilrettelegges for kjøring med løypemaskin. Nærmeste gangbru (i retning Jørgen Moes vei) kan evt benyttes til dette formålet.
Forslag til ny tursti/skiløype under broen over Jørgen Moes vei er lagt i meget bratt terreng. Må utformes med mindre fall, for løypemaskin og skigåere.	Løypa krysser nåværende gjenvinningsstasjon. I dette området vil terrenget bli endret/fylt opp. På bakgrunn av høringsinnspill er det gitt bestemmelse til reguleringsformål om å føre skiløype gjennom området, uten at det er spesifisert hvor traseen skal gå.
Bør etableres mulighet for strøm og vanntilførsel for eventuell snøproduksjon under broen over Jørgen Moes vei.	Dette tas til orientering. Det er ikke planlagt for tilrettelegging for snøproduksjon i området.
Hva kan gjøres for å redusere støyen i Bymoen?	Det er redegjort for tiltak for å begrense støy i planbeskrivelsens kapittel 4.1.12. Det er også gjort en vurdering av å bygge høyere valler i området, se kommentar til merknad D04.
Mange barn og unge sykler/går daglig mellom Vik/Steinsåsen og idrettsanlegget på Svensrud. Hvordan sikres strekningen, vurdere om gangvegen midlertidig bør legges på den andre siden av Røyseveien.	Som følge av merknader til høringen og trafikksikkerhetsvurderinger er Jomfrulandsveien tatt ut som anleggsveg. Videre er det etter høringen tatt inn en midlertidig planfri kryssing i anleggsperioden av Selteveien og midlertidig omlegging av gang- og sykkelveg forbi atkomst til Bye grustak.
Trafikkbelastningen på Svingerudveien vil øke spesielt i anleggsperioden. Det bør etableres gang/sykkelveg.	Svingerudveien planlegges ikke som en hovedtransportrute for masser inn til anlegget. Dette er planlagt transportert inn i linja fra henholdsvis Selteveien i sør og Gomnesveien i nord. Det er ikke vurdert at det ut fra trafikksikkerhetsmessige grunner er krav til dette i anleggsperioden.
Tursti fra Steinsåsen til Selteveien og Bymoen må legges om/erstattes.	Det vises til planbeskrivelsens kapittel 3.3 og kommentar til friluftskompensasjon over.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 58 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Parkeringsplassen planlagt ved Helgelandsmoen bør bygges større enn det som er illustrert.	Deler av området som det i dag er mulig å parkere på er ikke direkte berørt av planforslaget, og kan opprettholdes. Det vil også være mulig å tilrettelegge deler av området som er regulert banegrunn rett sør for avsatt parkering til parkering, men dette må avklares i senere fase av prosjektet.
Er det planlagt å beplante fyllingen for traseen gjennom Mosmoen?	Det planlegges reetablert stedegen vegetasjon på de delene av skjæringer og fyllinger som det av driftshensyn ikke drives vegetasjonskontroll.

A17 Landbruksdirektoratet (02.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Støtter høringsuttalelsene fra Fylkesmannen i Buskerud og Fylkesmannen i Oslo og Akershus vedrørende jordvern.	Merknaden tas til orientering.
Prosjektet utfordrer nasjonale målsetninger om å ivareta matproduksjon og kulturlandskap.	
Bekymring over at reguleringsplanen legger til grunn at fulldyrka jord kan flyttes og mellomlagres i prosjektets anleggsfase.	Matjordsjikt i områder med midlertidig beslaglagt jord skal ikke flyttes bort fra en eiendom uten at jordas status for planteskadegjørere og floghavre er avklart.
Ber om at jordsmonnet på de planlagte riggområdene som skal flyttes håndteres med kompetanse og at det utarbeides gode massehåndteringsplaner.	Før anleggsarbeidene starter legges det opp til en detaljert beskrivelse av hvordan både matjordsjiktet, undergrunnsjord og frøbank skal håndteres. Det vil også være tett oppfølging av matjordhåndtering i anleggsfasen. Det vises til kapittel 2.11 Jordvern og bruk av landbruksarealer.
Positiv til etablering av nydyrkingsfond. Nydyrking kan ikke regnes som en fullgod kompensasjon for tapet av dyrket mark.	Tas til orientering.
Kryss i Paddevika kan øke utbyggingspress på jordbruksarealer.	Ved ny rundkjøring på Holeveien ved Paddevika opprettholdes hovedtrekk ved dagens løsninger for gående og syklende. Det tilrettelegges ikke for ny bebyggelse i tilknytning til veggen. Det vises til kapittel 2.9.6 under Elstangen-Sundvollen-Kroksund.
For jordbrukseiendommer som splittes opp og får en uheldig inndeling bør makeskifte vurderes.	Det vises til kapittel 2.14 som omhandler grunnerverv.

A18 Mattilsynet (27.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Forventer at alle drikkevannsforsyninger innenfor planområdet kartlegges.	Vannverket og Oslo VAV har gitt innspill og vil være involvert i arbeidet framover slik at drikkevannskilder og vannledninger hensyntas. Se også kapittel 2.9.5 Vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder.
Forventer at det foretas grundige vurderinger av konsekvensene for drikkevannskildene i området og i hvilken grad utbyggingen kan ødelegge eller medføre fare for forurensning av drikkevannskilder og i hvilken grad det må settes i verk risikoreduserende/avbøtende tiltak.	Se punkt over, samt kapittel 2.9.5 vannhåndtering, drikkevannskilder og utslipp.
Forventer at det planlegges og gjennomføres tiltak som sikrer at avrenningsvann fra	Dette håndteres i forbindelse med arbeidet med anleggskonsesjonen. Se også kapittel 2.9.5 vannhåndtering, drikkevannskilder og utslipp.

massedeponiene har en vannkvalitet som er akseptabel for utslipp til aktuelle resipienter	
Ber om å bli orientert dersom videre arbeid i saken ikke tar hensyn til våre innspill.	Innspillene er hensyntatt. Andre myndigheter følger opp innspillene Mattilsynet har til planforslaget.

A19 Miljødirektoratet (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har ingen rolle ved statlig reguleringsplan.	Merknaden tas til orientering.
Har vært involvert som fagmyndighet i utarbeidelsen av verneplan for økologisk kompensasjon utarbeidet av Fylkesmannen i Buskerud.	Tas til orientering.

A20 Modum kommune (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ringeriksbanens økte kundegrunnlag og effekt for befolkningsutvikling og næringsutvikling i Modum må inngå i planbeskrivelsen.	Tas til orientering. Dette har svært begrenset betydning for utforming av selve reguleringsplanforslaget. Reguleringsplanforslaget bygger på en sporplan som tar høyde for persontrafikk på Randsfjordbanen. Regionale virkninger ble i planarbeidet ikke utredet på nytt da slike virkninger var behandlet i forrige utredningsfase. Det vises også til det fastsatte planprogrammet.
Gangveg langs Askveien/RV 35 fra Busundveien til Tolpinrud bør inngå i reguleringsplanen.	Gang- og sykkelveg langs rv. 35 fra Busundveien helt til Tolpinrud ivaretas i reguleringsplanforslaget ved at ny gang- og sykkelveg etableres fram til Bærenga der eksisterende gang- og sykkelforbindelser eksisterer videre til Tolpinrud. Før anleggsstart mellom Storelva og Styggedalskrysset skal nevnte gang- og sykkelveg være etablert.

A21 Norges vassdrags- og energidirektorat (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Uheldig at planarbeidet går direkte til reguleringsplan og ikke via kommunedelplan.	Regjeringen besluttet i perioden 2015-2016 at Ringeriksbanen og nye E16 fra Høgstet (sør for Sundvollen) til Hønefoss skulle planlegges som et felles prosjekt og at planprosessen skulle gjennomføres som en statlig plan med kommunal- og moderniseringsdepartementet som vedtaksmyndighet. Med denne beslutningen ble det dermed valgt plannivå.
Bærer preg av å være svært overordnet til å være en reguleringsplan.	Etter offentlig ettersyn er det arbeidet videre med planen og forslag til endringer har vært til begrenset høring. Planforslaget er revidert på bakgrunn av dette og er noe mer detaljert.
Tiltak over Mælingen kan samordnes med vannloven. Kun alternativ A ivaretar vannsystemet.	Alternativ B er anbefalt løsning over Mælingen. Se også kapittel 2.6 Valg av planalternativ over Mælingen.
Med hensyn til plassering av pilarer i elva ved kryssing av Storelva er alternativet ikke	Valgt bruløsning over Storelva i planforslaget har ikke pilarer i elva.

tilstrekkelig utredet for virkninger i vassdraget. Kan samordnes etter vannressursloven.	
Alternativ A på Sundvollen ivaretar best vassdraget.	Planforslaget oversendes til behandling med to alternativer for utfylling på Sundvollen, med anbefaling av alternativ A. Se kapittel 2.3 som omhandler stasjonsområdet og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.
Variantene B og C er det er usikkert om kan gis konsesjon, siden tiltaket kan være i strid med vernegrnlaget for Tyrifjorden. Kan ikke samordnes etter vannressursloven.	
Kleivbekken og utformingen av denne må sikres i bestemmelser og rekkefølgekrav. Det er ikke vist endelig utforming, vises neste plannivå, men det er ikke satt noe plankrav i planforslaget.	Utforming av Kleivbekken er skissert og bekken er sikret i reguleringsbestemmelsenes kapittel 4.3.3.
Anbefaler variant A på Elstangen med minst mulig utfylling og inngrep i Tyrifjorden.	Omfanget av utfyllingen opprettholdes, men utforming og bruk er endret. Se nærmere beskrivelse i kapittel 2.4 Utfylling og eiendomsforhold ved Elstangen.
På Krokskogen er det planlagt flere store masselagringsområder, blant annet Avtjerna og Nordlandsdalen. Det er behov for krav om detaljreguleringsplan, slik at tiltakene og konsekvensene for vassdragene kan vurderes nærmere.	Se kapittel 2.7 som omhandler gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel. 2.2.4 om krav til detaljregulering av enkelte områder.
Nærmere grunnundersøkelser og stabilitetsvurderinger vil kunne redusere behov for tiltak, er ikke godt nok utredet, anbefales at det settes plankrav.	Ved planlegging av tiltaket er det foretatt omfattende grunnundersøkelser for å kartlegge grunnforhold, og for å implementere tiltak. Det vises til kapittel 2.8 Grunnstabilitet og skred.
Har ikke tilstrekkelig grunnlag til å vurdere om inngrepene innenfor Sokna kan samordnes etter vannressursloven.	Tiltaksområdet er redusert og berører ikke Sokna direkte.
I risiko- og sårbarhetsanalysen for en reguleringsplan må faren utredes konkret knyttet til tiltakene planen åpner for.	risiko- og sårbarhetsanalysen dekker i tilstrekkelig grad kravet til utredning av dette temaet. Det vises til kapittel 2.8 Grunnstabilitet og skred.
Faren tiltaket kan medføre for omkringliggende områder er i liten grad presentert i planforslaget.	Planforslaget er nå supplert med farekart.
Avskjæring av vannveger i bratt terreng vil kunne medføre økt fare for oversvømmelser og tilstopping av kulverter med tilhørende skader og ulemper for 3.part. Det er valgt å vente med å utrede fare for skred i bratt terreng og flom i mindre vassdrag, reell fare skal være utredet og ivare tatt senest på siste plannivå.	Det er innarbeidet krav til håndtering av overvann, spillvann mm i reguleringsbestemmelsene. Se også planbeskrivelsens kapittel 4.1.10 Vannhåndtering og tiltak i vassdrag. På bakgrunn av supplerende grunnundersøkelser er behovet for stabiliserende tiltak revurdert. Dette har medført en reduksjon av omfanget av tiltak og nødvendige tiltak er innarbeidet i planen.
Forutsetter at fareområder vises med hensynssoner i plankart og tilknyttes bestemmelser som ivaretar sikkerheten eller videre utredning.	Hensynssoner med tilhørende bestemmelser er innarbeidet i planforslaget.

I kvikkleireområder, viktig å ha hensynsoner for skredfare med bestemmelser slik at det ikke åpnes for tiltak som øker faren for skred.	Punktet tas til følge og hensynsoner med tilhørende bestemmelser er innarbeidet i planforslaget.
Er vist bestemmelsesområder innenfor kvikkleiresoner der bestemmelsene åpner for tiltak som kan være utløsende for skred.	Vurderinger av områdestabilitet blir gjort før anviste geotekniske tiltak blir gjennomført.

A22 Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling (26.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Er mot økning av veikapasiteten og trafikken inn til Oslo og mener E 18 Strand - Drengsrud og E16 Sandvika - Hønefoss ikke bør prioriteres.	Merknaden tas til orientering.
Det bør utredes et alternativ uten etablering av E16.	En forutsetning for dette prosjektet er å ha med både ny hovedvei og bane i planforslaget. Se punkt over.
Ber om at det redegjøres for konsekvensene for økt biltrafikk til Oslo og om tiltakene medfører økt antall biler og tog på strekningen inn mot og i Oslo, og om avbøtende støytiltak bør gjennomføres.	Gjennomføring av tiltaket vil medføre økt etterspørsel etter både kollektivreiser og bilreiser. På E16 mot Bærum er det beregnet en trafikkøkning på mellom 5-7% ved gjennomføring av tiltaket (ÅDT-vekst ca. 1000 kjøretøy). Dette medfører ikke beregningsmessige endringer i støybildet langs E16/E18 inn mot Bærum/Oslo.
Veipricing og andre trafikkreduserende tiltak er i liten grad diskutert i planforslaget.	Det vises til kapittel 2.2 som omhandler utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede forutsetninger.
Er kritiske til etablering av ny firefelts E16 da den kan gå på bekostning av mål for Ringeriksbanen om å gjøre toget mer attraktivt enn bil.	Se øverste punkt.
Mener at utbygging på Sundvollen bør i større grad knyttes opp mot jernbanen og ikke E 16. Foreslått tilknytning til E16 bør derfor flyttes nordvest for Sundvollen i retning mot Hønefoss.	Ny E16 går i tunnel nord for Kroksund, det er ikke plass til kryss før nord for Selteveien. Ny stasjon på Sundvollen skal betjene området. Stasjonen er gitt en sentral plassering på nye Sundvollen, for at det i stor grad skal betjenes av tog.
Planforslaget er utformet som en detaljregulering, men har samtidig krav om etterfølgende detaljregulering, hvilket detaljeringsnivå innebærer dette?	Reguleringsplanen utarbeides som en statlig reguleringsplan. Planen er detaljert avklart for gjennomføring av samferdselstiltaket. For gjennomføring av enkelte andre elementer i planforslaget er det satt krav om detaljering i egen kommunal reguleringsplan før utbygging i samsvar med reguleringsformålet kan skje.
Ber om at Klimaetaten holdes løpende orientert om arbeidet med klimabudsjett og klimavirkninger.	Merknaden tas til orientering.
Oppfordrer til fossilfrie byggeplasser/anleggsplasser innen transportsektoren, i likhet med Oslo kommune.	Prosjektet har som miljøambisjon å redusere klimagassutslipp fra anlegget med 40% sammenlignet med tradisjonelle løsninger. Det er utarbeidet klimabudsjett som gir en oversikt over beregnede utslipp, og fellesprosjektet vil ut fra dette arbeide videre med utslippsreduksjoner. Se planbeskrivelsens kapittel 5.7.

Minner om kommunens prosjekt for ny vannforsyning fra Holsfjorden.	Tas til orientering
--	---------------------

A23 Oslo kommune, Vann og avløpsetaten (09.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
Det skal etableres ny uavhengig vannforsyning.	De planlagte tiltakene vil koordineres med vannverket i Bærum og Oslo VAV.
Etablering av ny råvannstunnel fra Vefsrud til Huseby og tunnelen vil krysse planlagt jernbanetunnel i Bærum kommune, men vil ligge med tilstrekkelig avstand i krysningspunktet. Ser ingen konflikt mellom traseene i foreliggende dokumentasjon.	Merknaden tas til orientering.
Forutsetter at VAV blir varslet dersom det blir vesentlig endring av tunnelens lengdeprofil mellom km 26 og km 28 og at konflikter unngås.	Merknaden tas til orientering.
Forutsetter avrenningsvann samles og renses til en vannkvalitet for utslipp til aktuelle resipienter.	Bærum kommune er involvert i arbeidet med hensyn til aktuelle løsninger for løsninger for avrenningsvann. Dette følges opp videre gjennom arbeidet med anleggskonsesjonen.
Ber om at søknad om konsesjon/utslippstillatelse sendes til høring hos VAV der krav til utvalgte vannkvalitetsparametere framgår og hvordan vannkvaliteten kontrolleres og overvåkes.	Oslo VAV vil kontaktes undervegs for å avklare hvilke hensyn som skal tas til vannforsyningstunnelen til Holsfjorden.
Ønsker videre dialog for å drøfte potensialet for fellesløsninger for massehåndtering.	Prosjektet vil samarbeide med flere aktører for å finne gode løsninger for massehåndtering.

A24 Ringerike kommune (31.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
Kommunestyret i Ringerike kommune fattet følgende vedtak 31.05.2018:	Rekkefølgebestemmelse for gang- og sykkelvegen langs rv. 35 er innarbeidet i planforslaget etter offentlig ettersyn.
Støtter i hovedsak forslag til reguleringsplan, og gir honnør for god prosess og samarbeid.	
Planen berører et stort areal, mange interesser og mennesker. Viktig med forutsigbar prosess og framdrift videre.	
Ber om rekkefølgebestemmelse for gang og sykkelveg langs RV 35, tilsvarende Busundveien slik at disse bygges før anleggsstart begynner.	
Støtter forslag om kort bru over Mælingen.	
Støtter prosessen med grunnverv og arkeologisk utgraving i 2019, og forventer forberedende arbeider tidlig i 2020 (2018).	
Forutsetter byggestart i 2021 og at prosessen og framdriften bygger opp under dette.	

Stasjon på Ve bør tas ut av planforslaget for å redusere kostnadene, unngå å beslaglegge unødig landbruksjord og unngå byspredning.	Etter offentlig ettersyn er Ve stasjon tatt ut av planforslaget. Se også kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger. Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer. Ringerike kommunes merknader tas for øvrig til orientering.
Omdisponering av dyrket mark bør søkes begrenset i størst mulig grad.	

A25 Ringerike kommune. Barn og unge i ungdomsråd (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Mener Helgelandsmoen har god vegforbindelse i dag via fv.158 til Botilrud som de ønsker å ha i framtida også uavhengig av kostnadshensyn.	Innspillet tas til orientering.
Ønsker alternativ A på Mælingen da det er viktig i forhold til naturreservatet og fri passasje for dyrene.	Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ på Mælingen.
Mener det er viktig at de 800 plassene ved sykkelstasjonen blir opprettholdt på Hønefoss stasjon.	Innspillet tas til orientering.
Ber også om at det blir avsatt 100 plasser til MC-parkering på Hønefoss stasjon.	Det vil jobbes videre med detaljering av stasjonstorget hvor dette vil bli vurdert.
Ønsker at det inkluderes plass til korttidsparkering, langtidsparkering og pendlerparkering innenfor de 250 parkeringsplassene på Hønefoss stasjon.	Dette vil bli detaljert i den videre planleggingen.
Har ønsker om en rekke tilbud rundt og på Hønefoss stasjon og ønsker betjent stasjon.	Tilbud som etableres på og rundt stasjonen vil avhenge av framtidig driftskonsept og er vanskelig å svare på i denne fasen.
Påpeker at det er viktig at disse gang- og sykkelveger prioriteres høyt, Helgelandsmoen – Røsholmstranda og Styggedalskrysset – Snyta. Ønsker at fortau bygges slik at gang- og sykkelveg kommer separat av sikkerhetshensyn.	Planforslaget omfatter gang- og sykkelveg på deler av strekningen fra Helgelandsmoen og på hele strekningen Styggedalskrysset – Snyta. Det er knyttet rekkefølgebestemmelse til etablering av disse gang- og sykkelvegene. Det er ikke planlagt for sykkelveg med fortau.
Ivaretagelse av turveger og turløyper er viktig.	Prosjektet har flere avbøtende og restaurerende tiltak for friluftsliv, bl.a. for stisystemer. Det vises til kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv og idrettsanlegg.
Ber om minst mulig omveger i anleggsperioden og at disse blir trygge for gående og syklende.	I anleggsperioden vil det opprettes krysningpunkter/korridorer for bl.a. gang- og sykkelveger. Det vises til kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden og kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet spesielt.
Etterlyser utredning av annen forurensning enn støy, bl.a. i forhold til dyrka mark.	Det foreligger egen fagrapport om luftforurensning som vedlegg til reguleringsplanforslaget. Dyrka mark inngår i temarapport naturressurser som er vedlegg til reguleringsplanforslaget. Det vises også til miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen mht. å unngå forurensning. Annen forurensning behandles

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 64 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

	i utslippstillatelsen som behandles av Fylkesmannen. Beredskapsplaner mot akutt forurensning som entreprenør skal utarbeide før anleggsstart vil også bidra til å redusere faren for forurensning av dyrket mark.
Foreslår at det kan bygges bl.a. park med kiosk og lekeplass på det nye området rundt Storskjæringa, ikke hus.	<p>Dette området har krav om detaljregulering, en prosess som vil bli behandlet av kommunen. I en slik plan vil spørsmål om arealbruk og forhold mellom friluftsområder og utbygging bli avklart.</p> <p>Merknaden tas for øvrig til orientering.</p>

A26 Statsbygg (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Eier gnr/bnr 89/288 i Bærum kommune.	Merknaden tas til følge, se siste punkt.
Viktig at området ikke utsettes for rystelser eller støv. Har verdifulle objekter plassert her.	Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan i anleggsperioden. Særskilte hensyn må avklares mellom fellesprosjektet og Statsbygg.
Avbøtende tiltak må vurderes i samråd mellom fellesprosjektet og Statsbygg.	Forslagsstiller tar kontakt for å avklare hvilke tiltak som kan være aktuelle. Innløsning kan være aktuelt, det er avhengig av skjørheten på gjenstandene som oppbevares her.

3.3. Organisasjoner og næringsliv

B01 Acantus Begravelsesbyrå (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Acantus begravelsesbyrå AS på Vik i Hole kommune i Røyseveien 99.	Merknaden tas til orientering. Det vil gjennomføres avbøtende tiltak i anleggsperioden med tanke på støy og støv. Det vises videre til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv anleggsperioden.
Spesielt opptatt av støyvirkninger i anleggsperioden, både direkte fra tunnelboringen og fra eventuell anleggstrafikk i Røyseveien.	
Er bekymret for støvplager, med tanke på at de har begravelsesbil og oppbevarer kister o.l. i garasjeanlegg. Er avhengig av å ha ren bil.	
Ber om at det gjennomføres avbøtende tiltak knyttet til driften av begravelsesbyrået, som f.eks. støv- og støyreducerende tiltak.	

B02 Ask utvikling SA (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker at gang- og sykkelvegtrase videreføres fra Styggedalskrysset og fram til Snyta. Det må sikres trygge kryssingspunkter av rv.35 ved Pålsgårdshøgda (ved Styggedalskrysset/Pålsgårdbakken) og ved Snyta.	Det er innarbeidet gang- og sykkelveg i reguleringsplanforslaget for den aktuelle strekningen. Som følge av trafiksikkerhetsgjennomgang og høringsinnspill er også planfrie kryssinger av rv. 35 ved Pålsgårdbakken og Snyta innarbeidet etter høring av planforslag. Det er satt rekkefølgekrav til opparbeidelse av de aktuelle tiltakene.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 65 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Planområde bør utvides slik at gang- og sykkeltrase kan videreføres fra foreslått stopp ved Prestmoen grustak og fram til kobling til Busund/Helgelandsmoen.	Fellesprosjektet vil ikke nytte denne delen av Busundveien til tyngre anleggstrafikk, og vil således ikke påvirke trafikkbelastningen på denne delen av Busundveien vesentlig. Dette tiltaket er derfor ikke innarbeidet i planforslaget. Planforslaget er ikke til hinder for videre utbygging av gang- og sykkelveg.
--	--

B03 Asker og Bærum boligbyggelag (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Togstasjon på Rustan/Avtjerna. Skuffet over at det ikke blir dagsone på Rustan. Ber planmyndigheten vektlegge det lokale selvstyret og revurdere spørsmålet om dagsone og framtidig stasjon på Rustan/ Avtjerna.	Se kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger.
Massedeposering på Avtjerna. Ber om at det gjøres på en måte som er tilpasset framtidig byutvikling.	Planforslaget i området er revidert etter offentlig ettersyn av samlet planforslag. Kapittel 2.7.2 redegjør nærmere for gjenbruk og lagring av masser på Avtjerna.
Alternative transportløsninger. ABBL ser med stor interesse på pressemeldingen om å benytte servicetunnelen som trase for selvkjørende kjøretøy. Viktig at reguleringsplanen tar hensyn til planene samferdselsministerens har initiert.	Servicetunnelen kan ikke brukes til et slikt formål. Den er forbeholdt jernbaneformål. Det er et forslag på idéstadiet som ikke kan behandles i dette planforslaget.

B04 Brødr. Gommæs ANS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Reguleringsplan FRE-00-A-26101, april 2018 pkt. 4.1.5 viser til at det «tillates midlertidig brukt til anleggsvirksomhet». Hva betyr «midlertidig» i praksis?	Grustaket skal brukes. Midlertidig kan i utgangspunktet være hele anleggsperioden, men bruken av grustaket er avhengig av entreprenørs planlegging av arbeidene, og avklares nærmere i senere fase. Grustaket skal ikke brukes til knusing av stein.
For dyrket mark som beslaglegges bør det etableres tilsvarende arealer på øvrige deler av eiendommen.	Se kapittel 2.11 som omhandler jordvern og bruk av landbruksarealer.
Tilførselsveger må etableres for å komme fram med gårds- og anleggsutstyr som er større kjøretøy på eiendommen særlig på østsiden av ny veg/bane.	Bestemmelse om skogsveg er tatt inn i planen etter høring, jf. også kommentar til uttale D17.
Bes om at det gis løpende innsikt og orientering om planer og milepæler som har betydning for driften.	Dette følges opp av begge parter ved inngåelse om avtale bruk av eiendommen.
Dersom juridisk bistand anses nødvendig for å avklare rettigheter og plikter forutsettes det at dette dekkes av prosjektet.	Se kapittel 2.14 om grunnverv.

B05 Buskerud bondelag (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Prosjektet har store negative konsekvenser for dyrkingsjord og naturmiljø. Mellom 615 og 655	Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.

dekar dyrket mark vil gå med i hele prosjektet. Tap av dyrket mark må søkes kompensert ved at annet areal dyrkes opp, bl.a. ved oppdyrking av Sørumsmarka og skogsområdene sør for Tolpinrud.	
Peker på Follum som alternativ plassering for hensettingsspor.	Dette er vurdert og forkastet tidligere. Det vises til egen utredning «Vurdering av alternative hensettingsområder», se dokumentliste i planbeskrivelsen.
Ikke tilstrekkelig synliggjort hvordan tapet av dyrket mark skal kompenseres økologisk og fysisk.	Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.
Alternativ A, med stor sammenhengende bro må velges ved Mælingen. Gir mindre arealbeslag og barrierevirkning enn alternativ B.	Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ over Mælingen.
Plassering av tiltak over Sørumjordene med hensettingsspor for Ringeriksbanen og kompliserte kryssløsninger for E16/RV7 gir særlige negative konsekvenser.	Planforslaget er bearbeidet etter høring. Sporarrangementet ved Tolpinrud - Sørum er endret og Ve stasjon er tatt ut slik at tiltaket krever mindre dyrka mark.
Er ellers fornøyd med framføring av traseene.	Synspunktet og øvrige kommentarer i uttalelsen tas til orientering.

B06 Bærum Natur- og friluftsliv (03.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Enig i høringsuttalelsen fra Oslo og Omland friluftsråd og Skui når det gjelder Kattås og Rustan og deponiområdene i Bærum.	Planforslaget er endret, Kattås og Rustan er tatt ut av planforslaget etter høring av samlet planforslag.
Det mangler utredning av alternative deponisteder, utenfor Marka og LNF.	I tidlig fase av planarbeidet gjennomført et søk etter alternative steder å lagre masser som ikke ble brukt til et annet formål, både innenfor og utenfor marka, og de stedene for masselagring som er innarbeidet i planforslaget er innarbeidet på bakgrunn av flere kriterier, blant annet er masselagringsområdene plassert nær uttaksområdene for å redusere transport. Ingen av de foreslåtte masselagringsområdene ligger innenfor markagrensa. Etter samlet høring av planforslag er det foreslått masselagringsområde på Brenna tatt ut av planforslaget. Se kapittel om deponiområder og massebehandling kapittel 2.7.
Mangler plan for gjenbruk av overskuddsmasser.	Se kapittel 2.7.1 om overordnet tilnærming for gjenbruk og lagring av bergmasser.
Mener at reguleringsplanen har store mangler i kunnskapsunderlaget. Supplerende natur- og biologiske undersøkelser må utføres og tas hensyn til før planen sendes inn til behandling av KMD.	Det er gjennomført et utredningsprogram i henhold til planprogrammet, og kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt, se også kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø. For Avtjerna-området ble det etter utlegging av samlet planforslag på høring gjort supplerende feltregistreringer i juni og august 2018. Avtjernsmyra ble i denne kartleggingen registrert som viktig naturtype (verdi B – viktig), og bestemmelser til håndtering av myra er innarbeidet i revidert planforslag.

Forslag til alternativ Deponi i Djupdalen/Kallåsen.	Det er vurdert til å være et lite tilgjengelig sted innenfor Markagrensen. Det vil ikke være aktuelt å bruke av andre aktører. En eventuell gjenbruk av massene blir også vanskeliggjort hvis de legges der. Fagrapport Anleggsgjennomføring og drivemetode redegjør nærmere for dette, se dokumentliste i planbeskrivelsen.
Forslag om at Ringeriksbanen Nord (Nittedallinjen) utredes som ringbane for person- og godstrafikk over Nittedal til Hønefoss med tilknytning til Gjøvikbanen (og senere Moelv).	Se kapittel om grunnlag for valg av trase 2.2.om utbyggingskonsept.
Forslag om at E16 i dagens trasé (Vik og Steinsletta) gis øket kapasitet med én ekstra kjørebane, som benyttes ut av Oslo på fredager og inn mot samme på søndager.	Valg av hovedtrasé og løsninger er politisk bestemt og alternativet det pekes på og som ønskes utredet er ikke aktuelle. Grunnlaget for disse vurderingene fins i kapittel 2.2 om utbyggingskonsept
Deler av strekningen er beskyttet i henhold til RAMSAR-konvensjonen.	Det er tatt et politisk valg om trase og type løsninger for tog og motorvei, se også kapittel 2.2 om utbyggingskonsept.
Problematisk at rapport om kulturminner ikke blir ferdigstilt i forkant av høring.	Dette er i henhold til avtale med kulturminnemyndighet (Fylkeskommunen).

B07 COWI AS for Åsland pukkverk og Erling Skovli (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Arealformål for Brenna endres fra LNF til byggeområde for bolig, i tråd med kommuneplanens arealdel.	Planforslaget er endret. Brenna er tatt ut av planforslaget etter samlet høring av planforslag.
Diverse innspill til planbestemmelser for masselagring på Brenna.	Ikke aktuelt lenger, se punkt over.

B08 Cura Utvikling AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker at vegen som krysser eiendommen 195/2 på langs gis ny plassering.	Flytting av ny veg til Paddevika medfører noe økt beslag av landbruksjord, og dette innspillet tas ikke til følge.
Det vil også bli søkt om bruksendring til bolig og næringsformål.	Vegen over eiendommen blir ikke flyttet, men gang- og sykkelveg SGS13, flyttes noe mot nord.
Ønsker også endring av eksisterende private veger.	Innkjøringen til eiendommen vil også bli noe justert med hensyn til plassering.
Ønsker å opprettholde gangveg mellom framtidig busstopp ved sjøen og bebyggelsen mot sydøst.	Man må ta kontakt med kommunen dersom det er ønskelig med en utvikling av eiendommen.
Mener det er aktuelt med boligutvikling rundt eiendommen.	Øvrige innspill tas til orientering.

B09 FAU Bjørnegård skole, Bærum (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Påpeker at elevene kommer fra et stort område og må bruke/krysse veger som blir berørt av anleggstrafikken: Vestmarkveien, Tanumveien, Slepndveien, Bjørnegårdsvingen, Nedre Åsvei, Åskroken, Lars Jongs vei med flere.	Planforslaget er revidert etter høring av samlet planforslag, og det samlede omfanget av anleggsarbeider og anleggstrafikk i området er noe redusert som følge av dette.

Stor anleggstrafikk vil påvirke trafikksikkerheten for skolebarn på veg til og fra skolene i området.	Uttalen omhandler anleggsperioden, det vises til den samlede omtalen av anleggsperioden i kapittel 2.9.	
Foreslår ulike konkrete fysiske tiltak for å styrke trafikksikkerheten.		
Bør stilles krav til entreprenør om å bruke blindsonestyr på større kjøretøy.		Krav til blindsonestyr vil følges opp i kontrakt med entreprenør.
Det må settes inn tiltak for å begrense støy- og støvplager for skolen.		
Entreprenør bør forpliktes til å komme på informasjonsmøter med FAU og skolen.	Det vil bli et eget informasjonsopplegg for naboer og berørte i forbindelse med anleggsgjennomføringen. Det vil bli muligheter for å henvende seg til fellesprosjektet og entreprenør med spørsmål og innspill.	

B10 FAU ved Jong skole, Bærum (11.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
FAU og rektor påpeker at utbyggingen vil ha påvirkning for trafikksikkerheten for skolebarn på veg til og fra skolen, og at det ikke er gjort tilstrekkelige grundige utredninger av sikringstiltak. Slepndveien og Tanumveien vil bli spesielt belastet med anleggstrafikk. Det etterlyses ulike konkrete fysiske tiltak for å styrke trafikksikkerheten.	Se forslagstillers kommentar til uttale B09.
Støy- og støvplager kan ha negativ påvirkning på skolebarnas læringsmiljø og helse.	Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen, samt til kapittel 2.9.3 om håndtering av støy og støv.

B11 FAU ved Tanum skole, Bærum (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Frykter totalbelastningen den planlagte massetransporten fra atkomsttunnel ved Kattås og Reverud vil medføre av trafikk, støv og støy. Må sterkt vurderes å ta ut en større del av massene fra andre atkomsttunneler. Hensyn til barn og unge må veie tungt. Anleggsarbeider er langvarige og vil prege barns oppvekst.	Se forslagstillers kommentar til uttale B09. Den totale anleggsperioden er ca. 8 år, men arbeider som i vesentlig grad påvirker omgivelsene vil ha kortere varighet, se kapittel 2.9.6 om varighet av anleggsarbeider.
Ny permanent gang- og sykkelveg ved Reverud er et godt tiltak. Viktig at den ikke blir en «sovepute» for ikke å ivareta sikkerheten for gående og syklende som benytter dagens gang- og sykkelveg. Reguleringsplanen må vurdere tiltak som sikrer trygg kryssing av inn-/utkjøring til riggområdet ved Reverud.	Den aktuelle gangvegen er tatt ut av planforslaget etter smalet høring, blant annet fordi flere uttaler pekte på at tiltaket ikke hadde ønsket funksjon. Det er innarbeidet krav til planskilt kryssing av anleggsatkomst på Reverud i anleggsperioden.
Krysset Tanumveien – Vestmarkveien – Staverbråtan vil bli svært utsatt for anleggstrafikk. Forslag til tiltak.	Siden Kattås er tatt ut av planforslaget planlegges det ikke tiltak i krysset mellom Staverbråtan/Vestmarkveien/Tanumveien.
God løsning med ny permanent gang- og sykkelveg Sopolimskroken – Kattås. Forutsetter sammenhengende gang- og sykkelveg	Dette forslaget utgår på bakgrunn av at den midlertidige atkomsttunnelen (tverrslag) på Kattås er tatt ut av planforslaget.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 69 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

forlengelse fra eks. gang- og sykkelveg fra Sopelimskroken til Kattås bussholdeplass.	
Må nedfelles i regulerings at Tanumveien nord mot Vøyenenga ikke skal benyttes til massetransport eller anleggstrafikk på noe tidspunkt.	Tanumveien nord mot Vøyenenga skal ikke benyttes av anleggstrafikk.

B12 FAU Ås barnehage avd. Vestre Jong og Lille-Jong Barnehage, Bærum (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker at ulempene ved anleggsarbeidet minimeres. Jordet på Jong bør ikke være anleggsområde lenger tid enn det tar å etablere rømningstunnelen nedenfor Lars Jongs vei. Ber om at jordet nyttes til ikke-støyende funksjoner.	Jongjordet er et sentralt punkt i anleggsarbeidet ettersom det er der den nye jernbanetunnelen skal knyttes sammen med den eksisterende Askertunnelen. Det arbeidet må foregå i dette området. Det er kortere veg til hovedvegssystemet fra Jong, derfor er det en fordel å ta ut mer masser fra riggområdet på Jong.
Man bør finne andre anleggsområder som ikke berører like mange mennesker. Det foreslås å søke etter å etablere tverrslag nord for Stovivannet med kort avstand til E16.	Merknad delvis tatt til følge. Det er planlagt ny midlertidig atkomsttunnel (tverrslag) ved Nordby nord for Skui. Kattås er tatt ut av planforslaget. Se kapittel 2.2 om bakgrunnen for valg av løsning og hvordan tunnelarbeidet er planlagt gjennomført.
Utredningsplikten mht. støy er ikke oppfylt i planforslaget. Det er flere skoler og barnehager som blir berørt. Steinknuseanlegg på Reverud vil også medføre rystelser. Støy kan påvirke barns læringsevne og konsentrasjon. Ber om at støykrav i tråd med T-1442 legges inn i planbestemmelser.	Forslagstiller mener tiltaket er utredet i henhold til planprogrammet og at kunnskapsgrunnlaget er godt. Det er ikke planlagt steinknuseanlegg på Reverud eller Jong, jfr. reguleringsbestemmelsene. Støy skal håndteres i samsvar med reguleringsplanens bestemmelser, jfr. også omtale av støy i kapittel 2.9.3.
Det er ikke planlagt i detalj hva som skal skje på de ulike rigg- og anleggsområdene og dermed er ikke konsekvensene fullt ut utredet.	Planen avgrenser arealer til anleggsvirksomhet og fastsetter bestemmelser for bruken, se nærmere om dette i kapittel 2.9.1.

B13 FAU ved Ås barnehage avd. Vågebytoppen, Bærum (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Vågebytoppen ligger i Gamle Tanumvei 44, og barna som går i barnehagen bor i nærområdet. Gamle Tanumvei er atkomstveg til barnehage, og det stilles spørsmål ved sikkerheten til barna som går og sykler til og fra barnehagen. Massetransport vil i stor grad foregå i mange år framover, krever trafiksikkerhetstiltak og ytterligere avbøtende tiltak for å ivareta barnas sikkerhet.	I anleggsfasen vil det settes inn flere trafiksikkerhetstiltak. De midlertidige anleggsatkomstene fra Reverud mot Tanumveien og Jong mot Slepndveien vil ha planskilt kryssing for gående og syklende.
Det er ikke gjort vurderinger av skjermingstiltak mot anleggsstøy i konsekvensutredningen. Det må stilles krav om støydempende tiltak i anleggsfasen spesielt for området rundt Vågebytoppen. Det er nærliggende å tro at grenseverdier for anleggsstøy overskrides på dagtid, og at barnas nattesøvn kan bli forringet.	Se kapittel 2.9.3 om håndtering av støy i anleggsperioden og kapittel 2.9.6 om anleggsperioden i området Jong-Reverud.

Jordet ved Jardar og Bjørnegård som foreslås benyttet til rigg- og anleggsområde brukes ofte av barnehagen, og vil føre til at barnehagebarna mister viktige tur- og utfluktsområder. Ber om at alternative anleggsområder vurderes. Både Tanumskogen og 100-meterskogen ved Reverud er områder med stor verdi som er flittig brukt til turer av barnehagen og avbøtende tiltak for disse områdene bør også iverksettes.	Jongjordet vil være inngjerdet anleggsområde og ikke tilgjengelig for offentligheten. Det er vurdert flere ulike anleggsområder. For å koble seg på Askerbanen og gjennomføre prosjektet må Jongjordet brukes. Jongjordet og Reverud blir viktigere når Kattås er tatt ut av planforslaget.
Er bekymret for konsekvenser av lokal luftforurensing for barna i Vågebytoppen barnehage. Tema bør utredes videre, og det bør iverksettes avbøtende tiltak.	Se kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden.

B14 Foreningen til Ski-Idrettens Fremme (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Anbefaler at skiløypa ved Kattås utfartsparkering holdes adskilt fra den planlagte gang- og sykkelvegen.	Atkomsttunnel på Kattås er tatt ut av planforslaget etter høring og offentlig ettersyn.
Ber om at utfartsparkeringen Skoglund holdes åpen i anleggsperioden.	Atkomst ved Skoglund påvirkes ikke av dette prosjektet, men Statens vegvesens prosjekt E16 Bjørum – Skaret.
Ønskelig å utvide utfartsparkeringen. I gjeldende regulering for E16 Bjørum- Hole er utfartsparkering vist under/ved broen ved Skoglund og foreslår muligheten for å utnytte overskuddsmassene til utfartsparkering.	Ny utfartsparkering etableres i forbindelse med vegvesenets prosjekt for E16 Bjørum-Skaret. Detaljer rundt gjennomføring og midlertidige løsninger må avklares med Statens vegvesen.
Ber om turtraséen ved Avtjerna sikres og tas inn i planen som rigg- og anleggsområde.	Når Avtjerna er anleggsområde vil den eksisterende turtraséen bli stengt. Det vil ikke etableres et alternativ her.
Anbefaler å se på muligheter for å anlegge en utfartsparkering ved anleggsområde ved Nordlandsdalen/ Høgås, selve skiløypa ligger utenfor planområdet.	En utfartsparkering her må Skiforeningen ta opp med grunneier. Skiløypa ligger utenfor planområdet.
Anbefaler flytting av den planlagte atkomstvegen litt lenger øst ved krysningspunktet med atkomstveg ved avkjøringen til Vestmarkveien.	Tas til følge anleggsatkomst fjernet, Kattås er tatt ut av planforslaget.

B15 Forum for Natur og Friluftsliv Buskerud (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Planforslaget vil være ødeleggende for naturverdier, biologisk mangfold, friluftsliv og nærmiljø i Tyrifjordområdet.	Prosjektet har negative konsekvenser for natur- og miljøverdier som det framgår av konsekvensutredning. Prosjektet vil ha positive virkninger for nærmiljø der støysituasjonen langs avlasta vegnett (dagens E16) blir betydelig forbedret. Det er innarbeidet tiltak for å redusere negative virkninger, herunder blant annet tunneler under Vik, støyvoller over Bymoen og lange bruer eller en innkortet fylling over Mælingen for å ivareta naturhensyn. Det er foreslått plan for økologisk kompensasjon og det jobbes med å legge til rette

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	71 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

	for friluftskompensasjon. Det vises for øvrig til planbeskrivelsens kapittel 3.3 og 5.
Mener utvidelse av eksisterende veitrasé og en annen jernbanetrasé, er en bedre løsning. Få alternative trasévalg er utredet med hensyn til natur, miljø og friluftsliv.	Det vises til kapittel 2.2. om utbyggingskonsept og overordnede forutsetninger.
Viktig å kompensere for de tapte friluftsområdene med nye områder tilrettelagt for friluftsliv og disse bør vernes slik at de ikke utsettes for ytterligere bolig/næringsutvikling. DNT Ringerike har sendt liste med forslag til nye turstier som kan kompensere noe for effekten av utbyggingen. Positivt at det opprettes fond for friluftslivet, men er skeptisk til at man ikke binder seg til hvor stort et slik fond bør være.	Prosjektet vil tilrettelegge for kompensasjon for tap av områder og tilrettelegging for friluftsliv ved opprettelse av friluftsfond. Kommunene vil disponere fondet og prioritere mellom tiltak, og det vil være opp til kommunenes løpende arealplanlegging å sikre friluftsområder mot senere nedbygging.
Tyrifjorden våtmarkssystem omfattes av både nasjonale og internasjonale naturvernkonvensjoner og er viktig for både hekkende, trekkende, rastende og overvintrende vannfugl. Norge kommer til å tape troverdighet i miljø- og naturvernsaker ved implementering av planforslaget.	Prosjektet har utarbeidet faglig forslag til plan for økologisk kompensasjon. Det er under planarbeidet gjort en reke små og større justeringer for å redusere konsekvensene for naturmangfoldet. Det vises til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.
Bru over Mælingen vil være den minst skadelige løsningen for fuglelivet i området, siden det unngås større fyllinger på bakkenivå.	Synspunktet tas til orientering.
Stiller spørsmål ved hastverket og rekkefølgen i prosjektet. Reagerer på at fagpersoner gjentatte ganger henviser til bestillingen og viser til at de har det travelt.	På bakgrunn av høringsuttalelser til samlet planforslag er det gjennomført en revidering av planforslaget og høringer av forslag til planendringer. Det er gjennomført en grundig prosess for vurdering av høringsuttalelser.

B16 Forum Nye Bergensbanen (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at trykket holdes oppe i planarbeidet, med vedtak i 2021.	Merknaden tas til orientering. Se svar til Buskerud fylkeskommune.
Støtter uttalelsen fra Buskerud fylkeskommune.	

B17 Fossen Utvikling AS pva. Gnr. 225/7 Kjærlighetsgaven sameie og 224/1 Opplysningsvesenets fond i Hole (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Grunneierne har i samarbeid med Fossen Utvikling AS og LPO Arkitekter AS gjennomført en mulighetsstudie som viser potensiale til utbygging av deres arealer på Helgelandsmoen til 145 000 og 160 000 kvm. Grunneierne kan ikke akseptere en reguleringsplan uten kryss på Helgelandsmoen. Grunneierne aksepterer heller ikke at deres areal blir kraftig bygget ned uten at	Areal som disponeres til veg- og baneformål erstattes etter erstatningsrettslige prinsipper, se også kapittel 2.14 om grunnverv i dette dokument.

grunneierne får mulighet til å utvikle deler av sine øvrige arealer.	
Vil utvikle område A og B i skisse til næringsformål. Område C regulert til riggområde foreslås flyttet til område D.	Planforslaget viderefører gjeldende regulering til forsvarsformål, da det vurderes at omregulering til annet formål må sees for et større område samlet og vurderes som en egen sak ved revisjon av overordnet plan for området.
Vil utvikle område C, evt. B til «energistasjon» (bensinstasjon) mm. Ønsker FRE16 velkomne til å bidra i konseptvalget for energistasjonen.	Det tilrettelegges for vegserviceanlegg i Styggedal ved kryss mot Rv. 35. Før området kan bygges ut må det detaljreguleres.
Vern av areal: Forslaget om å verne «Domholdtevjå N» kan ikke aksepteres. Grunneierne har områder som egner seg bedre til vern enn de foreslåtte, uten at det har vært mulig å diskutere med FRE16. Grunneierne aksepterer ikke framgangsmåten.	Se kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.
Trafikale konsekvenser: Mener at utredningsarbeidet til FRE16 er svært mangelfullt når det gjelder konsekvenser for Helgelandsmoen. Om ikke nytt kryss på Helgelandsmoen blir vedtatt i reguleringsplanen vil det måtte medføre ny utredning, og med ny høring, av ny E16 uten motorvegkryss på Helgelandsmoen. Mener det opereres med feilaktig negativ samfunnsnytte av krysset.	Helgelandsmoen vil uten kryss bli knyttet til vegnett som i dag. Samfunnsnytte vurderes ikke isolert for Helgelandsmoen, men for virkninger av tiltaket samlet.
Mener det er en grov feil i utredningsarbeidet at det ikke er igangsatt avbøtende tiltak for å reetablere verdifulle næringsarealer som går tapt som følge av Ringeriksbanen og E16.	Omdisponering av byggegrunn til samferdselsformål erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper, se kapittel 2.14 om grunnverv om erstatning. Ønske om reetablering av areal for utbygging må avklares av interessent med lokal planmyndighet.

B18 Franzefoss AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har lang erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg- og jernbaneprosjekter (E16 Brenne- og Skuitunnelen, E6 Nordbytunnelen og E18 Nøstvedttunnelen, Statens vegvesen i Akershus og Holmestrandtunnelen, Jernbaneverket i Vestfold) og muligheter rundt anvendelse av overskuddsmassene, på sine produksjonsanlegg.	Merknaden tas til orientering.
Vil gjerne ta Bane NOR og Statens vegvesen med på befaring/ omvisning av det nye uttaks/ mellomlagerområdet og det nye produksjonsanlegget til pukkverket på Steinskogen, samt vaskeanlegget på Vinterbro.	Prosjektet er interessert i å få se disse anleggene. Entreprenør som skal gjennomføre byggearbeidet vil få mulighet til å påvirke metode for anleggsgjennomføring og hvilke kommersielle aktører de ønsker å samarbeide med.

B19 Golder Associates AS og Feste Grenland AS pva. Østlandske Miljødeponier (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
---	-----------------------------------

Har varslet planoppstart for terrengoppfylling som grenser til prosjektet på Ve/Veksal Heradsbygda og har behov for avklaringer ang. avgrensning mellom prosjektene og atkomst til terrengoppfyllingen. Ber om at det blir sett på mulig tilpasning mellom planene og at atkomst sikres i forbindelse med FRE16-prosjektet. Har i sin plan beskrevet atkomst fra Ramsrud, men ønsker å se på mulige løsninger med atkomst fra rv. 7 mellom Ramsrud og dagens rundkjøring E16/rv. 7.	Merknaden tas ikke til følge. Prosjektet har ikke behov for annen atkomst til dette området. Slik det ser ut i dag har ikke prosjektet behov for å deponere masser her og har bare behov for tilgang til området i forbindelse med anleggsarbeidet. Dersom det ønskes en annen atkomst i planen for terrengoppfyllingen må dette vurderes i reguleringsplanarbeidet for dette tiltaket.
---	---

B20 Grunneierlaget E16 - Ringeriksbanen (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Skeptisk til stor utfylling av Kroksundet. Frykter negativ innvirkning på vanngjennomstrømning til Steinsfjorden, og dens vannkvalitet. Må avklares hvem som er ansvarlig dersom vanngjennomstrømningen og/eller vannkvaliteten blir dårligere etter bygging av E16/Ringeriksbanen.	Etter høring av planforslaget er utfylling på Sundvollen omarbeidet og detaljert. Det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.
Svært viktig for næringsutviklingen i Hole at det bygges kryss på Helgelandsmoen.	Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ på Helgelandsmoen.
Bør bygges bru på Mælingen.	Det vises til kapittel 2.6 om valg av planalternativ over Mælingen.
Arealet som tas til økologisk kompensasjon må begrenses.	Det vises til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.
Avkjøring/atkomst til Hønefoss Vest bør følge Intercity bane inn mot Hønefoss stasjon, oppå den nye kulverten i Storskjøringa (Stasjonsveien).	Innspillet tas til orientering. Planforslaget omfatter ikke dette, men utelukker heller ikke en framtidig mulighet.
Ny atkomst til Sørungårdene bør gå på nordsiden av Bergensbanen, og kobles inn på Stasjonsveien der kulverten starter.	Som følge av flere høringsinnspill er løsningen endret og innspill etterkommet.
Atkomsten til landbruksområdene i Sørumsmarka nordfra, fra dagens Skjæringsbru/Ringveien, må opprettholdes.	Sørungata blir atkomst til Sørumsmarka også etter at prosjektet er gjennomført, og slik blir atkomsten til Sørumsmarka opprettholdt.
Bør vurderes ordning for kompensasjon av dyrka mark (høyproduktive arealer) mot nydyrket mark (tar 15-20 år å etablere).	Det vises til planbeskrivelsens kapittel 3.3 og kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer over. Prosjektet har etablert en ordning for kompensasjon av dyrket mark.

B21 Hafslund Nett (07.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ingen merknader.	

B22 Helgelandsmoen Næringspark AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Prosjektet legger beslag på store arealer av Helgelandsmoen næringspark.	Omdisponering av byggegrunn til samferdselsformål erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper, se kapittel 2.14 om grunnerverv om erstatning.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	74 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Negativt for næringsparken dersom det ikke etableres kryss. Etableringen av et kryss vil bety et betydelig utviklingspotensial for næringsvirksomhet i Hole kommune.	Helgelandsmoen vil uten kryss bli knyttet til vegnett som i dag, og næringsparken vil ha nytte av ny E16 og Ringeriksbanen ved at infrastrukturen i regionen får et betydelig løft.
Opplever at Hole kommune kun får negative konsekvenser av fellesprosjektet, dersom det ikke etableres kryss.	Gjennomføring av tiltaket vil kunne ha store ringvirkninger for den lokale samfunnsutviklingen, dette omtales bla. i konsekvensutredning rapporten «Lokal og regional utvikling».
Helgelandsmoen næringspark hadde tidligere igangsatt reguleringsarbeid av vestre leir med tanke på boligutvikling, men grunnet framtidig støybelastning er det ikke aktuelt lenger.	Tas til orientering.
Delene av vestre leir som inngår i planforslaget er foreslått som M-forsvar/H570 – bevaring kulturmiljø. M-forsvaret er ikke relevant lenger.	Reguleringsformålet videreføres fra tidligere reguleringsplan. Rammer for ny arealbruk i dette området må fastsettes gjennom en lokal prosess hvor Hole kommune er planmyndighet.
Hensynssone H 570 Bevaring av kulturmiljø er ikke relevant etter FRE16. Ønsker å redusere antall bygg regulert til bevaring, og regulere Vestre leir til næringsformål.	Sone H570 er knyttet til bebyggelse som inngår i forsvarrets landsverneplan og som ikke berøres direkte av tiltaket. Bygningene er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi.
	Det vises også til forslagsstillers kommentarer til merknad B17, som omhandler flere av de samme temaene.

B23 Helgesbråten vel, Ringerike (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Askveien og jernbanen fra Tolpinrud til sentrum omfattes ikke av dette planforslaget, men er bekymret for økt bil- og jernbanetraffikk.	Merknaden tas til orientering. De bygninger som har krav på støytiltak pga. tiltaket vil få dette. Oversikt over dette framgår av planbeskrivelsen. Eventuelle trafikkreduserende tiltak på veg etter at tiltaket er etablert må vurderes i samråd med kommunen.
Ønsker støyskjerming mot veg og bane.	
Ønsker tiltak for å redusere biltrafikk på strekningen.	

B24 Hole Høyre - styret (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Prosjektet må gi kommunen positive konsekvenser.	Merknaden tas til orientering. Forslagstiller understreker at det vil være omfattende positive ringvirkninger av tiltaket i kommunen knyttet til ny og effektiv infrastruktur, og at dette også gir muligheter for videre utvikling av kommunen. Det vises videre til kapittel 2.5 som omtaler bakgrunnen for valg av planalternativ for Helgelandsmoen. Fellesprosjektet samarbeider med Buskerud fylkeskommune og Brakar for å gjøre kobling mellom buss og bane best mulig. I det foreliggende planforslaget er utformingen av stasjonen på Sundvollen svært endret og det vises det til kapittel 2.3 som omhandler stasjonsutvikling på Sundvollen. Det tilrettelegges for inntil 300 parkeringsplasser for bil og tilsvarende for sykkel.
Det må etableres kryss på Helgelandsmoen. FRE16 har brutt med intensjonen i oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet.	
Det må legges til rette for et utvidet og rimelig kollektivtilbud til Sundvollen.	
Parkeringsplassen på Sundvollen stasjon må utvides med så mange plasser som mulig.	
Er kritiske til at det ikke er lagt fram metoder for utredning og beregning av kompensasjonsbeløp for tap av friluftslivsområder og idrettsanlegg.	

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 75 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

	<p>Antall parkeringsplasser er tilsvarende det antall plasser som intercitystasjonene legger opp til.</p> <p>Idrettsanlegg erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper. Det vises også til kapittel 2.12 som omhandler kompensasjon for friluftsliv og idrettsanlegg.</p>
--	---

B25 Hole Høyre, Hole KrF og Hole FrP - kommunestyregruppene (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Fylling i Sundvollen og alternativ C et viktig premiss for å utløse samfunnsnyttene i prosjektet.	Det vises til kapittel 2.3 om tettstedsutvikling på Sundvollen.
Mener motorvegkrysset på Helgelandsmoen er en avgjørende faktor for å skape den nytten som Samferdselsdepartementet ber om som følge av de store samfunnsøkonomiske investeringene. Kan nok bygges med noe lavere kostnad og en større nytte enn det som framgår av fellesprosjektets utredningsmateriale.	Fellesprosjektet har ikke endret sin tidligere innstilling om ikke å bygge kryss på Helgelandsmoen. For flere detaljer om bergningsgrunnlag vises det til 2.5.
Forventer at alle merkostnader knyttet til planlegging og etablering av nye omsorgsboliger og sykehjem blir kompensert.	Det pågår en prosess med Hole kommune for å komme fram til en løsning for dagens beboere ved institusjoner som berøres av prosjektet.
Forutsetter at løsningene ikke innebærer økte driftskostnader for kommunen, verken i anleggsperioden eller i driftsfasen.	Prosjektet vil gi muligheter for økt befolkningsvekst og annen utvikling. Det må påregnes en tilpasning til den nye situasjonen som både kan gi økte kostnader og nye inntekter for kommunen.
Krever en tydelig prosess som fører fram til tilstrekkelig kompensasjon for tap av friluftslivsområder, sti-nettverk og idrettsmuligheter. Prosessen må være tydelig i valg av metode for verdisetning av kompensasjon og må bli verdisatt i kroner.	Kommunale idrettsanlegg som prosjektet berører vil bli erstattet økonomisk. Fellesprosjektet har opprettet en arbeidsgruppe for å komme til en løsning for kompensasjon. Hole kommune er del av denne arbeidsgruppen. Se for øvrig kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv.

B26 Hole Landbrukslag (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Må ivareta vannkvaliteten i både Steinsfjorden og Tyrifjorden. Oppfylling av Kroksund/Sundvollen vil trykke muddermasser utover i fjord med fare for kvalitetsforringelse og drikkevannet. Landbruket bruker dette vannet til åkervanning og grønnsaker.	Utfyllingen vil utføres lagvis for å stabilisere og konsolidere bunnsedimenter slik at utglidninger ikke skal skje. Det er gjennomført en vurdering av effekter på vannkvalitet ved utfyllinger i Kroksund (rapport FRE-30-A-25321, se dokumentliste i planbeskrivelsen). Analysen viser god robusthet for vannmassene i Tyrifjorden mot forurensning i forbindelse med utfylling, og det forventes ikke negativ påvirkning av drikkevann.
Lite ønskelig å ta høyproduktiv matjord ut av produksjon, det midlertidige beslaget av dyrka mark er opp i 1200 dekar. Bør tilstrebe å benytte andre arealer.	Prosjektet tilstreber å begrense det totale fotavtrykket i anleggsperioden, men dette må vurderes opp mot kostnader og rasjonell anleggsdrift. Det vises for øvrig til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av jordbruksarealer.
Ønsker å få vurdert eventuelle klimatiske endringer før tiltaket starter i Klimavernsonen i	Det er gjort en vurdering av tiltakets virkning på lokalklima. Hovedvindretning er parallelt med

Bymoens små endringer i klima kan ha stor innvirkning på forutsetningene for matproduksjonen.	tiltaket (N-S), og det er relativt lite vind øst-vest. Dette indikerer at en svekkelse av skogområdets bredde øst-vest ikke har antatt betydning for de klimatiske forholdene øst og vest for tiltaket. Det kan bli mer vind i selve korridoren for veg og bane.
Kartleggingen av områdene som kunne benyttes som økologisk kompensasjon har blitt for omfattende. Endelige valgte kompensasjonsområder kan ikke kun være potensielle dyrkbare områder, men faktiske dyrkbare områder.	Det vises til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.

B27 Idrettslaget Jardar, Bærum (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Idrettsanleggene på Bjørnegård vil bli påvirket negativt med støy og støv som en følge av det planlagte anleggsarbeidet. I tillegg er det planlagt to kunstgressbaner og et nærmiljøanlegg som ikke kan bygges før det planlagte riggområdet er frigitt om 8-10 år.	Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden, kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden og kapittel 2.9.6 om anleggsperioden på Jong-Reverud.
Det ønskes støyskjerming for idrettsområdet og barnehagen som er i klubbhuset ettersom det vil komme støy fra tunnelmunning (vifte fra tunnel). Støv og andre partikler må ikke spres ut fra anlegget.	I anleggsfasen vil støynivå og støvnivå overvåkes. Det vil være mulig å varsle prosjektet ved plager. Se kapittel om støy og støv i kapittel 2.9.3.
Planlagt ny gang- og sykkelveg syd for Tanumveien ved Reverud vil gi en omveg. Det foreslås å opprettholde dagens gang- og sykkelveg, og lage en planskilt kryssing for anleggstrafikk. Det ønskes også ny planskilt gangkryssing ved Kiwi.	Planforslaget er endret etter høring av samlet planforslag, og det er gitt rekkefølgekrav i bestemmelsene om planskilt kryssing av anleggsveg fra Reverud og Jong. Krysset ved Kiwi er ikke planlagt endret i dette planforslaget. Det kan bli aktuelt midlertidige tiltak for å sikre skolevegen til Bjørnegård og Jong skoler bedre.
For rullerløpere ville det være en fordel om det ble etablert en forlengelse av den planlagte gang- og sykkelvegen opp fra Kattås til Vestmarka.	Kattås er tatt ut av planforslaget etter høring av samlet planforslag.
De planlagte idrettsanleggene bes det om at fellesprosjektet bidrar til å etablere etter anleggsslutt.	Etter anleggsslutt tilbakeføres arealene i utgangspunktet til dagens situasjon.
Treningsfeltet nord for kunstgressbanen må være tilgjengelig i anleggsfasen. Det er boret etter grunnvarme og energibrønnene må hensyntas i anleggsarbeidet.	Planområdet berører ikke dette treningsfeltet. Energibrønner kartlegges og vil bli erstattet dersom de blir berørt av tiltaket, jf. kapittel 2.13.

B28 John Myrvang AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
John Myrvangs område Prestmoen grustak inngår i reguleringsplanen som båndlagt område tiltenkt som lagringsplass for masser. Grustaket er i drift og området benyttes til produksjon/lager. De ber om at alternative lagringsplasser for masser vurderes i reguleringsplanen slik at driften ikke hindres.	Det er tiltakshavers intensjon at Myrvang kan komme til for å ta ut grus av grustaket i anleggsperioden. Tiltakshaver vurderer også om deler av massene kan lagres innenfor annet riggområde på Prestmoen. Det midlertidige rigg- og anleggsområdet er derfor utvidet noe i forbindelse med høring av reguleringsplanforslaget. Spørsmål om eventuell drift vil bli håndtert i forbindelse med grunnvervet, se kapittel 2.14.

Dersom Prestmoen grustak blir benyttet av prosjektet ønsker John Myrvang AS å ha muligheten til å benytte området nord for dagens uttaksområde til videre drift og har startet arbeid med reguleringsplan for dette området.

Utvidelse av uttaksområdet må avklares i ordinær planprosess med Ringerike kommune.

B29 Kommunalt foreldreutvalg KFU i Hole kommune (22.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

KFU består av medlemmer fra hver av FAU ved skolene i Hole kommune.

Momenter i uttalelsen er i det alt vesentlige belyst i kapittel 2.9 om anleggsperioden.

Sundvolden Oppvekstsenter: Skolen må sikres for støy og støv. Må være fysisk skille mellom gangveg og veg for bil, samt anleggstrafikk.

Prosjektet har gjennomført trafiksikkerhetsvurderinger for anleggsperioden, og etter opprinnelig høring av planforslaget er det implementert tiltak i reguleringsplanen med henblikk på å redusere risiko knyttet til anleggs gjennomføringen, se også kapittel 2.9.4.

Vik skole: Skolen må sikres for støy og støv. Skolevegen fra Kroksund, Fekjær, Løkenåsen blir sterkt berørt. Må tenkes alternativer for overganger i kryss for barna.

Støv og støy i anleggsperioden omtales i kapittel 2.9.3.

Skoleveger som vil bli berørt for barna på Sundvolden Oppvekstsenter, Vik barneskole og Hole Ungdomsskole ramses opp for hvert plankart med konsekvenser og behov for sikringstiltak/endringer.

Det vil også være svært positivt med et godt samarbeid med skolene som vil involveres videre med tanke på trafiksikkerhet.

Røyse skole: Gangveger på Helgelandsmoen må fysisk sikres med autovern. Busslommer for skoleskyss langs anleggsvegene må sikres med rekkverk.

Trygghet til barn og unge planlegges ivaretatt i første rekke ved informasjon om anleggsarbeidene og trafiksikre løsninger i anleggsperioden.

Savner en utredning om hvordan FRE16 vil ivareta tryggheten til barn/unge.

Til orientering så har foreldreutvalgene ved skolene i Hole kommune deltatt på befaring i oktober 2018, i etterkant av offentlig ettersyn.

B30 MDG Ringerike - Hole (24.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Merknadsgiverne mener planforslaget ikke er utredet godt nok. Den kan ikke vedtas slik den foreligger.

Planforslaget er utredet i tråd med fastsatt planprogram.

Konsekvensene av planforslaget er ikke kjent for Steinsfjorden, Holsfjorden eller Tyrifjorden. Det er områder med høy naturverdi som går tapt som ikke kan erstattes.

Det vises til kapittel 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø.

Det er for mye jordbruksareal som går tapt.

Det vises til kapittel 2.11 jordvern og bruk av landbruksarealer.

Det vises til at det kan være en alternativ trase gjennom Nittedal som gir kortere tunnel og mindre inngrep i viktige områder. Det foreslås også å vurdere et alternativ som går over Jevnaker. Det vises til flere vurderinger av klimaregnskap og samfunnsøkonomiske vurderinger, der den alternative traseen om Nittedal faller helligere ut.

Det vises til kapittel 2.2 Utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger, som omhandler bakgrunnen for at alternative traser ikke er vurdert som aktuelle.

Ideen om en ny stasjonsby på Sundvollen anses som et uheldig forslag av flere grunner. Det pekes på at eksisterende tettsteder bør fortettes framfor å skape et nytt i et sårbart vannmiljø.

Det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.

B31 Miljørett §112 (00.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Miljørett §112 er svært kritiske til planforslaget, og mener tiltaket ikke bør gjennomføres. Mener at Kommunal- og moderniseringsdepartementet må underkjenne planbeskrivelsen for FRE16, og at FRE16 blir endelig avlyst, med bakgrunn i manglende lovmessig grunnlag, sviktende forarbeid, forventet negativ effekt for samfunnssikkerhet, usikkerhet rundt kostnadsdrivende grunnforhold, dårlig samfunnsøkonomi og store irreversible fragmenterende naturinngrep.</p>	<p>Uttalen berører mange sider ved planforslaget knyttet til formelt grunnlag, valgt transportkorridor, planprosess, prosjektets utredning og miljøforhold. Forslagsstiller viser til det samlede planforslaget som redegjør for valgt løsning og rammer for denne, samt til forslagsstillers svar til felles og gjennomgående uttalelser til høringene av planforslaget, jf. kapittel 2. Forslagsstiller vil også bemerke at det etter Miljørett §112 sin uttalelsene er gjort en revisjon av planforslaget som ivaretar mange av synspunktene som kom inn i høring av samlet planforslag.</p>
<p>Uttalen omfatter en rekke punkter knyttet til følgende hovedtema:</p>	
<p>Manglende lovmessig og formelt grunnlag:</p> <ul style="list-style-type: none">- Har ikke fulgt krav til å utredning av reelle alternativer ved konsekvensutredninger, og forskrift om konsekvensutredning etter plan og bygningsloven er ikke fulgt.- Foreligger ikke godkjent konseptvalgutredning før planstart som er utført etter retningslinjer fra Finansdepartementet.- Mener at beslutninger er gjort før viktige vurderinger av konsekvenser er utført, og at vedtatte løsninger i etterhånd blir gjenstand for folkemøter som «liksomdemokratiske» prosesser». Offentlige instanser, organisasjoner og publikum får dermed ikke mulighet til å delta.	<p>Forslagsstiller viser generelt til vedtatt planprogram for en redegjørelse for forutsetninger og vedtak som ligger til grunn for planleggingen. Det vises også til kapittel 2.2 om utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger. Forskrift om konsekvensutredninger stiller ikke krav om flere utredningsalternativer. Konseptvalgutredning er en utredning av statlige prosjekter med antatt investeringskostnad over 750 millioner, og er ikke en formell eller lovbestemt prosess. Forslagsstiller har utredet tiltaket i henhold til det vedtatte planprogrammet, og det er redegjort for medvirkning i planprogram og planbeskrivelse.</p>
<p>Konsept og valgt korridor</p> <ul style="list-style-type: none">- Anbefaler at veg og bane går i hver sin korridor mellom Oslo og Hønefoss- Med dobbeltspor via Jevnaker Nittedal vil toget og vegen i langt mindre grad konkurrere om de samme passasjerene, og gi bedre pendlertilbud og mindre naturinngrep.- Man trenger nødvendigvis ikke en firefelts motorvei for å oppnå høyere sikkerhet. En trefelts veg med vekselvis ett og to kjørefelt, midtdeler og noe bredere veiskulder kan være billigere, vel så effektivt og sikkert.- Fraråder å legge veg/og eller bane gjennom Helgelandsmoen og over Mælingen. Forprosjektrapporten over de tre traseene Helgelandsmoen (Mælingen), Busund, Monserud har ikke vært på høring, og burde ha vært på høring.- Savner en grundig behovs- og kostnadsanalyse for valgte togtrasé sammenlignet med andre traséer. Ingen sammenligninger er gjort av de ulike reelle	<p>Forslagsstiller tar til orientering at Miljørett §112 er uenig i korridorvalg og valg av utbyggingskonsept. Det er redegjort nærmere for dette i kapittel 2.2 utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger. Planbeskrivelsens kapittel 3 og planprogrammet belyser også dette nærmere.</p>

<p>valg av trasé for dobbeltsporet jernbane over Åsa, Nittedal og Kroksundkryssingen.</p> <ul style="list-style-type: none">- Må finne en mer lønnsom og miljøvennlig korridor for Ringeriksbanen og E16.- Myndighetene antar at et fellesprosjekt samlet sett er den billigste løsningen. TØI konkluderer med at det kan ende med høyere utgifter enn budsjettert.	<p>Vedrørende utbyggingskostnader er det i tidligere fase av prosjektet (silingsfasen) angitt en usikkerhet knyttet til antatt prosjektkostnad på +/- 40%.</p>
<p>Planprosess og høring</p> <ul style="list-style-type: none">- Påpeker at en planprosess med overlappende faser med stor sannsynlighet vil skape forstyrrelser i framdrift fordi prosjektets store geologiske og tekniske utfordringer ikke er tilstrekkelig kartlagt og avklart.- Rapport om vannkvaliteten i Steinsfjorden har ikke vært på høring, planmyndigheten unnlater å gjøre hva de kommuniserer at de skal gjøre.	<p>Forslagstiller tar Miljørett §112 sine synspunkter til orientering. Forslagsstiller mener grunnlaget for reguleringsplan og utredningene av ikke-prissatte konsekvenser gir et godt og dekkende grunnlag for vedtak av planen og gjennomføring av prosjektet.</p>
<p>Mangelfull utredning</p> <ul style="list-style-type: none">- Noen av de tekniske utfordringene som tunneldriving (Sandvika-Sundvollen) og grunnforhold i Mælingen er ikke ferdig utredet og har potensialer til å være meget kostnadsdrivende.- Mener de ikke-prissatte verdiene tilknyttet naturmiljø, kulturlandskap, psykisk helse, støy og vannressurser skulle hatt større fokus.- Mener fagrapporten for vannmiljøet i Steinsfjorden gir en utilstrekkelig beskrivelse.	<p>Det er i planarbeidet gjennomført omfattende undersøkelser av berggrunn og løsmasser for å etablere et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for den planlagte løsningen. Kapittel 2.8 om grunnstabilitet og skred redegjør for enkelte forhold av dette. Det vises videre til dokumentlista i planbeskrivelsen som omtaler de viktigste rapportene knyttet til geologi. Dette er viktig grunnlag for å gi bedre sikkerhet for gjennomføring og kostnader. Fagrapport om vannkvalitet i Steinsfjorden har vært tilgjengelig i høringsperioden som et grunnlagsdokument for utarbeidelse av reguleringsplanen og ansees som et godt faglig grunnlag for vurdering av tiltaket i Kroksund. Rapporten er oppdatert etter offentlig ettersyn av planforslaget.</p>
<p>Andre innspill</p> <ul style="list-style-type: none">- Kjent trekkrute for fugler går gjennom Kroksund. Trekkruten vil komme i konflikt med brospenn for veg og kjøreledninger for tog som begge går på tvers av fuglenes fluktlinjer.- Tettstedsutvikling er et oppkonstruert og ofte lokalt uønsket virkemiddel.- Forurensningsfaren som er beskrevet i hele planområdet kan ikke aksepteres. Vil skape muligheter for miljøskadelige utslipp av oljeprodukter og kjemikalier fra ulykker enten på veg eller bane og være spesielt ille i den sårbare Storelva som renner ned i drikkevannskilden Tyrifjorden.- Over Helgelandsmoen vil FRE16 ødelegge en nærfriluftskog med rekreasjonsmuligheter.- Økologisk kompensasjon ser vi som uakseptabel kosmetisk behandling av unike naturmiljøer når det fins reelle alternativer til veg og bane som langt fra gir samme skadevirkninger.	<p>Kroksund sin betydning for fugl er vurdert i Temarapport naturmiljø, det vises også til kapittel 2.10.</p> <p>Det vises til kapittel 2.3 om tettstedsutvikling på Sundvollen.</p> <p>Tiltaket krever søknad og tillatelse etter forurensningsloven, jf. planbeskrivelsen kapittel 4.3.7. Vilkår for utslipp fastsettes ikke i reguleringsplanen. Se også kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsperioden. Det vises også til utarbeidet rapporter «Fysiske tiltak i vassdrag» og «Miljørisikoanalyse reguleringsplan», se dokumentliste i planbeskrivelsen.</p> <p>Det vises til kapittel 2.1.12 om kompensasjon for friluftsliv.</p> <p>Synspunktet tas til orientering. Det vises for øvrig til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Store massedeponier og mange påler som fundament for veg og bane vil endre grunnvannstrømmene i mer uforutsigbare retninger og vil øke faren for grunnbrudd og flomskader i nytt terreng. - Forventer at Retningslinje for behandling av støv i arealplanleggingen (T-1520) tas inn i reguleringsbestemmelsene. - Svakheter ved planbeskrivelsen er at den ikke inngående vurderer hensynet til Naturmangfoldloven. 	<p>Det vises til planbeskrivelsens kapittel 4.1 og 4.2, samt kapittel 2.9 i dette dokumentet.</p> <p>T-1520 er medtatt i reguleringsbestemmelsenes kapittel 2.</p> <p>Omtale av naturmangfoldloven er tatt inn i planbeskrivelsen etter høring av samlet planforslag, se planbeskrivelsen kapittel 3.4</p>
---	--

B32 Modum næringsråd (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Viktig med sammenkoblingen Randsfjordbanen og Ringeriksbanen. Tog skal være ryggraden i kollektivtilbudet Hønefoss – Hokksund. Sammenkoblingen Randsfjordbanen og Ringeriksbanen via Hønefoss stasjon, samt tunneler under nye E16 og Ringeriksbanen er avgjørende for å oppnå dette. Det er særdeles viktig for midtre Buskeruds videre utvikling at Bane NOR og Statens vegvesen sikrer denne forbindelsen i det videre planarbeidet.</p>	<p>Denne kulverten kommer kun til å brukes av tog til/fra Randsfjordbanen som skal videre til/fra Bergen eller Hensporet. Denne delen av Randsfjordbanen har i overskuelig framtid nok kapasitet. Merknaden om utvidelse til dobbeltspor i kulvert tas derfor ikke til følge.</p>
<p>Toplanskryss utenfor Tolpinrud bør tilrettelegges for framtidig krysningsspor eller dobbeltspor. Ber prosjektet vurdere muligheten for å bygge de to tunnelene på Randsfjordbanen i bredde som senere tillater ekstra spor. Dobbel bredde vil trolig bidra til forenklet vedlikehold og større sikkerhet ved eventuell evakuering av tog. Blir tunnelene enkeltsporet og sporkapasiteten i framtiden må utvides vil dette bety oppgraving av Ringeriksbanen og E16.</p>	

B33 Naturvernforbundet i Buskerud (01.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Mener at innledende prosesser mot reguleringsplanen ikke har fulgt korrekte retningslinjer for utredning av ulike korridorvalg. Mener at planleggingen er tuftet på overestimerte passasjertall og hypotetiske innbyggertall.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.2. om utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger. Forslagstiller har som en del av utredningsprogrammet utredet ikke prissatte konsekvenser og lokal utvikling, herunder anslag på befolkningsvekst og reiser. Forslagstiller viser til utarbeidet konsekvensutredning som belyser tiltakets konsekvenser for ulike konsekvenstema. Konseptvalgutredning er en utredning av statlige prosjekter med antatt investeringskostnad over 750 millioner, og er ikke en formell eller lovbestemt prosess. Det samlede beslutningsgrunnlaget for valg av korridor («Silingsrapporten» mv) ble kvalitetssikret i en egen rapport. Se planbeskrivelsen kapittel 1.2 for nærmere omtale av dette.</p>
<p>Mener at korridoren er uakseptabel for vassdrag, unik natur, truet natur, rødlistearter og et intakt våtmarkssystem.</p>	
<p>Mener at det mangler godkjent konseptvalgutredning</p>	
<p>Kryssing av veg og bane gjennom Mælingen er ikke i tråd med «Meld.St.14, Natur for livet»</p>	
<p>Mangel på høringer (Forprosjektrapporten delstrekning 3, Vannmiljø Steinsfjorden).</p>	

Fraråder departementet å godkjenne reguleringsplanen.	Forprosjektrapporten er ikke en del av det utarbeidede grunnlaget for reguleringsplanen. Rapporten «Vannmiljø i Steinsfjorden» er et faglig grunnlag for reguleringsplanen som har vært tilgjengelig i høringsperioden for reguleringsplanen, men ikke vært en del av høringen. Rapporten er oppdatert etter innspill i høringene.
---	--

B34 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (02.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Enig i høringsuttalelsen fra Oslo og Omland friluftsråd når det gjelder konsekvensene for områder i Bærum og i Marka, og til kapitlene om «Naturmangfoldet – mangelfullt behandlet i reguleringsplanen», «Ikke i tråd med naturmangfoldlovens krav» og «Konsekvensutredningen burde ha fokusert på områdene med hardest belastning». Enig i høringsuttalelsen fra Miljørett § 112 når det gjelder de overordnede synspunktene på prosjektet (uttalelsens kapittel 1-8).	Det vises til forslagsstillers kommentarer til uttale B31 (Miljørett 112) og B41 (Oslo og omland friluftsråd) vedrørende disse punktene. Forslagsstiller understreker også at planforslaget etter høring av samlet planforslag er revidert, og at flere av områdene i eller nær marka som i opprinnelig planforslag var omfattet av planforslaget, siden er tatt ut eller omarbeidet.
Mangler utredning av alternativ trasé gjennom Nittedal.	Det vises til kapittel 2.2 om utbyggingskonsept. Prinsipper og overordnede løsninger.
Mener at ytterligere registreringer av naturverdier må gjennomføres.	Det vises til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.
Uakseptabel deponering av overskuddsmasser i varige deponier i verdifull natur- og friluftslivsområder.	Det vises til kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.
Manglende føre-var-holdning til de tekniske utfordringene som ligger i geologien på Krokskogen og løsmassene på Ringerikssletta.	Det vises til kapittel 2.8 om grunnstabilitet og skred, samt forslagsstillers kommentar til merknad B31 (kommentar til mangelfull utredning).
Manglende ivaretagelse av kulturlandskaps- og naturverdiene som følge av samlokaliseringen av Ringeriksbanen og E-16, og av den rigide linjeføringen som følger av veg og bane bygd for høy hastighet.	Stiv kurvatur på veg og bane gir mindre rom for landskapstilpasning, men det er både i tidligere fase og i reguleringsplanarbeidet søkt løsninger som kan redusere negative virkninger, og avbøtende og kompensierende tiltak er innarbeidet, se planbeskrivelsen kapittel 3.
Manglende utredning av alternativer basert på lavere fartsgrense/maks-hastighet, jfr. Miljørett § 112 sitt høringssvar, kapittel 4.	Det vises til kapittel 2.2 om utbyggingskonsept, Prinsipper og overordnede løsninger.
Manglende belysning av konsekvensene for natur og kulturlandskap på Ringerike som følge av å etablere en helt ny pendlerregion i kort reiseavstand fra hovedstaden.	Konsekvenser er utredet i henhold til plan- og bygningslovens krav. Temarapport lokal- og regional utvikling (jfr. dokumentliste i planbeskrivelsen) belyser mulige samfunnsvirkninger av tiltaket. Konsekvenser av økt innbyggertall og arealutvikling skal belyses gjennom kommunes løpende planlegging.
Manglende utredning av konsekvensene for samfunnsnytt og miljøeffektene av at det etableres en veg med stor fart og stor kapasitet parallelt med jernbanen.	Dette er ikke omfattet av utredningsprogrammet i planprogrammet, og både veg og bane er en forutsetning for planarbeidet, jfr. kapittel 2.2 om utbyggingskonsept.

B35 Norges Lastebileierforbund avd. Buskerud (29.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Gir i hovedtrekk sin tilslutning til reguleringsplanen og har ingen særlige kommentarer.	Norges Lastebileierforbund sine kommentarer tas til orientering. For valg av kryssløsning henvises til kapittel. 2.5 om valg av planalternativ Helgelandsmoen.
Det er sterkt ønskelig å få til en god kryssløsning i Helgelandsmoen-området. Vil være avgjørende med direkte tilknytning til E16 hvis og når videre næringsutvikling kommer i det området. Tror også det vil lette belastningen på krysset mellom E16 og Rv. 35 lengre nord.	
B36 Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Mener at tunnelkonseptet for den 23 km lange tunnelen som skal bygges på Ringeriksbanen, er feil. Det valgte tunnelkonseptet innebærer: <ul style="list-style-type: none">• Lenger byggetid• Høyere byggekostnader• Høyere gjennomføringsrisiko• Mer krevende massehåndtering i byggefasen• Lavere transportkapasitet• Lavere sikkerhet• Vanskeligere drift og vedlikehold Konseptet er ikke et valg for fremtiden. Det aller viktigste grepet vil være å gå over til en toløpsløsning uten separat service-/redningstunnel. Mener det valgte konseptet er dårlig begrunnet ut fra flere viktige kriterier, og at det kan framstå som at konseptet er valgt før tilstrekkelige analyser av ulike varianter er gjort.	Drivemetode og tunnelkonsept er grundig vurdert. Det vises til kapittel 2.2.2 om optimalisering innenfor valgt korridor.
B37 Norsk Natur ved Viggo Ree (24.06.18)	Forslagsstillers kommentar
Mener at Norge gjennom dette prosjektet bryter med forpliktelsene gjennom Ramsarkonvensjonen og ødelegger verdifulle våtmarkssystemer og natur- og kulturlandskap.	Prosjektet berører områder med store naturverdier. Dette er kjent, og konsekvenser er belyst både i silingsrapporten og i reguleringsplanarbeidet. Det vises også til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø. Kommentarene tas til orientering.
B38 Norsk Ornitologisk Forening (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver påpeker at konsekvensene av planforslaget er i konflikt med flere internasjonale avtaler og nasjonale bestemmelser for naturområder. Det anbefales å vurdere alternative traseer som ikke berøres viktige naturområder.	Valg av trasé og utbyggingskonsept er omtalt i kapittel 2.2.
Det er mange fuglearter som vil bli berørt av de foreslåtte tiltakene. Det listes opp en liste på flere titalls arter som blir berørt i områdene Mælingen, Synneren og Kroksund.	Tiltaket har negative konsekvenser for naturmiljø, og prosjektet har gjennom planlegging og prosjektering innarbeidet tiltak for å redusere de negative konsekvensene. Krav til utforming av

Det foreslås flere konkrete fysiske tiltak til utforming av bru og anlegg for å ivareta fugleliv i områder som berøres.

tiltaket og utførelse av arbeidene som ikke følger av reguleringsplanen forutsettes innarbeidet i kontrakt med entreprenør. Det vises også til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.

B39 North bridge management for Sollihøgda Eiendom AS/ Sollihøgda Plussby (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none">- Protesterer på foreslått plan for massedeponering på Avtjerna. Metoden for deponering av masser som foreslås er i strid med forvaltningsplaner og miljølovgivning. Området er satt av i kommuneplanen til framtidig boligområde siden 1991.- Mener planforslagets forslag til deponering av masser på Avtjerna vil gjøre det vanskelig å bruke massene på nytt og å utvikle området til framtidig bolig-/ byområde.	Det vises til kapittel 2.7.2 om Avtjerna.
Selv om det ikke blir togstasjon på Avtjerna kan området betjenes av miljøvennlig kollektivtransport, ved blant annet bruk av den planlagte parallelle servicetunnelen.	Servicetunnelen kan ikke brukes til et slikt formål. Den er forbeholdt jernbaneformål, se kapittel 2.2.3.
Merknadsgiver har planer om å etablere et midlertidig massegjenvinningsanlegg i området som kan betjene de store utbyggingsplanene for veg og bane.	Innenfor området omfattet av reguleringsplanforslaget vil det ikke være anledning til å etablere ekstern virksomhet i den tidsperioden anleggsvirksomhet pågår. Tiltakshaver vil gjennomføre erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre utbyggingen av tiltaket, se også kap. 2.14 om grunnerverv.
Merknadsgiver ønsker ikke at deponiområdene reguleres til LNF, de ønsker heller at de forblir uregulert dersom de ikke reguleres til boligformål.	Deponiområdene skal ha et underliggende formål. Det må eventuelt fremmes ny reguleringsplan senere for å regulere områder her til boligformål.
Det foreslås konkrete forslag til endringer av planens reguleringsbestemmelser for § 6.1.	Reguleringsbestemmelsene er omarbeidet og det totale tillatte permanente oppfyllingsvolumet på Avtjerna er vesentlig redusert.

B40 Opplysningsvesenets fond Ringerike (04.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Viser til uttalelse fra Fossen Utvikling vedrørende eiendom 224/1 i Hole. Dette innspillet angår eiendom 42/1 i Ringerike.	Det vises til kommentar til merknad B17.
Det ønskes at alle bruer og underganger har en frihøyde på 5,5 m for å unngå barrierevirkning i forbindelse med dagens skogdrift og for framtidig bruk.	Bruer og underganger dimensjoneres i henhold til Statens vegvesen sine vegnormaler, normalt 4,9 meter.
Dersom planlagt masselager på Prestemoen beholdes i planforslaget vil det kreves økonomisk kompensasjon for OVF og John Myrvang AS tap. Det foreslås i stedet å ta i bruk et alternativt område markert på et kart i merknaden.	Avgrensning av riggområde på Prestemoen er endret noe som følge av merknader til planforslaget ved offentlig ettersyn, men hovedgrep er opprettholdt. Det vises for øvrig til kapittel 2.14 om grunnerverv.
Det vises til et vedlagt mulighetsstudie for en ønsket framtidig utvikling av Prestemoen.	Mulighetsstudien tas til orientering.

B41 Oslo og Omland Friluftsråd (02.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Mangelfull dokumentasjon av naturmangfoldet. Krever nye registreringer av naturmangfoldet.	Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt. Se også kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.
Konsekvensutredningene burde ha fokusert på områdene hvor prosjektet gir hardest belastning på arealene.	Det er gjennomført en gjennomgående kunnskapsinnhenting, vurdering av verdier og vurdering av tiltakets omfang før fastsettelse av konsekvensgrad. Dette er i henhold til metodikken beskrevet i fastsatt planprogram.
Krever bedre kunnskapsgrunnlag om friluftslivet på Avtjerna.	Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt, jfr. konsekvensutredning temarapport nærmiljø og friluftsliv.
Vil bidra med bedre løsninger for lokalisering av masselagringsområdene. Dårlige kart og manglende visualisering av fjernvirkninger.	Masselagringsområdene er vesentlig redusert og etter høring av samlet planforslag. Det er utarbeidet rapport som viser volumvirkninger av masselagring på Avtjerna. Masselagring er nærmere omtalt i kapittel 2.7.
Bekken, sumpskogen og naturreservatene på Kattås må ivaretas bedre, ved at planområdet justeres og/eller ved at tunnelåpningen flyttes. Bør etableres en friluftsbu på Kattås.	Kattås er tatt ut av planforslaget etter samlet høring av planforslag.
Støtter forslaget om sykkel- og gangveg langs Vestmarkveien, men naturverdiene må ivaretas.	Tiltaket er tatt ut av planforslaget som følge av at atkomsttunnel ved Kattås ikke lengre er omfattet av planforslaget.
På Rustan er det viktig å ivareta flere viktige naturtyper innenfor og rett ved planområdet.	Rustan er tatt ut av planforslaget etter samlet høring av planforslag.
Støy- og støvplager fra steinknusing må holdes på et minimum.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv og kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden.
Utfartsparkeringen på Skoglund (ved Brenna) bør styrkes og må være tilgjengelig i hele anleggsperioden.	Parkeringen berøres ikke av planforslaget. Utfartsparkeringen vil påvirkes av Statens vegvesens prosjekt E16 Bjørnum – Skaret i anleggsfasen.
Det bør vurderes å etablere en utfartsparkering og skiløyper/stier ved et evt. masselagringsdeponi i Nordlandsdalen.	Det foreligger ikke planer for dette. Fellesprosjektet berører ikke viktige innfallsporter til marka.

B42 Prosjektcompagniet pva. Hønefoss meieris eiendomsselskap (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Påpeker at riggarealer ved Hønefoss stasjon vesentlig berører drift av gjenværende eiendommer eller gjør disse ubrukelige. Soknedalsveien 11 vil miste atkomst og muligheter for lønnsom drift av næring i 1. etg. og få støyutsatte leiligheter i 2. etg.	Forslagsstiller vil bidra til at de får nødvendig parkering i anleggsperioden. Dette håndteres i forbindelse med grunnervvervsprosessen. Bygningen i Soknedalsveien 11 vil bli vurdert nærmere for støytilltak.
Ber om at riggområdet BA20 vest for Vinterroveien utgår da det berører nærliggende bebyggelse. Foreslår å integrere Soknedalsveien 11 i riggområdet. Ønsker å starte utvikling av dette området parallelt med utbyggingen av Hønefoss stasjon.	Tas ikke til følge. Det vil være behov for BA20-området på begge sider av Vinterroveien for å etablere anlegget.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	85 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Ønsker videre dialog om utforming av arealet på forbindelsen mellom rv. 35 og Vinterroveien/pendlerparkeringen.	Utforming av framtidig veg mellom rv. 35 og pendlerparkeringen avklares ikke nærmere i denne planprosessen. Dialog er opprettet for videre planprosess.
Ønsker mest mulig gunstig plassering ved flytting av pumpestasjon mht. både stasjonen, nærings- og boligområdet.	En ny plassering er foreslått i planforslaget.
Ønsker å diskutere utforming og plassering av kobling mellom Soknedalsveien og fv. 169 og om denne kan trekkes lenger øst for å gi plass til bydelstorg.	Flytting av krysset kan vurderes ved detaljering av stasjonstorget.
Alternative støyskjermingstiltak mot jernbanetraseen vil være aktuelt i planarbeidet for «Vestre Torg», men ønsker nå å spille inn at dette må avklares og diskuteres med fellesprosjektet.	Merknaden tas for øvrig til orientering.

B43 Reverudåsen boligsameie, Bærum (26.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Bekymret for økt trafikk i Tanumveien i anleggsperioden.	Det skal gjennomføres ulike trafikksikkerhetstiltak, det vises til kapittel 2.9.4 trafikksikkerhet i anleggsperioden.
Ber om at anleggstrafikken spres over flere veger, ved at lastebiler med last kjører ned Tanumveien og lastebiler uten last kjører inn fra Billingstad.	Kattås er tatt ut av planforslaget. Det blir ikke aktuelt å kjøre ut via Billingstad.

B44 Ringerike orienteringslag (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Området fra Kjellerberget til Helgelandsmoen, blir delt av traseen for E16 og Ringeriksbanen – og gir maksimal negativ virkning for idretts- og friluftslivsinteressene.	For friluftslivsinteressene på Bymoene og Mosmoene innebærer en vegkorridor gjennom området negative virkninger, noe som konsekvensutredningen viser. En linjeføring lengre øst over Bymoene og Mosmoene er vurdert i tidligere fase av planarbeidet (jfr. planbeskrivelsens kapittel 3.2.4), men er ikke vurdert som vesentlig bedre for friluftslivet. Det vises også til kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv.
Det er direkte feil når det i plandokumentet hevdes at friluftslivsaktiviteten i hovedsak er begrensa til skigåing vinterstid.	Forholdet var upresist omtalt i planbeskrivelsen ved samlet høring av planforslag. Dyrkede arealer i tilknytning til skogen nyttes hovedsakelig vinterstid for friluftsliv, skogen nyttes hele året. Det er dette som er utredet.
Friluftsfondet skulle gi mulighet for organisasjonene sammen med kommunene til å finansiere nye stier. På nåværende tidspunkt ligger det ingen forpliktelser i Friluftsfondet.	Det vises til kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv.
Regner med å få erstatning for de kartområdene som går tapt, gjennom dette fondet.	Erstatning vurderes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper. Orienteringskart vil ikke bli erstattet gjennom erverv av grunn og rettigheter.

Vil melde inn krav om erstatning for de orienteringskart som helt eller delvis går tapt eller forringes av traseen for veg og bane.	
Planforslaget har ingen kompensierende tiltak for idretts- og friluftslivsinteressene ut over kort skiløypetrase og passeringsmuligheter på tvers av linja.	Området er regulert vernskog der hovedformålet bak regulering i 1986 var å hindre oppdyrking. Fellesprosjektet har i reguleringsplanen sikret kryssinger av linja på tvers, men det er lagt til grunn i planen at videre merking av løyper og stier gjøres i samarbeid med grunneiere som tidligere, og at det stilles midler tilgjengelig gjennom et friluftsfond til å gjennomføre slike arbeider.
Ønsker rekkefølgebestemmelser som sikrer at det ikke settes i gang hogst eller anleggsarbeider i friluftslivsområdene, før kompensierende tiltak er gjennomført.	Det må påregnes hogst innenfor anleggsområder og areal avsatt til veg og bane. Anleggsarbeider er begrenset til områder som inngår i reguleringsplanen.
Vil særlig påpeke at stiforbindelsen mellom travbanen ved Svendsrud øst og Svingerud brytes.	Stier som avskjæres planlegges knyttet sammen innenfor områdene som er regulert i planen. Fellesprosjektet vil samarbeide med Hole kommune om dette.
Tilgangen til nærfriluftslivsområdene som grenser til anleggsområder og traseen må sikres i anleggsperioden	Tilgang til områder som ligger utenfor anleggsområdet vil i liten grad bli påvirket, men stier/løyper vil bli brutt som følge av anleggsarbeider.

B45 Røyse Eiendom AS (15.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Kjellerbergsenteret i Jomfrulandsveien 2, gnr.205 og bnr.35 vil bli utsatt for støynivåer over veiledende grenseverdier. Bygget er på 3000 m2 og med kulturskole for 300 barn.	Kjellerbergsenteret vil følges opp i det videre arbeidet med prosjektet.
Bekymret for om virksomheten kan pågå i anleggsperioden.	Det vises til kapittel 2.9.3 om håndtering av støy og støv i anleggsperioden.
Ønsker utredning av støyens konsekvenser for virksomheten ved Kjellerbergsenteret og at nødvendige tiltak blir iverksatt.	Det vises også til kapittel 2.9.6 om anleggsperioden i området Vik-Selteveien.
Ber om å bli orientert om særlige støyberegninger for bygget og at det omtales i støyrapporten.	
Ønsker vurdering av trafikksituasjonen i anleggsperioden, med tanke på barn som går og sykler til tilbudet ved Kjellerbergsenteret.	

B46 Sabima (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver mener planforslaget har uakseptable negative konsekvenser for naturmangfoldet.	Synspunktet tas til orientering. Det er negative konsekvenser knyttet til naturmiljø, og forslagstillere har gjennom utarbeidelsen av reguleringsplanen utredet disse konsekvensene, og det er vektlagt tiltak for å unngå og redusere negative konsekvenser, det vises til kapittel 2.10 i dette dokumentet og kapittel 3.3. i planbeskrivelsen for nærmere omtale.
Områdene som har størst naturverdi som ønskes bevart er Mælingen og Kroksund.	

Det bes om at det vurderes en alternativ trase over Nittedal eller Åsa.	Det vises til kapittel 2.2. om utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger.
Avbøtende tiltak må sikres finansiering. Restaurering/ gjenskaping av berørte naturområder må sikres gjennom planbestemmelser. Det stilles krav til og spørsmål til metodene ved økologisk kompensasjon. Det stilles spørsmål i hvilken grad det er mulig å sikre økologisk kompensasjon for tapte naturområder. Metoden har vist seg vanskelig å gjennomføre andre steder på grunn av tvist med berørte grunneiere og/eller andre hensyn.	Avbøtende tiltak inngår i planforslaget og er omtalt i kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø og kapittel 2.9.2. om miljøoppfølgingsplan for anleggsperioden. Det vises også til kapittel 3.3 i planbeskrivelsen. I kapittel 2.10 omtales også plan for økologisk kompensasjon. Fellesprosjektet planlegger i samråd med Fylkesmannen å gjennomføre kompenserende/restaurerende tiltak innenfor områder som er omfattet av verneplan for å styrke naturverdiene i disse områdene.
Det ønskes at nærfriluftslivet for å kunne oppleve naturmangfold sikres og at tapte stier må erstattes. Det foreslås at det etableres et nasjonalt våtmarkssenter i Nordre Tyrifjorden.	Planer for økt tilgjengelighet og tilrettelegging for mennesker for å oppleve viktige naturområder er ikke omfattet av planarbeidet. Slik tilrettelegging må eventuelt gjennomføres i regi av forvaltningsmyndighet eller andre. Tiltak for friluftslivet generelt er nærmere omtalt i kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv.
De ønskes tatt med i det videre planarbeidet for å kunne gi råd.	Det vises til kapittel 2.1 om medvirkning.

B47 Sandvold Boliger AS (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Er i gang med å oppføre to tomannsboliger, en på hver av eiendommene. Utnyttelsen vil stige overstige tillatt utnyttelsesgrad i gjeldende reguleringsplan nr. 200203 - Elstangen.	Merknaden tas til følge. Klokkerlia justeres, for å ta hensyn til tilliggende eiendommer. Med justering av Klokkerlia kan dagens utnyttelse av eiendommene opprettholdes i tråd med gjeldende regulering.
Eiendommene vil nok ikke få oppført framtidig bod/garasjer og besøksparkering.	Fortau opprettholdes forbi aktuell bebyggelse. Gang- og sykkelveg i stedet for fortau i området ville medføre at bekken på andre siden av vegen måtte legges i rør. Løsningen er vurdert som tilfredsstillende.
Dersom den nye vegen inn mot Klokkerlia heller rettes ut, kan man heller ta noe mindre areal fra Øvre Rørberget 3 og 5 også i anleggsperioden.	Som følge av at Klokkerlia rettes ut vil lekeplassen få ny plassering og endres noe i utforming. Reetablering av lekeplass planlegges innenfor område avsatt til felles lek i gjeldende reguleringsplan for området.
Vil oppfordre til en løsning der vegen legges nærmere boligene på motsatt side av Øvre Rørvikberget 3 og 5 og evt. legge bekken i rør.	

B48 Selteveien vel, Hole (21.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
Planforslaget har store konsekvenser for Selteveien, er positive til planlagt gang- og sykkelveg.	Merknaden tas til orientering. Det er lagt til rette for å sikre Selteveien i anleggsperioden. Det vises også til kapittel 2.9 som omhandler midlertidig arbeider og konsekvenser i anleggsperioden, samt hvilke trafiksikkerhetstiltak som vil utføres i Selteveien.
Fartsreducerende virkemiddel der bebyggelsen er tettest; i form av fartsdumper og 'Barn leker'-skilt. Dette må komme før anleggsperioden begynner.	De aktuelle tiltakene er også nærmere beskrevet i foreliggende planbeskrivelse. Gatelys omfattes ikke av planene. Støy og støv i anleggsperioden omtales i kapittel 2.9.3.
Ønsker gatebelysning som gir minst mulig lysforurensning, samt støyreducerende tiltak.	
Fibernet til alle beboere i Selteveien og Fegata.	

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 88 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

<p>Spare furua ved avkjøring til Selteveien 188-192 som er et landemerke på Selteveien.</p> <p>Bevare Furulunden som treffpunkt for velets medlemmer.</p> <p>Forutsetter at vegen blir satt i god stand når anleggsperioden er over.</p>	<p>Etableringen av fibernett må finansieres utenfor fellesprosjektet, men kan samordnes med ombygging av vegen.</p> <p>Furua ved avkjøringen blir svært vanskelig å ivareta og lar seg ikke gjøre å bevare. Med hensyn til innspill om bevaring av Furulunden, så vil lunden i liten grad bli berørt og vil ikke bli fjernet.</p> <p>Selteveien foreslås flyttet 2 m mot nord, forbi Furulunden.</p>
--	--

B49 Skanska Industrial Solutions AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Viser til sitt arbeid med å planlegge gjenvinningsanlegg og deponering og arrondering av masser til framtidig byggegrunn for ny by på Sollihøgda. Mener planforslagets forslag til deponering av masser på Avtjerna vil gjøre det vanskelig å bruke massene på nytt og å utvikle området til framtidig bolig-/ byområde.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av masser.</p>
<p>Viser også til Sollihøgda eiendoms høringsinnspill.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

B50 Skui vel, Bærum (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver foreslår at det vurderes å flytte riggområdet ved Kattås av hensyn til myrområde og potensiell ringvirkning på nærliggende naturreservat. Planlagt ny gang- og sykkelveg langs Vestmarkveien støttes.</p>	<p>Kattås er tatt ut av planforslaget. Ny gang- og sykkelveg langs Vestmarkveien er også tatt ut av planforslaget.</p>
<p>Planforslaget om ikke å ha togstasjon på Rustan støttes.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Eventuelle steinknusinganlegg (støyende virksomhet) ønskes innebygd/ lagt i fjell eller langt unna bebyggelse.</p>	<p>Steinknusinganlegg vil plasseres der de er til minst sjenanse for naboer. I Bærum kommune er det Avtjerna som er aktuell plassering. Riggområdene på Reverud og Jong skal ikke brukes til steinknusing.</p>
<p>Av de foreslåtte deponiområdene ønskes nr. 1, 2, 4 og Brenna tatt ut av planforslaget. Det grunngis bl.a. med at områdene er verdifulle, av hensyn til eksisterende bebyggelse, risiko for forurenset avrenning til vernet vassdrag og endring av vannføring i vassdraget.</p>	<p>Massedeponi på nr. 1 og Brenna er tatt ut av planforslaget. Planforslaget for hele området på Avtjerna er endret etter offentlig ettersyn. Se kapittel 2.7.2 om Avtjerna og kapittel 2.9.5 om vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder.</p>
<p>Foreslått bruk av området ved Avtjernsmyra ønskes endret slik at myras viktige funksjon for Rustanelva og som våtmarksområde opprettholdes.</p>	<p>Avtjernsmyra hensyntas i planforslaget. Det er regulert et eget bestemmelsesområde rundt myra.</p>
<p>Det foreslås å utrede et større alternativt deponiområde nordøst for Sollihøgda mellom Kaloåsen og Kallmyråsen.</p>	<p>Dette området ligger ugunstig til mht. vegsystem (E16) og ville medført inngrep innenfor markagrensen. (Et slikt deponi ville blitt kun for</p>

	dette prosjektet og det ville vanskeliggjort gjenbruk).
Det er manglende kartlegging av naturverdi i deponiområdene (kun deponi 3 er kartlagt), både i areal og på ugunstig tid av året (november).	Forslagsstiller vurderer kunnskapsgrunnlaget som godt. Det er ikke registrert store naturverdier i området. Se også kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.
Det ønskes at TBM vurderes brukt som tunneldrivemetode på hele eller deler av strekningen.	Se kapittel 2.2.2 om optimalisering innenfor valgt korridor.

B51 Sollihøgda Jeger og Fiskerforening (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Skytebanen på Høgås gårdsnummer 238, bruksnummer 138 skal være tilgjengelig for skyting hele året. Dette skal også gjelde i hele anleggsperioden.	Det kan bli begrensninger i når vegen til skytebanen kan brukes i anleggsfasen. Dette vil spesielt gjelde når anleggsvegen etableres, men det er også andre faser av arbeidet som vil påvirke bruk av vegen. Prosjektet vil ha dialog med grunneiere og foreningen før og undervegs i arbeidet.
Er interessert i etterbruk av riggområdet.	Tas til orientering. Riggområdet planlegges tilbakeført til dagens arealtilstand.
Riggområdet må ha stor nok kapasitet på drenering. Entreprenør vil holdes ansvarlig for skader påført ved mangelfull drenering.	Riggområde planlegges med tilstrekkelig areal å ivareta vannhåndtering og drenering. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan i anleggsperioden.
Sikring av området og verdier må tas hensyn til i anleggsperioden. Prosjektet ved entreprenør vil holdes ansvarlig for sikkerhet og skader og dersom det ikke er sikret tilgang i anleggsperioden.	Vegen inn vil være stengt for øvrig trafikk. Hvis uvedkommende likevel tar seg fram til anlegget er det utenfor prosjektets kontroll dersom noen utfører tyveri/ skadeverk på anlegget. Eventuell ulovlig aktivitet, som oppdages, vil varsles til politiet på vanlig måte.

B52 Sollihøgda vel, Hole (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker å informeres direkte. Vil bli sterkt berørt.	Merknaden tas til orientering.
For de nærmeste boligene rundt massedeponiene må det gjøres på mest mulig skånsom måte. Alternativt må de eiendommer det dreier seg om løses inn.	Etter høring av samlet planforslag er planene for Avtjerna revidert. Boligene som i størst grad er berørt i anleggsperioden foreslås innløst. Se kapittel 2.7.2 om Avtjerna og kapittel 2.9 om miljøoppfølging i anleggsfasen, håndtering av støy, støy og rystelser og om anleggsperioden på Avtjerna.
Ønsker all transport skal skje på ny E16 i tunnel under Sollihøgda. Transport fra Avtjerna til Brakamyra og Nordlandsdalen vil kunne bruke gammel E16 hvis det ikke legges føringer for at ny E16 må brukes.	Massetransport vil foregå på dagens E16, da utbygging av ny E16 antas å pågå i samme periode. Dersom ny E16 kan brukes, må bruk av ny veg vurderes senere. Nytt kryss ved Avtjerna sør/Lorangmyr gir god tilkomst til ny E16 når denne er ferdig.

B53 Stamvegutvalget E16 (15.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Stamvegutvalget har 3 fylkeskommuner og 16 kommuner langs E16 som medlemmer.</p> <p>Positive til statlig reguleringsplan dersom man kan kombinere rask framdrift samt god lokal forankring.</p> <p>Viser til at motorvegkrysset på Helgelandsmoen er viktig for å opprettholde og øke verdiskapningen i Hole kommune.</p>	<p>Stamvegutvalgets kommentarer tas til orientering. Det vises også til kapittel 2.5 om vegkryss på Helgelandsmoen.</p>
B54 Steinsfjorden Fiskeforening (02.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Fraråder reguleringsplanen slik den foreligger på grunn av mangel på sikre tiltak for oppnåelse av god vannkvalitet i Steinsfjorden. Mener at avskrivning av vinddrevne strømmer er gjort på ufullstendig grunnlag. Har flere spørsmål knyttet til manipulering av vannstand, se merknad side 8. Anbefaler tre avbøtende tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fjerning av eksisterende bro inklusiv terskel i dyprenne mellom Sundøya og Slettøya,• Gjennomgående kanal i ny fylling på Sundøyas østside.• Vanntilførsel fra Randselva til Åsa.	<p>I etterkant av høring av samlet planforslag har utfyllingen blitt redusert og gitt ny utforming.</p> <p>Planforslaget slik det foreligger vil ikke forverre dagens situasjon, se kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling. Rapport om vannmiljø i steinsfjorden er revidert etter høring av planforslag og vurdering av vinddrevne strømmer er omtalt i rapporten.</p> <p>Prosjektet har pekt på mulighet for å endre regulering av vannstand i Tyrifjorden som et tiltak for å øke vanngjennomstrømming i Kroksund.</p> <p>Gjennomgående kanal i fylling er vurdert i planarbeidet, men det er ikke behov for dette for å opprettholde vannutskiftning med de alternative fyllingsstørrelsene som er vurdert. Vanntilførsel fra Randselva sees på som et svært konfliktylft tiltak, og dette er ikke vurdert i prosjektet.</p>
<p>Utfylling i Kroksund kan gi masseforflytning det ikke er tatt høyde for.</p>	<p>Utfyllingen vil utføres lagvis for å stabilisere og konsolidere bunnsedimenter slik at utglidninger ikke skal skje, se også kapittel 2.3. Det er gjennomført en vurdering av mulige effekter på vannkvalitet ved utfylling i Kroksund (rapport FRE-30-A-25321, se dokumentliste i planbeskrivelsen). Analysen viser god robusthet for vannmassene i Tyrifjorden mot forurensning i forbindelse med utfylling.</p>
<p>Det er ikke balanse mellom tap av viktige naturtyper og miljøbelastning i Kroksund i forhold til foreslåtte (eller mulige) avbøtende, restaurerende eller kompensierende tiltak.</p>	<p>Det er planlagt tiltak for å ivareta eksisterende og legge til rette for framtidig naturmangfold. Omfang av utfylling i vann er redusert etter høring av samlet planforslag, se kapittel 2.3. om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen. Det vises også til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø. I forbindelse med utfylling reetableres grunntvannsområder og ny vannkant langs fyllingen får en naturlig utforming med mudderflater og stedefgen vannkant vegetasjon. Det legges slik til</p>
<p>Minst mulig igjenfylling i Kroksund, kun variant A er akseptabelt.</p>	
<p>Vannmiljøet i Kroksundet må forbedres for at ørret skal trives.</p>	

Fjerning av Kroksundbrua åpner for restaurering av strender og bunntopologi.	rette for at pusleplanter og noe elvesnelle-starrsumpen kan reetablere seg i området. Ved å føre Kleivbekken ut mellom fyllingen og dagens strandsonen i sørøst sikres også at en vesentlig del av eksisterende vannkant og kantvegetasjon i området fra Kleivbekken og videre østover mot Elstangen kan bestå. Det vil gjennomføres flere habitatforbedrende tiltak for kreps rundt deler av fyllingen. Det vises for øvrig til planbeskrivelsen og forslag til reguleringsbestemmelser knyttet til det aktuelle området. Fellesprosjektet anbefaler planalternativ med liten fylling i Kroksund.
Kan ikke se at det er mulig å kompensere tap i Kroksund.	

B55 Sundvolden Holding (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver ønsker at vannstanden reguleres slik at større grad av vannutveksling mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden oppnås. Hensikten er å få en bedre vannkvalitet i området.	Det vises til at planforslaget slik det foreligger vil ikke forverre dagens situasjon og det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen. Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar til merknad B54.
Det foreslås å anlegge sluser på begge sider av Kroksund som gir en mulighet til å regulere vannføringen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden.	

B56 Sørums-gata vegforening (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
I anleggsperioden forventes kontinuerlig tilgang til eiendommene, og tiltak for å minimere støy og støv, og at det blir trygt å ferdes til fots og på sykkel, spesielt med tanke på skoleveg.	Atkomst vil bli opprettholdt gjennom hele anleggsfasen. Se også kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.
Forventer en vurdering av å legge Sørums-gata i samme retning som i dag og etablere bil- og sykkelveg over kulvert ned til stasjonen.	Sørums-gata vil bli lagt i samme retning som i dag, men på motsatt side av Bergensbanen. Det etableres ikke bilveg over kulverten mot stasjonen, men gang- og sykkelveg. Trafikkberegning er utført og konstaterer at det ikke er behov for kjøreveg her.
Forventer at Bane NOR og Statnetts vedlikeholdsansvar for Sørums-gata avtales før anleggsstart og at de får kontaktpersoner.	Forslagsstiller vil inngå nødvendige avtaler for gjennomføring av tiltaket.
Forventer at det i forbindelse med anleggsperioden gjøres mulig å legge ned nye vann- og kloakkør, tele- og fiberledninger i trasé dimensjonert for framtidig bruk, slik at eiendommene på vestsida av E16 kan knytte seg til dette.	Eksisterende infrastruktur vil bli sikret/retablert. Dersom det er ønske om ny infrastruktur må det tas opp i forbindelse med grunnverv. Dette avhenger av samarbeid med 3. part. Det vises til omtale i kapittel 2.13 om omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur mv.
Høyspentmastene må plasseres i eiendomsgrensene eller jordekanter.	Tas til orientering. Omlegging av høyspentlinjer er ikke avklart, slik at planforslaget ivaretar flere muligheter. Det vil være utfordrende å følge eiendomsgrensene eller jordekanter da slike anlegg har en ganske stiv linjeføring.
Dagens drenering og vanningsanlegg må reetableres og dagens bekkelukkinger og utløp tas hensyn til.	Tas til orientering. Anlegg vil bli erstattet eller retablert. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

Eiendommene med boliger på vestsida av E16 må tilbys støyskjerma vinduer, lukka ventilasjonsanlegg og støyskjerma uteplass.	Eiendommer/bygninger som har krav på støytiltak vil få dette. Som vedlegg til planbeskrivelsen er det listet bygninger som skal vurderes for støytiltak.
Jordvern må tas på alvor. Mål å opprettholde matproduksjonen på samme nivå som før gjennomføring av prosjektet. Kan løses med nydyrking.	Tas til orientering. Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.
Forventer at det sikres arealer i området ved makeskifte og at landbrukskontorene involveres i større grad i landbruksspørsmål.	Se kapittel 2.14 om grunnerverv og kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer. Eventuelt makeskifte kan igangsettes etter at grunnerverv er gjennomført.
Forventer at Opplysningsvesenets fonds eiendommer i området løses ut og tas med i makeskifte.	Opplysningsvesenets fond må behandles på lik linje med andre grunneiere.
Ivaretakelse og lagring av matjord må skje i samråd med fagfolk og matjorda tilhører grunneieren.	Tas til orientering. Det vises til miljøoppfølgingsplan for anleggsperioden samt kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer. Fagekspertise vil følge opp håndteringen av matjorda. Det er utarbeidet en egen rapport «Overordnet plan for massehåndtering» (FRE-00-A-26330).
Gjenværende arealer må reetableres i samråd med fagfolk og det må etableres vanningsanlegg.	Tas til orientering.
Forventer at det etableres en driftsveg/viltovergang mellom Sørumsmarka og Eikli, fortrinnsvis gjennom Styggedalskrysset.	Nevnte forbindelse sikres ved Sørungata/Ringveien samt ny driftsveg langs Ringeriksbanen. Det tilrettelegges for viltkryssing i Korsdalen.
Ny vegrettsavtale må på plass fra anleggsstart til anleggsstutt og i god tid før anleggsstart og det ønskes en fast kontaktperson i prosjektet.	Det vises til kapittel 2.14 om grunnerverv.

B57 Tanum vel, Bærum (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver mener planforslaget ikke er utredet godt nok. Det er mange negative konsekvenser av planforslaget som ikke kommer tydelig fram. Det er uheldig i et tett befolket boligområde, der tiltakene vil påvirke mange. Det kan ikke fattes planvedtak på grunnlag av det foreliggende planforslaget.</p> <p>I merknaden gis det en juridisk utledning og begrunnelse for hvorfor planforslaget ikke er utredet tilstrekkelig.</p>	<p>Etter høring av samlet planforslag er planforslaget revidert.</p> <p>Tiltakshaver mener det er gjort grundige utredninger av planforslagets konsekvenser i henhold til fastsatt planprogram. Det vises til planbeskrivelsen som redegjør nærmere for planforslaget. Det vises også til kapittel 2.9 som redegjør nærmere for midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.</p>
Det foreslås flere endringer av planforslaget, bl.a. at tverrslag for masseuttak tas ut fra Reverud og Kattås. Det ønskes at den planlagte rømningstunnelen legges annet sted enn Jongjordet.	Kattås er tatt ut av planforslaget. Reverud og Jong opprettholdes som anleggsatkomster. Det er nødvendig med rømningsatkomst, og dette må knyttes til atkomsttunnel.
Det ønskes ikke boliggrigger på Reverud eller Jongjordet.	Det vises til kapittel 2.9.6 om anleggsperioden på Reverud-Jong.
Dersom planforslaget opprettholdes kreves det at avbøtende tiltak blir en del av planforslaget.	Planforslaget er justert etter offentlig ettersyn og det er gjort justeringer som hensyntar innspillet. Det

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 93 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

	vises spesielt til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsperioden og 2.9.4 om trafikksikkerhet i anleggsperioden.
Det varsles at det kan settes i gang rettslige skritt mot reguleringsplanvedtak som ikke tar hensyn til innvendingene merknadsgiver har til planforslaget.	Tas til orientering.

B58 Tolpinrud vel, Ringerike (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver foreslår å flytte det planlagte hensettingsområdet på Tolpinrud til andre områder. Det foreslås å vurdere flere alternativ bl.a. Hen, Årbogen, Kilemoen eller gamle Follum fabrikker.	Tas ikke til følge. Det vises til «Vurdering av alternative hensettingsområder» som er vedlegg til reguleringsplanforslaget.
Det ønskes at planlagte støyskjermingstiltak forlenges nord for Styggedalskrysset og ved barnehagen på Tolpinrud vest.	De foreslåtte støyskjermingstiltakene er basert på støyvurderinger, og ut fra dette er ikke støyskjerm/voll vurdert som aktuelt i dette området. Enkelte bygninger i området vil vurderes for støytiltak, jfr. vedlegg til planbeskrivelsen med liste over bygg som vurderes for støytiltak.
Det ønskes en planskilt gang- og sykkelveg-kryssing av fv. 35 ved Snyta.	Tas til følge.
Det ønskes at planlagt ny atkomstveg fra E16 (framtidig Askvei) til hensettingsanlegget utredes mer mht. konsekvenser, ettersom den kan få mye trafikk dersom den videreføres til Hønefoss stasjon.	Denne vegen er tenkt som atkomst til jordene som blir liggende mellom banene og Ringveien (L23) og med mulighet for å komme ut på Ringveien. Skal det etableres en offentlig veg her med forlengelse til stasjonen vil det bli en kommunal planoppgave som må utredes ved ny plan.
Det foreslås at omlagte høyspentanlegg samles slik at areal som båndlegges av sikkerhetssonen blir mindre. I tillegg blir de mindre synlige for boligområdet.	Tas til orientering. Løsning for høyspentledningene er ikke avklart og planforslaget ivaretar flere muligheter.
Det ønskes at det settes strengere krav i reguleringsbestemmelsene for å begrense høyden på lysmaster som skal settes opp i planområdet. Det ønskes å begrense strøbelysningen.	Det er satt krav i reguleringsbestemmelsene for hensettingsanlegg at belysningen skal utformes for å minimere strøbelysning til tilgrensende bebyggelse.
Ber om at det stilles krav om at støydempende tiltak skal være på plass før arbeider med fylling av løsmasser starter.	Det vises til kapittel 2.9.3 om håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden.

B59 Tronrud Eiendom AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Berømmer prosjektet for effektiv planlegging og mener det er viktig at oppsatt framdrift fortsetter slik at ikke utviklingsareal blir båndlagt unødvendig.	Tas til orientering.
Ber om at planlegging av stasjonstorget tar hensyn til planlagt utvikling av området på Øya.	Tas til orientering. Det vil søkes samarbeid i videre detaljering av stasjonsområdet.
Mener at etablering av en «miljøbru» nedstrøms Hønefoss bru vil forrige inntrykket av	Tas til orientering. En slik bru inngår ikke i planforslaget og er ikke en del av tiltaket.

Jernbanebrua som er sentral i landskapsbildet. Ber om at det legges vekt på siktlinjer mot jernbanebrua i videre arbeid.	
Er opptatt av at det ikke etableres ny trafikkbarriere gjennom sentrum og stasjonstorget. Ber om at det legges opp til at trafikk til og fra stasjonen kommer inn mot stasjonsområdet fra nord og vest.	Det tilrettelegges begrenset med parkeringsplasser ved stasjonen. Forslagsstiller har tett samarbeid med kommunen og fylkeskommunen om tilbringertransport til stasjonen.
Ber om at det vurderes om planlagt veg SSG21 kan videreføres inn mot området ved eiendommene 49/307 og 49/320 fra vest langs jernbanen.	SGS21 er en gang- og sykkelveg som er planlagt å krysse under SB21 for å kobles på eksisterende gang- og sykkelveger syd for jernbanen ved Askveien. Den bratte skråningen mellom Veienkroken og jernbanen må flyttes som en del av tiltaket. Det er ikke plass til gang- og sykkelveg på denne siden av jernbanen i tillegg.
Ber om at området SB21 på eiendommen 49/307 settes av til bolig dersom det ikke skal benyttes i forbindelse med hensettingsområdet.	Tas ikke til følge da arealet er nødvendig for terrengbearbeiding ved bygging av atkomstspor til hensettingsanlegget.

B60 Tyristrand Landsbyforening (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver støtter i hovedsak planforslaget. Mener planforslagets gang- og sykkelveg langs rv. 35/Askveien må forbindes videre nordover til Tolpinrud.	Gang- og sykkelveg langs rv. 35 fra Busundveien helt til Tolpinrud ivaretas i reguleringsplanforslaget ved at ny gang- og sykkelveg etableres fram til Bærenga der eksisterende gang- og sykkelforbindelser går videre til Tolpinrud. Det er satt rekkefølgebestemmelse som sikrer etablering av dette. Det vil også bli underganger ved Snyta og ved Pålsgårdbakken.
Det etterlyses i planforslaget en vurdering av Randsfjordbanen brukt som tilbringertjeneste og som en direkteforbindelse til Oslo (ved at intercitytoget f.eks. starter i Vikersund).	Stasjonsløsningen er ikke til hinder for persontrafikk på Randsfjordbanen. System for tilbringertransport vurderes videre i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen.
Påpeker at utredning av lokale virkninger for Tyrifjordens vestsida bør være mer omfattende i planbeskrivelsen.	Slike regionale virkninger ble i planarbeidet ikke utredet på nytt da slike vurderinger ble gjort i silingsrapport i 2015. Planbeskrivelsen er ikke utvidet mht. dette.

B61 Veidekke Industri AS, Svelviksand AS og John Myrvang AS (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at kryss fra fv. 172 ut på E16 ved Kilemoen vurderes inntatt i reguleringsplanen. Krysset har i perioder stor belastning slik at det blir kø på fv. 172.	Merknaden tas til orientering. Det er ikke aktuelt å ta med dette krysset i reguleringsplanforslaget da tiltaket ligger utenfor det som inngår i oppdraget/bestillingen.
Anleggsarbeidet kan medføre massetransport fra dette området/disse leverandørene og de er bekymret for om krysset har stor nok kapasitet og at dette kan begrense framdriften på prosjektet.	

B62 Veslefrikk barnehage, Bærum (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Behov for utredning om konsekvenser for trafikk i anleggsfasen og beskrivelse av tilhørende avbøtende tiltak.</p> <p>Behov for støyberegninger for bruk av riggområdene som inkluderer forventet støybelastning på Tanumveien og Slependsveien som følge av andre planlagte byggetiltak i området.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.4 om trafikkikkerhet i anleggsperioden og kapittel 2.9.6 om anleggsperioden på Reverud-Jong.</p> <p>Det vises til kapittel 2.9.3 om håndtering av støv, støv og rystelser i anleggsperioden.</p>
<p>Behov for utredning av konsekvenser for salamander ved Vestre Jong gård.</p>	<p>Det er gjort befarings av dammen og det ble ikke registrert salamander i området. Dammen ligger utenfor planområdet og vil ikke bli direkte berørt.</p>
<p>Avbøtende tiltak i forbindelse med anleggsfasen må sikres i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>Det ligger inne avbøtende tiltak, i tillegg vil det legges inn i kontrakt med entreprenør. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsperioden.</p>
<p>Ber om at det redegjøres for valgt rømningsstunnel via Jongjordet og Lars Jongs veg.</p>	<p>Det er utarbeidet et rømningskonsept for å tilfredsstille sikkerhet til tunnel.</p> <p>Rømningsatkomst vil kun ha funksjon ved en ulykke. Rømningsatkomst må ligge ved en atkomsttunnel, være tilknyttet offentlig vegnett, og være lett tilgjengelig. Til daglig vil atkomsttunnelen være en nødvendig driftsatkomst til tunnelen.</p>
<p>Bruken av Jongjordet som anleggsområde må tidsbegrenses til ferdigstilling av rømningsstunnel. Jongjordet kan kun benyttes til ikke-støyende funksjoner. I reguleringsplanen må tillatte aktiviteter/funksjoner detaljeres.</p>	<p>For å koble seg på Askerbanen og gjennomføre prosjektet må Jongjordet brukes. Jongjordet og Reverud blir viktigere når Kattås er tatt ut av planforslaget. Det vises til kapittel 2.9.6 som redegjør nærmere for anleggsperioden i området.</p>
<p>Konsekvensen av støy er ikke grundig nok vurdert. Det må legges inn støykrav i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Krever støydempende tiltak for å kunne forsvarlig drive barnehage.</p>	<p>Støyretningslinje T-1442 er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Det vises til kapittel 2.9.3 om støv, støv og rystelser i anleggsperioden.</p>
<p>Ber om utredning av luftforurensning og tiltak for å minimere luftforurensning.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 om støv, støv og rystelser i anleggsperioden.</p>
<p>Rapport om risiko er for lite detaljert på løsningsforslag og stiller spørsmål vedrørende målemetode og konklusjoner. Behov for utredningen av trafikk på strekningen Tanumveien og til Bjørnegårdsvingen. Tiltak for å sikre kapasitet og sikkerhet i kryss og rundkjøring må innarbeides i reguleringsplanen.</p>	<p>Risikovurdering formassetransport i Bærum er oppdatert etter samlet høring av planforslag. Flere risikoreduserende tiltak er tatt inn i planforslaget, og tiltak vil også bli implementert i kontrakt med entreprenør. Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen og kapittel 2.9.4 om trafikkikkerhet i anleggsperioden.</p>
<p>Må ryddes opp i situasjonen ved gangfeltet i enden av alleen til Vestre Jong gård og bussholdeplass. Gangfeltet må opprettholdes og forsterkes. Fortauet må utvides til gang- og sykkelveg fram til Bjørnegårdsvingen og må innarbeides i reguleringskart og bestemmelser.</p>	<p>Gang- og sykkelvegen foreslås forlenget til Bjørnegårdsvingen. Innspill om gangfeltet tas med i den videre planleggingen av ny gang- og sykkelveg. Andre tiltak kan bli aktuelle i anleggsfasen.</p>

B63 Viksenga velforening, Hole (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Må legges flere overganger mellom moene.	De forbindelser som er i dag videreføres og overgangene som er etablert i dag vurderes å være tilstrekkelig. Det vises også til kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv.
Krever at de som mister husene sine får tomter med tilsvarende kvalitet som de har i dag.	Det vises til kapittel 2.14 om grunnnerv.
Når begynner prosjektet på Viksenga? Hvor finner man gjennomføringsplanen, og i hvilken rekkefølge vil arbeidene skje?	Det vises til kapittel 2.9.6 om anleggsperioden i området Vik-Selteveien.
Kan ikke akseptere at det skjer overskridelser av grenseverdier for støy på kveldstid for boligene.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden og Miljøoppfølgingsplanen som også omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Vurderingen av hvilke hus som skal løses inn virker tilfeldig, da det kun er benyttet beregninger og ikke målinger av støyforholdene.	Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Forutsetter støydempende tiltak på hus som ikke blir innløst.	Det vises også til kapittel 2.14 som omhandler grunnnerv.
Forutsetter at hus med støvplager på Viksenga som ikke skal innløses, jevnlig rengjøres utvendig og at ventilasjonen tilpasses slik at støv ikke kommer inn. Tiltak mot støy- og støvplager må iverksettes før anleggsarbeidene påbegynnes.	Hva som skjer med bygninger som innløses på grunn av anleggsgjennomføringen må vurderes senere, og dette vil i noen grad være avhengig av bygningsmassen, varighet av anleggsarbeider og om det oppstår skade på bygningene i anleggsperioden.
Hva vil skje med de innløste husene?	
Røyseveien er også skoleveg, og krysning burde ikke skje i plan med anleggstrafikk.	Ved vurdering av trafiksikkerhet i anleggsperioden har det vist behov for å gjennomføre midlertidig trafiksikkerhetstiltak langs Røyseveien. Det foreslås derfor nå å legge til rette for midlertidig bru over Selteveien for gang-/sykkelvegen langs Røyseveien. Antall anleggsatkomstene reduseres fra tre til kun en atkomst fra Røyseveien, og det planlegges kryssing av anleggsatkomst i plan ved atkomst til riggområde ved Viksenga og gjennom Vik. Det vises videre til kapittel 2.9.4 som omhandler trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Krever at Nittedalslinja vurderes som alternativ, vil være en bedre løsning økonomisk og praktisk.	Det vises til kapittel 2.2 som redegjør for valg av de konsepter som har vært vurdert i planprosessen.
Det er ikke lagt opp til pendlerparkering på strekningen for de som vil kjøre buss til Oslo, busspendlere må kjøre gamleveien og får ikke utnyttet nytt vegsystem.	Det etableres parkeringer i tilknytning til jernbanestasjonene som vil kunne nyttes av pendlere. Dagens pendlerparkeringer for buss opprettholdes ved Eplehagen, Vik og Sundvollen. Grunnlaget for dagens busstilbud mot Oslo vil svekkes med ny jernbane, og det er usikkert i hvilken grad dagens ekspressbusstilbud opprettholdes.

3.4. Grunneiere og privatpersoner i Bærum kommune

C01 Ole A. Andreassen (31.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver har en drikkevannsbrønn og et bergvarmeanlegg som går 300 m ned i bakken på eiendommen. Videre ønskes å kunne beholde steinmur og stolper mot vegen.	Tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planforslaget. Eiendommen berøres derfor ikke av tiltaket.
C02 Marte Kaasa Arntsen (10.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er opptatt av skolevegen til Jong skole og av støy i anleggsfasen. Det etterspørres hvilke fysiske tiltak som kan gjennomføres for å trygge skolevegen i anleggsfasen. Det blir en anleggsfase på 8 år og det er ikke akseptabelt med døgnkontinuerlig drift i nærhet av boligområder.	Se kapittel 2.9.4 angående skoleveg og trafiksikkerhetstiltak i anleggsfasen. Se også kapittel 2.9.3 angående støy og støv i anleggsfasen og kapittel 2.9.6 om faseplan og anleggsdrift på de ulike områdene.
Det ønskes dialog med prosjektet.	Prosjektet har hatt dialog med grunneiere og berørte parter og vil fortsette medvirkningsarbeidet videre. Se orientering om medvirkning og informasjonsarbeid i kapittel 2.1.
C03 Beboere i Asta Hanssens vei 44-72 (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne stiller spørsmål til valgte rigg- og anleggsområde på Jong. Det bør vises i planbeskrivelsen hvilke alternativ som er blitt vurdert. Dette området er mye brukt av et folkerikt lokalsamfunn til idrett og ellers på fritiden. Det stilles spørsmål om området kan gjøres mindre enn 70 daa.	Se kapittel 2.2 om utbyggingskonsept, kapittel 2.2.2 og 2.9.6 om valg av drivemetode og lokalisering av atkomsttunneler til tunnel og anleggsteknikk, se kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsfasen, samt kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhetstiltak.
Det etterlyses en vurdering av kapasitet i kryssområdet ved Kiwi (Slependveien) og trafiksikkerhet for barn på veg til Jong skole.	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene planlegges og fastsettes nærmere anleggsstart.
Merknadsgiverne er opptatt av økt støy- og støvbelastning som en følge av anleggstrafikk og arbeid over flere år og gjennom døgnet.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overensstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det foreslås alternativt riggområde nord for Ståvivannet.	Alternativet er vurdert, men det gir ikke mange fordeler framfor den nye løsningen med atkomst-tunnel ved Nordby for å avlaste boligområder.
C04 Jon Bergmann-Paulsen (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver ønsker at planlagte vifter fra anleggstunnel plasseres inn i tunnelen for å	Viftene er planlagt plassert slik at de er til minst mulig sjenanse. Se kapittel 2.9.3 angående støy og støv i anleggsfasen.

minimere støyforurensningen. I tillegg ønskes voller, støyskjermer og nye vinduer.	
Det stilles spørsmål om hvorfor man ikke kan bruke TBM som tunneldrivemetode her.	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprenging. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette.
Støyskjermer som etableres må settes opp på en estetisk god måte.	Tas til orientering.
Barns skoleveg må skilles fysisk fra bilvegene for å bedre trafikksikkerheten i anleggsfasen. Det kreves planskilt løsning for gående som skal krysse Tanumveien mellom Reverud og Tanum.	Se kapittel 2.9.4 om konsekvenser i anleggsfasen mht. skoleveg og trafikksikkerhetstiltak. Den eksisterende undergangen dekker behovet for sikker kryssing av Tanumveien i dette området.

C05 Ole og Knut Bolstad (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver opplyser om nøyaktig posisjon til brønn som forsyner fire eiendommer med vann. De er bekymret for om tilførselen av vann vil bli påvirket når det gjøres store tiltak i fjell i umiddelbar nærhet. Brønnen har aldri gått tom for vann og de ønsker at det gjøres tiltak/undersøkelser slik at vannforsyningen ikke blir svekket.	Alle typer brønner vil bli kartlagt og det vil bli avtalt løsninger/kompensasjon for de brønnene som berøres av tiltakene. Se kapittel 2.14.

C06 Johan W. Cappelen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver ber om at det lages en grundigere støy- og støvanalyse og at det innarbeides konkrete forslag til tiltak for å begrense ulempene av anleggsarbeidet.	Tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planforslaget. Eiendommen berøres derfor ikke av tiltaket.2.9.3.
Trafikksikkerheten for alle brukere av Vestmarkveien og Tanumveien må ivaretas.	Se kapittel 2.9.4 om trafikksikkerhetstiltak i anleggsfasen.

C07 Jørgen W. Cappelen (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver foreslår å lage ny og rettere Vestmarkvei fra bussholdeplass Bjerketun til Løkka. Den eksisterende Vestmarkveien på denne strekningen foreslås omdisponert til ny gang- og sykkelveg.	Tiltaket på Kattås er tatt ut av planforslaget og det er derfor ikke planlagt tiltak langs Vestmarkveien. Bærum kommune overtar arbeidet med plan for gang- og sykkelveg langs Vestmarkveien fra Sopolimskroken til Kattås.

C08 Herman Døhlen (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver ønsker at alternativet som går gjennom Sørkedalen gjennomgås av en uhildet jury før man vedtar traseen som ligger i planforslaget. Det listes opp i merknaden fordeler og ulemper for de to traseene.	Valg av hovedtrasé er bestemt og alternativene det pekes på og som ønskes utredet er vurdert bort tidligere. Grunnlaget for disse vurderingene er omtalt i kapittel 2.2.

C09 Øivind Ekeberg (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver foreslår at det bør legges til rette for å etablere en togstasjon på Avtjerna i framtiden.	Det er ikke er aktuelt med togstasjon på Avtjerna; se kapittel 2.2.3.
Planens forslag til deponering av masser vil være i strid med planer om byutvikling på Avtjerna. Måten massene deponeres vil umuliggjøre en framtidig byutvikling. Det foreslås å endre planen slik at deponeringen skjer på en slik måte at det kan brukes som byggegrunn og at Avtjerna kan bli et framtidig byutviklingsområde.	Planforslaget er endret ved Avtjerna Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Det påpekes at den planlagte servicetunnelen til Ringeriksbanen kanskje kan brukes av selvkjørende kjøretøy til og fra Avtjerna en gang i framtiden.	Servicetunnelen kan ikke brukes til et slikt formål. Den er forbeholdt jernbaneformål, se kap 2.2.3.

C10 Terje Finholdt (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver ønsker at det på nytt vurderes stasjon på Avtjerna, at massene som skal deponeres på Brenna/Avtjerna plasseres slik at det kan bli byggegrunn for en byutvikling i området.	Merknaden er belyst i kapittel 2.7.2. Brenna er tatt ut av planforslaget og planforslaget for Avtjerna er endret etter offentlig ettersyn.
Det ønskes at den planlagte servicetunnelen for jernbanen kan benyttes til en framtidig transportmulighet til og fra området.	Servicetunnelen kan ikke brukes til et slikt formål. Den er forbeholdt jernbaneformål, se kap 2.2.3.
Merknadsgiver ønsker å opprettholde vegrett over Brenna gård (i bestemmelsesområde #2-1) til egne eiendommer lenger nord.	Brenna er tatt ut av planforslaget.

C11 Kari og Thorgeir Helverschou Hagen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne foreslår at TBM brukes som tunneldrivemetode. Dette gir bl.a. mindre behov for massetransport.	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprenging. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette.
Uttalelsen til planforslaget fra eierne av Tanumveien 65 støttes.	Tas til orientering.
Det bemerkes at det er mange brukere av vegene i området. De brukes ikke bare til og fra arbeid/skole /barnehage/landbruksarbeid men også til mange ulike fritidsaktiviteter, også av personer som bor lenger unna. Vegene i området er ikke dimensjonert for den planlagte massetransporten.	Kattås er tatt ut og det er planlagt å ta ut masser fra en ny midlertidig atkomsttunnel ved Nordby. Dette vil avlaste området for massetransport i anleggsfasen. Se kapittel 2.9 som omtaler konsekvenser i anleggsfasen nærmere.
Det foreslås flere konkrete tiltak mot støy- og støvulempene fra anleggsarbeidet.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.

Det ønskes at vel, skoler, FAU mv. involveres i anleggsfasen.	Det er gjennomført bred medvirkning i planprosessen, og dette vil bli videreført i anleggsfasen. Se kapittel 2.1.2 om medvirkning.
Det kreves at boliger og installasjoner gis en tilstandsvurdering før oppstart og at det gis erstatning ved eventuelle skader.	Det vil bli foretatt en kartlegging av potensielt utsatte bygninger før anleggsstart, undervegs og etter anleggets slutt.
Det forventes at et alle ulempene et slikt stort prosjekt medfører tilsier at det også søkes løsninger som skåner innbyggerne.	Tas til orientering.

C12 Christopher Hodkin og Miriam Kvanvik (08.05 og 17.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne er opptatt av endret støy- og støvsituasjon fra Tanumveien og Slepndveien som en følge av anleggstrafikk og annen økt trafikk i byggeperioden. Det stilles spørsmål til om støvsituasjonen blir verre enn beskrevet i plandokumentene.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Det etterlyses beregning av kapasitet i kryssområdet ved Kiwi ettersom de antar det blir lengre perioder med kø av bl.a. tyngre kjøretøy i området.	Anleggstrafikk fra Jongjordet vil bruke en midlertidig atkomst fra Slepndveien nord for krysset med Tanumveien («Kiwikrysset») og vil ikke belaste dette krysset. Øvrig anleggstrafikk kan påvirke kapasiteten i krysset.
Det etterlyses tiltak for å bedre trafiksikkerhetssituasjonen i anleggsperioden med flere forslag til tiltak.	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Det stilles spørsmål om hvor lang anleggsfasen vil bli.	Anleggsfasen er stipulert til brutto ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. I kapittel 2.9.6 er det beskrevet nærmere om anleggsperioden for de enkelte områdene.
Det stilles spørsmål om hvorfor fellesprosjektet skal bruke Jongjordet som ligger sentralt til i et boligområde.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet.

C13 Anita Holan (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er opptatt av at eiendommen skjermes mot anleggsområdet og at det tas hensyn til dyretråkk som er i området (rådyr, elg og grevling).	Reverud og andre riggområder vil bli inngjerdet, for å hindre dyr og mennesker å ta seg inn i anleggsområdet.
Det ønskes at det opprettholdes plass til avfallsdunker ved Tanumveien. Det ønskes at område som er satt av til snuplass for rømningsvegen ikke gjøres tilgjengelig for parkering for allmenheten.	Det vil fortsatt være plass til avfallsdunker i området. Det vil ikke legges opp til en offentlig parkeringsplass her.
Det ønskes vurdert mulighet for å etablere støyvoll og terrengarbeid opp mot eiendommen.	Det vil vurderes tiltak for å skjerme eiendommen. Grunneier vil informeres om hvilke tiltak som er aktuelle. Denne eiendommen ligger eksponert ut mot Reverud.

C14 Helge Ilebekk Johansen (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver opplyser om at grunnforholdene er dårlige, med porøst fjell. De ber om at en spesialist undersøker området.	Grunnforholdene er undersøkt, det er geoteknisk ekspertise med i prosjektet som vil bidra i prosjektets ulike faser. Planforslaget inkluderer kart som synliggjør fareområder for ras.
De bor nedenfor en skrent og er redd for fjellskred og eventuelle skader på eiendommen.	Det vil gjøres en kartlegging av hus og anlegg som potensielt kan være utsatt. Dette huset ligger et stykke unna Tanumåsen og er ikke utsatt for skredfare.
De er bekymret for eventuelle skader og ettervirkninger på eiendommen som en følge av arbeid i grunnen, rett under huset.	Det vil bli foretatt en kartlegging før anleggsstart, undervegs og etter anleggets slutt. Se også kapittel 2.9.2 som omhandler miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.
C15 Lilly Marita Johansen (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver påpeker at det er mye trafikk i Slepndveien, at gangvegen ligger på nordsiden og mange gående (skolebarn) har behov for å krysse vegen. Det foreslås å lage tilbud for gående på øst/sydsiden av Slepndveien. Det bør vurderes tiltak for å få ned hastigheten i Slepndveien.	Tilrettelegging for gående på sørsida av Slepndveien er vurdert, både tidligere og nå, men dette krever store inngrep i boligområder. Slepndveien har skiltet hastighet 40 km/t i dag.
C16 Kjersti Aas og Lars Kostveit (12.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver har en brønn som går 60 m ned i grunnen. Det etterspørres konsekvenser fra anleggsarbeidet på denne vannkilden. (Kan det trekkes offentlig vann og kloakk opp til deres eiendom langs ny gang- og sykkelveg?)	Alle typer brønner vil bli kartlagt og det avtales løsninger/kompensasjon for de brønnene som berøres av tiltakene. Se kapittel 2.13.
De blir nabo til anleggsområdet og forventer at de kan bli sterkt berørt av anleggsarbeidet. Videre spørres det om hva slags type kompensasjon som tilbys i perioder med ekstra mye støy? (hotellovernatting?).	Tiltakene i Vestmarkveien og Kattås er tatt ut av planforslaget. De vil ikke lenger være naboer til tiltaket.
C17 Kjell Egil Larsen (17.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er opptatt av at Ståvivannet ikke skal bli tappet som en følge av tunnelarbeidet. Vannet kommer fra kilder i grunnen og kan bli påvirket dersom vannstrømmene i grunnen endres som en følge av sprengningsarbeid i forbindelse med det planlagte tunnelarbeidet lenger vest. En senkning av Ståvivannet vil ha negative konsekvenser for naturmiljøet i området og for Ståvielva og vassdraget nedenfor.	Ved tunnelbygging vil det alltid være en risiko for vannlekkasje som kan påvirke overflate- og grunnvann. Dette er det erfaring på, og det vil bli gjort tiltak for å redusere denne risikoen så mye som mulig. Blant annet vil vann bli overvåket, og det vil bli stilt tettekrav til tunnel. Se også kapittel 2.9.2 som omhandler miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.

C18 Trond Larsen og Anita Bråthen (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver mener tiltaket vil medføre så store inngrep på eiendommen at det blir vanskelig å bebo eiendommen. Det blir for lite areal til uteopphold og parkering. Anleggstrafikken vil komme nær boligen og blir svært belastende, tiltakene som skal gjøres kan påvirke boligen. Det foreslås å enten lage en smalere atkomstveg til deponiet eller å anlegge en alternativ atkomstveg lenger sør. Det bes om innløsning av boligen pga. alle ulemper som blir påført – både i anleggsfasen og i bruksfasen.</p>	<p>Deponiet på Brenna er tatt ut av planforslaget. Det er ikke aktuelt å gjøre tiltakene som var foreslått i tilknytning til deponiet.</p>
<p>Det opplyses om at de har felles vannkilde (brønn) med naboen i øst, boret 42 m ned i grunnen. Anleggsarbeidet og terrenginngrepene kan påvirke denne vannkilden og et eget avløpsbehandlingsanlegg (septiktank og gråvannsanlegg).</p>	<p>Alle typer brønner vil kartlegges og det vil avtales løsninger/kompensasjon for de brønnene som berøres av tiltakene. Denne brønnen vil ikke berøres av dette tiltaket.</p>
C19 Eirik I. og Solvor B. Lome (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiverne er opptatt av endret støy- og støvsituasjon fra Tanumveien som en følge av anleggstrafikk og annen økt trafikk i byggeperioden. Det stilles spørsmål til om støvsituasjonen blir verre enn beskrevet i plandokumentene.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.</p>
<p>Det etterlyses beregning av kapasitet i kryssområdet ved Kiwi (Slependveien) ettersom de antar det blir lengre perioder med kø av bl.a. tyngre kjøretøy i området.</p>	<p>Anleggstrafikk fra Jongjordet vil bruke en midlertidig atkomst nord for Kiwikrysset og vil ikke belaste dette krysset. Øvrig anleggstrafikk kan påvirke kapasiteten, dette må følges opp i senere faser. Se også kapittel 2.9.6 om konsekvenser av anleggsperioden i de enkelte områder.</p>
<p>Det etterlyses tiltak for å bedre trafiksikkerhetssituasjonen i anleggsperioden med flere forslag til tiltak.</p>	<p>Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene vil planlegges og bestemmes nærmere anleggsstart. Se også kapittel 2.9.4 som omhandler trafiksikkerhet i anleggsperioden.</p>
<p>Det stilles spørsmål om hvorfor fellesprosjektet skal bruke Jongjordet som ligger sentralt til i et boligområde.</p>	<p>Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet.</p>
<p>Det stilles spørsmål om eldre vann- og kloaknett som det er en del av i området vil tåle belastningen fra tyngre anleggstrafikk.</p>	<p>Det vurderes i samarbeid med Bærum kommune hvilke områder som potensielt er utsatt for skader på VA-nettet i Bærum.</p>
C20 Erik og Elisabeth Lorange (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgivere er mot de planlagte deponiene på Avtjerna. De er i strid med kommunens plan for området og flere aktørers ønsker for byutvikling.</p>	<p>Se kapittel 2.7.1 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for</p>

Med planforslaget mister grunneierne potensielt verdifulle tomter.	nærmere omtale av Avtjerna, samt kapittel 2.14 om grunnervvervsprosessen.
Det ønskes at et framtidig byutviklingsområde på Avtjerna kan betjenes med autonome busser i framtiden. Det ønskes at planforslaget legger til rette for en slik betjening.	Servicetunnelen kan ikke brukes til et slikt formål. Den er forbeholdt jernbaneformål. Se kapittel 2.2.3.
De stiller seg bak merknaden fra Sollihøgda eiendom.	Tas til orientering.

C21 Regine Lystad (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er bekymret for støy i anleggsperioden.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.

C22 Morten og Kirsten Marman (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver stiller spørsmål til valgte rigg- og anleggsområder. Det bør undersøkes en gang til om det fins områder som ikke sjenerer like mange personer som de som er valgt.	Kattås er tatt ut av planen og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk fra Kattås i Vestmarkveien/ Tanumveien. Se for øvrig kapittel 2.2.2 som omtaler dette nærmere.
Merknadsgiver er opptatt av hvilken effekt anleggsarbeidet og anleggstrafikken har på boligen. De er opptatt av at det kan bli skader på boligen, enten pga. rystelser og/eller senket grunnvannstand (lavere poretrykk).	Det vil bli foretatt en kartlegging av potensielt utsatte bygninger før anleggsstart, undervegs og etter anleggets slutt. Se også kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.
Merknadsgiver er opptatt av økt støy- og støvbelastning som en følge av anleggstrafikk og -arbeid. Det etterspørres generelt hvilke kompensierende tiltak som det planlegges å gjennomføre.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Tiltakene som planlegges vil påvirke dyreliv og friluftsliv i området. Disse virkningene må tas med i vurderingene av hva som er egnet planområde.	Det er tatt hensyn til disse forholdene gjennom kartlegging og planleggingen av prosjektet. Konsekvensene av anleggsarbeidet vil også bli overvåket undervegs.

C23 Rolf Marstrander og Ingrid Heglebäck (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne ønsker bedre begrunnelse for hvorfor TBM ikke er valgt som drivemetode for tunnel mellom Jong og Rustan.	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprenging; se kapittel 2.2.2.
Det foreslås å flytte tverrslagene fra Reverud og Kattås til annet sted. Det foreslås å finne alternativ lenger øst nærmere E16 og Avtjerna der mye av massene er planlagt deponert.	Kattås er tatt ut av planen og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk fra Kattås i Vestmarkveien/ Tanumveien. Se for øvrig kapittel 2.2.2.

Det ønskes ikke brakkerigger i nærområdet.	Kontor- og/eller boligrigg vil kunne være aktuelt på Reverud og/eller Jong. Se kapittel 2.9.6 om anleggsfasen for de enkelte områdene.
risiko- og sårbarhetsanalysene som er gjort i forbindelse med planforslaget er etter merknadsgivers syn ikke gode nok (det gis mange eksempler på feil og mangler).	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene planlegges og bestemmes nærmere anleggsstart. Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Støyutredningene som er gjort er feilaktige og mangelfulle, planforslaget må endres som en følge av disse manglene etter merknadsgivers syn. Det foreslås flere konkrete forslag for å dempe støyen fra anleggstrafikken og anleggsområdene.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Det ønskes satt klare begrensninger på bruken av Jongjordet.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Det er gjort funn av salamander i området. Dette må dokumenteres nærmere før planen kan vedtas.	Det er gjort befaring av dammen og det ble ikke registrert salamander i området. Dammen ligger utenfor planområdet og vil ikke bli direkte berørt.
Det ønskes en bredere involvering av befolkningen før planforslaget sendes til politisk behandling.	Prosjektet har hatt dialog med grunneiere og berørte parter og vil fortsette medvirkningsarbeidet videre. Se orientering om medvirkning og informasjonsarbeid i kapittel 2.1.
Mange av punktene i merknaden er de samme som i flere andre merknader, det hevdes at utredningsplikten ikke er oppfylt.	Forslagstiller mener at tiltaket er godt utredet. Utredningene er i henhold til fastsatt planprogram.

C24 Hilde og Sverre Matheson, Thea Baastad og Thomas Berg (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver krever at det lages en ny og grundigere støyutredning. Kravet kommer som en følge av at den mangler vurdering av støybidrag fra massetransport, impulsstøy, fra riggområdene (Reverud og Jong) og flerkildestøy for aktuelle områder. Planforslaget må inneholde konkrete forslag til støyreducerende tiltak før konsekvensene av planen er kjent og kan vedtas.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.

C25 Marit og Jacob Agner Matheson (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne ønsker bedre begrunnelse for hvorfor TBM ikke er valgt som drivemetode for tunnel mellom Jong og Rustan.	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprenging. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 105 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Det foreslås å flytte tverrslagene fra Reverud og Kattås til annet sted. Det foreslås flere alternativ lenger øst nærmere E16 og Avtjerna, bl.a. Ringeriksveien 202.	Kattås er tatt ut av planen og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk fra Kattås i Vestmarkveien/ Tanumveien. Se for øvrig kapittel 2.2.2 som omtaler dette nærmere.
Det ønskes ikke brakkerigger i nærområdet.	Kontor- og/eller boligrigg vil kunne være aktuelt på Reverud og/eller Jong. Se nærmere begrunnelse for dette i kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i anleggsfasen for de enkelte områdene.
Risiko- og sårbarhetsanalysene som er gjort i forbindelse med planforslaget er etter merknadsgivers syn ikke gode nok (det gis mange eksempler på feil og mangler).	Risiko- og sårbarhetsanalysen er oppdatert og kvalitetssikret og i henhold til veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.
Støyutredningene som er gjort er feilaktige og mangelfulle, planforslaget må endres som en følge av disse manglene etter merknadsgivers syn. Det foreslås flere konkrete forslag for å dempe støyen fra anleggstrafikken og anleggsområdene.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overensstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det ønskes en bredere involvering av befolkningen før planforslaget sendes til politisk behandling.	Det har vært gjennomført en omfattende og bred medvirkningsprosess, se kapittel 2.1 som omtaler dette.

C26 Berit og Kai-Roger Misund (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne er opptatt av at det gjøres tilstandsvurdering av bygninger før anleggsarbeidet starter og at de overvåkes i anleggsperioden. Hvis det oppstår skader vil det kreves erstatning.	Det vil bli foretatt en kartlegging av potensielt utsatte bygninger før anleggsstart, underveis og etter anleggets slutt. Se også kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.
Det protesteres mot planlagt anleggsdrift. Det kreves at det gjøres tiltak for å dempe ulempene fra anleggsstøy og anleggstrafikk.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. I kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtales hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Det gis en rekke forslag til tiltak for å bedre trafikksikkerheten langs Tanumveien og ellers i områdene som blir berørt av anleggstrafikk.	Det er gjort en trafikksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafikksikkerheten. Se kapittel 2.9.4 om trafikksikkerhet i anleggsperioden.
Det foreslås å vurdere en alternativ anleggsveg til tverrslag Kattås over Ringi (retning E16).	Kattås er tatt ut av planforslaget og derfor heller ikke anleggstrafikk derfra.

C27 Marthe Notøy og Nicolai Nyland (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne ønsker at trafikksikkerheten for eiendommene mellom Tanumveien nr. 60 og 52A utredes. Det ønskes at konkrete trafikksikkerhets-tiltak for dette området tas med i planforslaget.	Tiltakene ved Kattås er tatt ut av planforslaget og det blir ikke anleggstrafikk langs Tanumveien på den angitte strekningen. Det er gjort en trafikksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafikksikkerheten. Se også kapittel 2.9.4 om trafikksikkerhet i anleggsperioden.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	106 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Det ønskes støyskjerming mot Tanumveien/det planlagte anleggsområdet på Reverud.	Det er ikke forutsatt støytiltak på strekningen. Mht støy fra riggområdet på Reverud vises det til tiltak omtalt i kap 2.9.
Det ønskes at konstruksjoner på eiendommen blir tilstandsvurdert før anleggsstart.	Det vil bli foretatt en kartlegging av potensielt utsatte bygninger og anlegg før anleggsstart, undervegs og etter anleggets slutt. Se også kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.
De har vannforsyning fra brønn og ønsker å få avklart om drikkevannskilden kan bli påvirket av utbyggingen.	Alle typer brønner vil bli kartlagt og det avtales løsninger/kompensasjon for de brønnene som berøres av tiltakene. se kapittel 2.13.

C28 Nikola Olsen (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er opptatt av trafiksikkerhet i anleggsfasen og påpeker at det er mange barn som skal ferdes i området mens Ringeriksbanen bygges. Det foreslås ulike konkrete fysiske tiltak for å styrke trafiksikkerheten spesielt for myke trafikanter i Tanumveien, Slependsveien og i kryssområdet ved Kiwi. Trafikkavvikling i området ved Bjørnegård bør utredes.	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene vil planlegges og bestemmes nærmere anleggsstart. Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Fortauet i Slependsveien i nord mot Bjørnegårdsvingen bør bygges om til gang- og sykkelveg. Dette bør tas inn i reguleringsplanen.	Merknaden er tatt til følge.
Konsekvenser for trafikk og støy er ikke utredet godt nok i planmaterialet. Kostnadene som er framkommet til nå vil forhøyes av behov for ytterligere tiltak. Det stilles spørsmål ved støyberegningene og metoden som er valgt. Det ønskes at det legges inn begrensninger for støyende aktivitet og flere konkrete støyreducerende tiltak i reguleringsplanen.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det stilles spørsmål om 8 år er å regne som midlertidig. Det bør kanskje behandles som et permanent tiltak etter plan- og bygningsloven?	Anleggsfasen er stipulert til ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. I kapittel 2.9.6 er det beskrevet nærmere om anleggsperioden for de enkelte områdene.
Det foreslås en alternativ løsning for å etablere rømningsveg ved Jong.	Det er utarbeidet et rømningskonsept for å tilfredsstille sikkerhet til tunnel. Rømningsatkomst vil kun ha funksjon ved en ulykke. Rømningsatkomst må ligge ved en atkomsttunnel, være tilknyttet offentlig vegnett, og være lett tilgjengelig. Til daglig vil atkomsttunnelen være en nødvendig driftsatkomst til tunnelen.

C29 Karina Refsgaard og Kenneth Olsen (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne er opptatt av trafiksikkerhet i anleggsfasen ved Kiwi og Bjørnegård ungdomsskole. Det etterspørres fysiske tiltak som bedrer trafiksikkerheten i området som brukes av mange barn og unge, når det kommer mange store anleggsbiler.	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.

Merknadsgiverne er opptatt av økt støy- og luftforurensning langs Tanumveien og Jongjordet som en følge av anleggsarbeidet mens jernbaneanlegget bygges. Det listes opp flere konkrete avbøtende tiltak i merknaden.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen 2.9.3.
--	--

C30 Reverudåsen 37 (26.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne er opptatt av endret støy- og støvsituasjon fra Tanumveien som en følge av anleggstrafikk og forslag til utvidelse av vegen med ny gang- og sykkelveg.	Etter flere innspill er forslaget om ny gang- og sykkelveg på sydsiden av Tanumveien tatt ut av planforslaget og erstattet av ny midlertidig bru for gang- og sykkelvegen over anleggsatkomsten. Kattås er tatt ut av planforslaget. Det vil bli mindre anleggstrafikk i Tanumveien. Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Foreslår å senke fartsgrensen til 30 km/t og å sette opp fotobokser i Tanumveien.	Gjennomgangen av trafikksikkerhetstiltak anviser ikke behov for slike tiltak. Skiltet hastighet og fotobokser fastsettes for øvrig ikke gjennom reguleringsplan, men av Statens vegvesen og Politiet i fellesskap.
Foreslår å flytte riggplassen fra Kattås til et jorde mellom Jong og Bjørnegård skole.	Kattås er tatt ut av planforslaget.
Ber om erstatning som følge av antatt nedgang i markedsverdi på boligene som følge av tiltakene.	Området vil etter at anlegget er ferdigstilt ikke være påvirket. Markedsverdien vil sannsynligvis ikke bli endret i anleggsfasen. Se også kapittel 2.14 om grunnerverv.

C31 Anna Risnes og Tor-Arve Lindefjeld (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne mener massetransporten som er planlagt på Tanumveien fra tverrslagene på Kattås og Reverud vil bli så omfattende at konsekvensene ikke er godt nok utredet i planforslaget. Det foreslås at det utredes andre områder for å ha tverrslag for å drive tunnelen fra f.eks. Vøyenenga som ligger nærmere E16 og planlagt deponiområde.	Kattås er tatt ut av planen og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk fra Kattås i Vestmarkveien/ Tanumveien. Se for øvrig kapittel 2.2.2.
Det foreslås å vurdere TBM som tunneldrivemetode mellom Jong og Rustan.	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprenging, se kapittel 2.2.2.
Utredningsplikten for støy hevdes ikke å være oppfylt. Støy fra planlagt anleggsarbeid og –trafikk kreves utredet mer detaljert. Det foreslås å ta med konkrete støydempende forslag med i planforslaget. Dette må utredes og tiltak inngå i forslaget før planen kan vedtas.	Aktuelle/forutsatte tiltak er omtalt i kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden og kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen.

C32 Heidi Eileen Rustad (15.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver mener tiltaket vil medføre så store inngrep på eiendommen at det blir vanskelig å bebo eiendommen. Det blir for lite areal til uteopphold og parkering. Det anføres en rekke andre konkrete ulemper.	Brenna tas ut av planforslaget, og de ulempene som bli påpekt i uttalelsen, er ikke lenger aktuelle.
C33 Jens-Kristian Ruus (06.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver stiller spørsmålstegn ved forslaget om å lage kombinert gang- og sykkelveg og ridesti parallelt med Vestmarkveien. Ridende har ikke lov til å bruke gang- og sykkelveg.	Kattås er tatt ut av planen og dermed også tiltakene langs Vestmarkveien/Tanumveien. Bærum kommune følger opp med videre planlegging. I denne forbindelse vil også mulige konflikter mellom brukergrupper bli håndtert.
C34 Sameiet Grobstok ved Jan Grobstok (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Avtjerna er i Bærum kommunes kommuneplan avsatt til boligbebyggelse. Forslaget om et så stort massedeponi er uforenlig med planene om boligutvikling. Planen oppfattes som en overkjøring av kommunes mulighet for framtidig boligutvikling.	Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Mener det fins alternative deponiområder til Avtjerna.	Avtjerna er et av flere områder satt av til masseforvaltning. Avtjerna er nødvendig pga. nærhet til atkomsttunnelen midt på den lange jernbanetunnelen. Se også kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av bergmasser.
Ønsker dialog med fellesprosjektet for de som vil bli berørt av deponiet.	Alle berørte grunneiere er kontaktet. Det vil bli nærmere dialog i forbindelse med erverv av grunn og rettigheter, se kapittel 2.14.
Det bes om at overordnet myndighet tar styring i prosjektet.	Prosjektet behandles som statlig plan, med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndighet.
Ber om at stasjonsløsningen på Avtjerna etterprøves av et uavhengig organ.	Det er bestemt av overordnet planmyndighet at Avtjerna ikke skal ha jernbanestasjon, se kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger.
C35 Sameiet Grobstok ved Wærsten, B. Grobstok og I. Reeve (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver protesterer på hvordan tunnelmasser er planlagt deponert på Avtjerna. Det er i strid med kommuneplanen. Skal det deponeres masser her, bes det om at det gjøres på en slik måte at det kan bygges boliger i framtiden.	Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.

C36 Sturla Sandbeck (22.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver er opptatt av stort permanent deponi på Avtjerna. Måten deponiet etableres på har stor betydning for bruken av arealet senere til f.eks. byggegrunn. Som grunneier protesterer merknadsgiver på det planlagte massedeponiet på Avtjerna. Området er avsatt i kommuneplanen til framtidig boligområde.</p>	<p>Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.</p>
C37 Henrik Sandberg (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver påpeker at atkomstvegen til boligen går gjennom planlagt massedeponi nord for Brenna Gårdsvei. Han må ha kjøreatkomst. Det påpekes også flere ulemper.</p>	<p>Brenna tas ut av planforslaget, og de ulempene som bli påpekt i uttalelsen, er ikke lenger aktuelle.</p>
C38 Hanne og Arne Sandnes-Lindtvedt (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver er ikke fornøyd med medvirkningsprosessen, den kom sent i gang og noen av planforslagets løsninger viser tegn på manglende lokalkunnskap.</p>	<p>Prosjektet har hatt dialog med grunneiere og berørte parter og vil fortsette medvirkningsarbeidet videre. Se orientering om medvirkning og informasjonsarbeid i kapittel 2.1.</p>
<p>Risikovurderingen for massetransport synes mangelfullt utredet med de løsningene som foreslås som avbøtende tiltak gitt omfanget med antall tunge biler pr. time gjennom store deler av døgnet i flere år.</p>	<p>Kattås er tatt ut av planforslaget, det vil gi redusert anleggstrafikk i Tanumveien.</p>
<p>Trafikksikkerhetstiltakene som er foreslått langs Tanumveien fanger ikke opp de utfordringene mange brukere har som må krysse vegen i det daglige. Det gjelder den omlagte gang- og sykkelvegen ved planlagt anleggsområde på Reverud og gang- og sykkelvegen langs Vestmarkveien.</p>	<p>Tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planforslaget. Dette reduserer omfanget av anleggstrafikk i Tanumveien.</p> <p>Det er gjort en trafikksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafikksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Blant annet er det gjort en endring ved Reverud, der gang- og sykkelvegen legges på midlertidig bru over anleggsatkomsten. Dette tiltaket erstatter omlegging av gang- og sykkelvegen til sørsiden av Tanumveien. Se også kapittel 2.9.4 som omhandler trafikksikkerhet i anleggsperioden.</p>
<p>Det vil være behov for tiltak mot støy (støyskjermer), som vil kreve areal som bør inngå i planforslaget. Det er ikke god plass langs Tanumveien flere av stedene dette kan bli aktuelt. Det ønskes gjort grundigere vurdering av støyforholdene og at det planlegges ulike tiltak som demper ulempene fra anleggsarbeidet. Det bør stilles krav som om tiltakene er permanente ettersom de vil gjelde over for en lang periode. (Det foreslås ulike tiltak).</p>	<p>Kattås er tatt ut av planforslaget og det vil ikke være det samme behovet for støyskjerming langs Tanumveien.</p> <p>Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.</p>

C39 Elisabeth Shahin-Whyte og Grethe Karin Shahin (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne påpeker at de vil bli utsatt for støy- og støvforurensning i en lang anleggsperiode.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Den eksisterende støyskjermen er i dårlig forfatning og gir dårlig støyskjerming, den bør reetableres.	Fellesprosjektet har meldt inn saken til Statens vegvesen region øst som er vegeier og ansvarlig for denne støyskjermen.
Trafikksikkerheten for skolebarn som må krysse Tanumveien må bedres.	Det legges opp til flere midlertidige tiltak i anleggsfasen som skal bedre trafikksikkerheten. Noen av tiltakene er avklart i reguleringsplanen, mens andre tiltak skal konkretiseres før byggefasen starter opp. Det vil bli involvering av naboer/skoler/FAU før slike løsninger fastsettes.

C40 Ingrid Sjaastad (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver påpeker at planforslaget foreslår tiltak innenfor markagrensen ved Kattås og at området er sårbart med flere nærliggende naturreservat. For å unngå inngrep i dette området foreslås å flytte tverrslaget fra Kattås til f.eks. et industriområde på Vøyenenga.	Kattås er tatt ut av planforslaget og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby nord for Skui.

C41 Nina Skog (17.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er opptatt av økt støy- og støvbelastning som en følge av anleggstrafikk og –arbeid over flere år og gjennom døgnet for berørte skoler, barnehager og boområder. Merknadsgiver er bekymret for anleggstrafikken og sikkerheten på skolevegen for elever ved Tanum og Bjørnegård skoler.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Det er videre gjort en trafikksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafikksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene vil planlegges og bestemmes nærmere anleggsstart. Se også kapittel 2.9.4 som omhandler trafikksikkerhet i anleggsperioden.
Merknadsgiver stiller spørsmål til valgte rigg- og anleggsområder. Det bør gis et begrunnet svar på om det fins andre områder som ikke sjenerer like mange personer som de som er valgt.	Rigg- og anleggsområdene er tilknyttet atkomsttunnelene til jernbanetunnelen. Begrunnelsen for lokalisering av disse er gitt i kapittel 2.2.2. Konsekvensene av anleggsarbeidene for de enkelte områdene er omtalt i kapittel 2.9.6.
Det stilles spørsmål om hvorfor man ikke kan bruke bormaskin i stedet for sprengning for å drive ut tunnellopene?	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprengning. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette.

C42 Skogen gård ved Ketil Jørstad m.fl. (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er nabo til de planlagte deponiene på Avtjerna og er mot størrelsen og omfanget på deponiene. De er redd for framtidig avrenning til deres eiendom, som en følge av at eksisterende elve/bekkeløp blir avskåret med utfylling av terrenget.	Deponiområdene er i revidert planforslag foreslått endret. De nye kotehøydene er redusert (permanent lagring), og det tillates ikke masselagring i det nordligste området ved Avtjerna. Det er også gjort justeringer i forhold til tomtegrenser i dette området. Se også kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna. Bekker som blir berørt vil bli omlagt. Forurensning følges opp videre gjennom arbeidet med anleggskonsesjonen.
Ettersom det ikke planlegges ny stasjon på Avtjerna vil ikke området få nytte av tiltaket. Dette synes urimelig ettersom de skal ta imot store deler av masseoverskuddet fra anleggsarbeidet.	Det er bestemt at det ikke skal etableres togstasjon her, se kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger. Se svar over om massehåndtering.

C43 Annette og Stian Solberg (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne er opptatt av utfordringer med støy i anleggsfasen og at deres bolig får støy fra begge sider av boligen (fra anleggstrafikk på Tanumveien og riggområdet på Jong). Det bes om at det settes opp flere konkrete foreslåtte krav til entreprenør for å begrense støyplagene.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det protesteres mot det planlagte riggområdet på Jong og den støyen anleggsarbeidet vil innebære.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.

C44 Marthe Dyrnes Stabell og Karl Bendixby (13.06.2018 og 24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er opptatt økt trafikk på Tanumveien som følge av anleggsarbeidet.	Kattås er tatt ut av planen og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk fra Kattås i Vestmarkveien/ Tanumveien.
Det stilles spørsmål til om dette er riktig riggområde, så nær til boområder for mange mennesker.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Det arbeidet må foregå i dette området. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Det stilles spørsmål om hvorfor man ikke kan bruke bormaskin i stedet for sprengning for å drive ut tunnellopene?	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprengning. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette.

Det stilles spørsmål om det kan settes inn støydempende tiltak på boliger som er utsatt for mer støy som følge av anleggstrafikken og anleggsarbeidet.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Merknadsgiver støtter uttalelsen til Matheson.	Tas til orientering.

C45 Kathrine Starheim (13.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver er opptatt av at skolevegen for mange elever ved Tanum skole (for et større boligområde) blir påvirket av planlagt riggområde mellom Øvre Åsvei og Tanumveien. Det stilles spørsmål om de planlagte løsningene for omlegging av gangvegene er trafikksikre. Det etterspørres hvilke fysiske tiltak som kan gjennomføres for å trygge skolevegen i anleggsfasen.</p> <p>Det blir en anleggsfase på 8 år og det er ikke akseptabelt med døgnkontinuerlig drift i nærhet av boligområder.</p>	<p>Planforslaget er endret, tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planen. Dette betyr at det ikke blir anleggstrafikk ved Tanum skole. Ved Reverud er det planlagt en midlertidig bru for gang- og sykkelvegen over anleggsatkomsten.</p> <p>Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.</p>
Kapasiteten og standarden på vegene i området er ikke dimensjonert eller tilpasset for den planlagte anleggstrafikken.	Både kapasitet og standard er vurdert å være tilfredsstillende.
Det stilles spørsmål om jordet ved Bjørnegård/Jong blir utilgjengelig i anleggsfasen.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrening fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Det stilles spørsmål om støy fra anleggsarbeidet som skal pågå lenge og over tillatte grenseverdier.	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.</p> <p>Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.</p>
Det stilles spørsmål om det vil tas hensyn til eksisterende bygg med kartlegging av utsatte bygninger for rystelser. Det har vært ras ved Åskroken 51 som bør undersøkes nærmere.	Det vil bli foretatt en kartlegging av potensielt utsatte bygninger før anleggsstart, underveis og etter anleggets slutt. Det vil gjøres undersøkelser i rasutsatte områder før anleggets start. Se også omtale av prosjektets miljøoppfølgingsplan, kapittel 2.9.2.
Er det tatt hensyn til virksomheten ved stall Bjørnegård mht. at hester heller ikke skal utsettes for støy over grenseverdiene?	Ifølge de beregningene som er gjort, er stall Bjørnegård ikke støyutsatt slik at hesteholdet/dyrevelferden blir påvirket.

C46 Ane og Håvard Suleng (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver er særlig opptatt av anleggsfasen med anleggstrafikk, anleggsarbeid og beslag av areal i nærområdet.	Se kapittel 2.2 om utbyggingskonsept og kapittel 2.9 om konsekvenser i anleggsfasen.
Med økt trafikk blir det dårligere kapasitet på vegnettet, særlig ved Kiwi og skolevegen for barn som skal til Jong skole blir mer utfordrende mht. trafiksikkerhet.	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene vil planlegges og bestemmes nærmere anleggsstart. Se også kapittel 2.9.4 som omhandler trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Det bes om å få senket støynivået fra anleggsarbeidet og mer informasjon om konsekvenser om støy fra planlagte vifter langs Lars Jongs vei i driftsfasen.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det ønskes at Jongjordet ikke blir beslaglagt i like stor grad som planforslaget legger til grunn. Dette området brukes om vinteren til ski og om sommeren er det en turveg som er mye brukt.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 om konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.

C47 Øyvind Teigen (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver mener at planforslagets omlegging av gang- og sykkelveg til sydsiden av Tanumveien ved Reverud er uheldig. Forslaget innebærer en lang omveg. Det foreslås å etablere en kulvert eller bru, slik at anleggstrafikk kan krysse i et annet plan.	Merknaden tas til følge. Planforslaget er endret i tråd med dette innspillet.
Det foreslås at det settes opp et flettverksgjerde langs gang- og sykkelvegen i Tanumveien for å hindre barn å komme ut i kjørebanelen.	Tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planen. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk i Tanumveien ovenfor Reverud. Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Se kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Det foreslås at kjøreatkomsten til riggområde Reverud plasseres annet sted enn angitt i fagrapport støy og vibrasjoner.	Atkomsten er foreslått plassert der den er vurdert å gi størst grad av trafiksikkerhet. Endelig lokalisering av atkomst skal godkjennes av vegmyndigheten.
Det bes om at det gjøres tiltak for å dempe støy- og støvulemper fra anlegget.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Det foreslås å bruke tunnelboremaskin for å etablere tunnelen.	TBM som drivemetode er vurdert, men det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprengning. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette.

C48 Herdem og Reidar Trønnes (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver stiller seg bak uttalelsen fra «Nabogruppe Vestre Jong» og «beboere i Asta Hanssens vei».	Merknaden tas til orientering.
Det ønskes at det etableres en trygg gangkryssing for skolebarn til og fra Jong skole ved «Kiwikrysset».	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Se kapittel 2.9.4 som omhandler trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Det foreslås at den planlagte bruken av Jongjordet begrenses ettersom det er mange som bruker jordet og det er mange som bor i umiddelbar nærhet.	Jongjordet er viktig å brukes som anleggsområde for å bygge anlegget som skal henge sammen med den eksisterende Askertunnelen. Jongjordet ligger mer gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet.
C49 Siv og Per-Stian Vatne (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne ber om at det gjøres tilstandsvurdering av bolig og undersøkelse av bratt skråning bak huset før anleggsarbeidet starter. Det ønskes at det forhindres skader av steinsprang e.l. og skriver at det vil kreves erstatning ved eventuelle skade på hus eller eiendom.	Alle hus og bygninger som ligger utsatt til vil bli undersøkt før, undervegs og etter anleggets slutt. Se også kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.
Det ønskes flere konkrete tiltak for å minske støy- og trafikkulempene fra anleggsarbeidet/ anleggstrafikken.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Det er videre gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak. Se kapittel 2.9.4 som omhandler trafiksikkerhet i anleggsperioden.
C50 Beboere i Vesthavnveien, Nedre Ås vei, Aasta Hanssens vei og Myrliveien (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne påpeker at de ble berørt av utbyggingen av Askerbanen mellom 2002-2007. Det er uheldig at det samme området blir påvirket av en ny stor jernbaneutbygging.	Tas til orientering.
De foreslåtte planbestemmelsene for felt B1-B3 og f_SV er for strenge. Det ønskes i stedet en sikringssone med planbestemmelse for dette området a la den ordlyden gjeldende plan for området rundt Vesthavnveien har.	Merknaden tas til følge. Bestemmelsene er endret for dette området.
Planforslagets bestemmelser for felt B2 og B3 ønskes endret, slik at de er de samme som for B1.	Bestemmelsene er endret, men det er fortsatt en forskjell mellom områdene, i tråd med eksisterende plansituasjon.
Det foreslås å legge atkomst til planlagt rømningstunnel på Jong via Lars Jongs vei og ned på Jongjordet.	Dette er i samsvar med regulert løsning.
Det foreslås at Jongjordet tas ut av planforslaget, alternativt at det legges restriksjoner på bruk mht. tid og type anleggsarbeid.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	115 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

	og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 om konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Det foreslås å legge inn flere konkrete begrensninger for støyende arbeid i planbestemmelsene.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det hevdes at utredningsplikten ikke er oppfylt for flere tema bl.a. for konsekvenser for salamander, alternative plasseringer av tverrslag, støyberegninger for riggområdene og trafikkvurderinger med forslag til konkrete tiltak.	Tiltakshaver mener tiltaket er utredet i henhold til planprogrammet. Det vises til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø, samt kapitlene 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen og 2.9.3 om håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden.

C51 Vestre Jong gård ved Esben Oust Heiberg (18.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver har fått muntlig informasjon av fellesprosjektet om at de ønsker å erverve areal på ca. 4 daa fra Vestre Jong gård.	Planforslaget er justert, det er nå behov for midlertidig å erverve ca. 4,5 daa. I tillegg beslaglegges ca. 45 daa midlertidig i anleggsfasen.
Erfaring tilsier at tilbakeføring av arealer til jordbruk ikke gir gode resultater. Det må lages en forpliktende plan for denne tilbakeføringen.	Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer samt planbestemmelsene om tilbakeføring av anleggsområder.
Det bes om at fellesprosjektet måler grunnvannstanden før anleggsstart og følger utviklingen undervegs.	Grunnvannstanden vil bli målt på utvalgte punkter før, undervegs og etter anleggets slutt.
Ved grunnverv ønskes kompensasjon for ulemper, inntektstap og avståelse av grunn midlertidig og permanent.	Det vises til kapittel 2.14 som beskriver grunnvervsprosessen og spesielt kapittel 2.14.2 Erstatningsfastsettelse.

C52 Vestre Jong Huseierforening (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at planlagt bruk av jorden på Jong innskrenkes mht. bruk, i utstrekning og i tid. Området ligger sentralt i et lokalmiljø med mange boliger og er mye i bruk.	Avsatt areal vurderes å være nødvendig for rasjonell anleggsgjennomføring. Se kapittel 2.9 om forutsatte tiltak for å begrense ulemper i anleggsfasen.
Krever at det tas inn bestemmelser om støy fra anlegget som skal gjelde både anleggsfasen og permanent situasjon.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Er også opptatt av trafikksikkerhet i anleggsfasen, rassikring av Tanumåsen og at Lars Jongs vei holdes åpen og at det opprettholdes muligheter for parkering langs vegen.	Se kapittel 2.9.4 som omhandler trafikksikkerhet i anleggsperioden. Parkering langs Lars Jongs vei vil kunne bli endret som en følge av rampen ned på jorden. Skredutsatte områder er nå markert i reguleringsplanen som hensynssoner med egne bestemmelser.

Merknadsgiverne er også med i Nabogruppe Vestre Jong og stiller seg bak det innspillet til planarbeidet.	Tas til orientering.
--	----------------------

C53 Nabogruppe Vestre Jong (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne mener at planforslaget ikke er godt nok utredet. Konsekvensene av planforslaget er ikke godt nok belyst og planen vil derfor ikke kunne brukes til å styre/begrense anleggsarbeidet. Det er spesielt forhold rundt avbøtende tiltak i anleggsfasen som er så langvarige at de bør bestemmes gjennom reguleringsplanen. Forholdene som ikke er godt nok utredet er bruken av anleggsområder, støy i anleggsfasen og etter, døgnkontinuerlig anleggsdrift nær tett befolket område, trafiksikkerhet i anleggsfasen, naturmangfold (salamander) og sikkerhet ved anleggsområdene.	Planforslaget er justert og utdypet etter offentlig ettersyn. Flere av forholdene som omtales som mangelfullt utredet skal først behandles nærmere anleggsgjennomføring. Se kapittel 2.9 Midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsfasen og kapittel 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø for nærmere omtale.
Sikringssonen for Felt B1-B3 og f_SV (Vesthavnveien) bør endres til gjeldende plans bestemmelser.	Merknaden tas i hovedsak til følge. Bestemmelsene er endret for dette området.
Ettersom denne planen kun skal behandles politisk en gang er det viktig at medvirkningen blir bra. Det ønskes at prosjektet involverer lokalmiljøet til medvirkning og at planen detaljeres mer før planforslaget sendes til politisk behandling.	Prosjektet har hatt dialog med grunneiere og berørte parter og vil fortsette medvirkningsarbeidet videre. Se orientering om medvirkning og informasjonsarbeid i kapittel 2.1.

C54 Siri W. og Anders W. Vikenes (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver stiller seg bak uttalelsen fra «Nabogruppe Vestre Jong» og «beboere i Asta Hanssens vei».	Tas til orientering.
Det ønskes at det etableres en trygg gangkryssing for skolebarn til og fra Jong skole ved «Kiwikrysset».	Det er aktuelt med mindre tiltak i kryssområdet for å bedre trafiksikkerheten.
Det foreslås at den planlagte bruken av Jongjordet begrenses ettersom det er mange som bruker jordet og det er mange som bor i umiddelbar nærhet.	Se kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvensene av anleggsarbeidene for de enkelte områdene.

C55 Vågebyveien 13 - 17 (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne er opptatt av at anleggsfasen er lang og at boligene deres er støyutsatt i denne fasen også om natten.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.

De stiller spørsmålstegn ved om 8 år er midlertidig. Det bør kanskje behandles som et permanent tiltak?	Anleggsfasen er stipulert til ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. I kapittel 2.9.6 er det beskrevet nærmere om anleggsperioden for de enkelte områdene.
De avbøtende tiltakene som framkommer av plandokumentene er ikke tilstrekkelige til å løse ulempene som følger av anleggsarbeidet i form av støy og trafikk.	Det er gjort en trafiksikkerhetsrevisjon og det er inkludert tiltak i planen for å bedre trafiksikkerheten. Det foreslås flere tiltak som kan gjennomføres i anleggsfasen. Tiltakene vil planlegges og bestemmes nærmere anleggsstart. Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.
De stiller spørsmålstegn ved valgt metode for å etablere tunnelene og om det fins mer egnete områder for masseuttak og massetransport nærmere deponiområdet på Avtjerna.	Ulike drivemetoder for tunnel er vurdert og det er forutsatt drift med konvensjonell boring og sprenging. I kapittel 2.2.2 er det redegjort for bakgrunnen for dette. Kattås er tatt ut av planen og en midlertidig atkomsttunnel for anleggsdrift er planlagt ved Nordby, nord for Skui. Dette betyr at det ikke vil være anleggstrafikk fra Kattås i Vestmarkveien/ Tanumveien. Se for øvrig kapittel 2.2.2 som omtaler dette nærmere.
Det bes om at det skal framkomme tydeligere hvor det er planlagt steinknuseverk og at riggområdet på Reverud gjøres mindre og flyttes vestover. Eksisterende vegetasjon vil ha en positiv effekt mot støy- og støvplager.	Reguleringsbestemmelsene åpner ikke for steinknuseverk på Reverud eller Jong. På Avtjerna blir det aktuelt med steinknuseverk. Arealet som er avsatt til anleggsområde på Reverud opprettholdes.

C56 Ingunn Wist og Reidar Kveine (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne foreslår at det planlagte anleggsområdet på Jongjordet gis begrensninger for bruk i tid og omfang gjennom planens bestemmelser.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 om konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Det foreslås at det legges klarere begrensninger på støy fra anleggsarbeidet og anleggstrafikken. Det bes om at bygninger om kan være utsatt for rystelser besiktiges før anleggsstart og at de overvåkes gjennom anleggsfasen. Det gjøres også oppmerksom på at mindre rystelser også kan være sjenerende for naboer.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Alle hus og bygninger som ligger utsatt til vil bli undersøkt før, underveis og etter anleggets slutt. Se også kapittel 2.9.2 som omhandler miljøoppfølgingsplanen for prosjektet.
Det foreslås at det gjøres flere konkrete tiltak for å bedre trafiksikkerheten i hele området i anleggsfasen.	De forutsatte trafiksikkerhetstiltakene vurderes å være tilfredsstillende. Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.
Det bes om at støvdempende tiltak fra MOP følges opp i anleggsfasen.	Se kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingstiltak.
I Lars Jongs vei bak Jardarhuset er det bekymring for rasfare fra delvis sikret fjellskjæring.	Skredutsatte områder er markert særskilt i planen. Skredfare ved Jardarhuset er ikke kjent. Det vises også til kapittel 2.9.3 om støv, støy og rystelser i anleggsperioden.

C57 Økri gård ved Sjur Jacobsen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver har to eiendommer med hytter og uthus som vil bli berørt av planforslaget, i området øst for Avtjerna. Begge er i bruk i forbindelse med skogsdrift og rekreasjon. For at husene og eiendommene skal kunne brukes i anleggsfasen må det opprettholdes veiforbindelse og areal til å drive tømmerdrift (plass til lagring og lastning av tømmer). Plangrensen for masselagring på den sørøstre delen av Avtjerna bes flyttet vestover i henhold til innsendt skisse. Med en slik plassering blir det mulig å bruke huset i anleggsfasen og i driftsfasen.</p>	<p>Merknaden er i hovedsak imøtekommet ved endring av planen i sør og ved at eiendommene er sikret atkomst gjennom reguleringsbestemmelsene.</p>
<p>Som avbøtende tiltak bes det om at begge husene isoleres mot støy. Ved skader på bygningsmassen som følge av sprengningsarbeid e.l. vil det kreves erstatning.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.</p>
<p>Overskuddsmasser fra anlegget/deponiet ønskes brukt vederlagsfritt til skogsbilvegbygging mv.</p>	<p>Ønsket kan være aktuelt å vurdere ved avtale om midlertidig erverv av rettigheter.</p>
C58 Anne Østensen og Einar S. Iversen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver er positiv til at Vestmarkveien planlegges breddeutvidet for å gi bedre plass til toveis anleggstrafikk. Den planlagte gang- og sykkelvegen på den samme strekningen med bredde 6m ønskes innskrenket til 3 m. Det anføres flere mulige ulemper.</p>	<p>Planforslaget er endret etter offentlig ettersyn. Tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planen. Øvrige merknader er derved ikke relevante.</p>
C59 Øvre Aas gård ved Svein Fr. Aas (17.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiver ønsker å flytte foreslått støyvoll og innskrenkning av planområdet for å ta vare på en del av eiendommen til en potensiell grønnsakhage.</p>	<p>Ønsket vil bli vurdert i forbindelse med avtale om midlertidig erverv av rettigheter.</p>
<p>Hovedhuset ønskes støyisolert ettersom det er fra 1947 og ikke er støyisolert.</p>	<p>Støyberegninger viser at huset ikke vil være utsatt for anleggsstøy over grenseverdier. Det vises også til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.</p>
<p>Merknadsgiver ønsker at anleggsvegen legges til skogholtene som deler jordene og lengst unna gården.</p>	<p>Hele anleggsområdet kan bli aktuelt å ta i bruk. Anleggsvegen vil legges slik at den er til minst mulig ulempe, men trafikksikkerhet i forhold til utkjøring til Tanumveien og i forhold til gang- og sykkelvegen er viktige hensyn.</p>
C60 En gruppe foreldre på Øvre og Nedre Ås (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Merknadsgiverne er opptatt av at skolevegen for mange elever ved Tanum skole (for et større</p>	<p>Planforslaget er endret, tiltakene langs Vestmarkveien og ved Kattås er tatt ut av planen.</p>

boligområde) blir påvirket av planlagt riggområde mellom Øvre Åsvei og Tanumveien. Det stilles spørsmål om de planlagte løsningene for omlegging av gangvegen er trafikksikker. De har forslag til løsning for å kunne beholde gangvegen på nordsiden av Tanumveien. Det etterspørres hvilke fysiske tiltak og tidsbegrensninger for anleggstrafikk som kan gjennomføres for å trygge skolevegen i anleggsfasen.	Dette betyr at det ikke blir anleggstrafikk ved Tanum skole. Ved Reverud er det planlagt en midlertidig bru for gang- og sykkelvegen over anleggsatkomsten. Dette tiltaket erstatter den tidligere foreslåtte omleggingen av gang- og sykkelvegen. Se også kapittel 2.9.4 om trafikksikkerhet i anleggsperioden.
Kapasiteten og standarden på vegene i området er ikke dimensjonert eller tilpasset for den planlagte anleggstrafikken. Det bør tas med en ny undergang ved Kiwi og krysset bør utformes på en bedre måte i planforslaget.	Jfr. punktet over er planforslaget endret slik at det blir mindre anleggstrafikk langs Tanumveien og dermed i krysset ved Kiwi. Det er ikke forutsatt tiltak i kryssområdet Slependveien/Tanumveien, men dette kan, hvis påkrevet, gjennomføres innenfor eksisterende vegareal. For øvrig anses vegnettet å ha tilfredsstillende kapasitet og standard.
Det foreslås at det tas med et krav i reguleringsplanen om at fortauet fra Slependveien 16 til Bjørnegårdsvingen skal utvides til en separat gang- og sykkelveg.	Merknaden er tatt til følge.

C61 Øvre Ringi gård og Nedre Ringi gård ved Klaveness og Ringi (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiverne ønsker dialog med prosjektet om mulig mottak av rene masser, at de får opprettholdt veg til et sandtak og at tilbakeføring etter anleggs slutt gjøres i henhold til grunneiernes ønsker.	Kattås er tatt ut av planforslaget. Dette er et område prosjektet ikke har planlagt å bruke til anleggsområde lenger.
Den foreslåtte nye gang- og sykkelvegen må ikke stenge for bruk av veg fra Vestmarkveien til Ringi.	Som følge av at atkomsttunnel på Kattås er tatt ut av planen er veggen også tatt ut av planen.

3.5. Grunneiere og privatpersoner i Hole kommune

D01 Advokatfirmaet Fulford Pettersen & co på vegne av eier av «Sundvolden» gnr./bnr.: 231/7 (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker en reduksjon av areal avsatt i felt SBT10 og at arealet heller avsettes til bebyggelse og anlegg, og bestemmelsesområdet for massedeponiet.	I etterkant av offentlig ettersyn av samlet planforslag har utfylling og foreslått arealbruk på Sundvollen blitt endret, både med tanke på størrelse, avgrensning og utforming. Det innebærer at areal avsatt til jernbaneformål er vesentlig redusert i det foreliggende planforslaget. Videre vises det til kapittel 2.3 som omhandler muligheter for stasjonsutvikling på Sundvollen. LNF- området med sikringssone, er i dag avsatt til nåværende LNF-område i kommuneplanen. Reguleringsplanforslaget opprettholder gjeldende arealbruk for de områder som ikke blir permanent beslaglagt, samt på utfyllingsarealer. Ny arealbruk i andre områder må avklares i ordinære kommunale planprosesser. Det er i fellesprosjektet sin interesse at stasjonsnære arealer utvikles med konsentrert bebyggelse. Fellesprosjektet vil bidra med videre dialog om dette. Det vises også til kapittel 2.14 om grunnerverv.
For Samferdselsanlegg S10, er det i illustrasjoner til planforslaget vist atkomstveger og en stor parkeringsplass på terreng. Arealet anses som den mest attraktive delen av eiendommen «Sundvolden» og arealet er egnet til boligformål. Dimensjoneringen av parkeringsplassen anses som for stor.	
LNF-området med sikringssone kan utnyttes til bebyggelse i framtiden og er i dag uregulert, ser derfor ingen grunn til at arealet trenger å inngå i planforslaget. Ønsker videre dialog.	
D01 Advokatfirmaet Fulford Pettersen & co på vegne av eier av «Sundvolden» gnr./bnr.: 231/7 (09.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Viser til tidligere merknad 24.06.2018 (D33).	Det vises til forslagsstillers kommentarer til merknad datert 24.6.18.
Mener det er feil arealformål for felt SBT10. Eiendommen med gnr. 231 bnr. 7 bør settes av til bolig- og næringsutvikling. Parkering bør integreres i bebyggelsen eller legges under bakken. De sentrumsnære arealene tett på stasjonen bør ikke reguleres til LNF-områder, men inngå i en helhetlig plan som gir rom for fortetting og sentrumsetablering. Det stilles spørsmål ved ny undergang for gang- og sykkeltrafikk, bør isteden legges over veg i form av en overgangsbro eller i plan.	Områder som ikke inngår i planforslaget vil kunne være gjenstand for ordinær planlegging, med kommunen som planmyndighet. Foreslått undergang er i revidert planforslag endret slik at det blir passasje under bru for Holeveien som også ivaretar løp for Kleivbekken.
En løsning med kryss på Helgelandsmoen vil gi det beste utgangspunktet for tettstedsutvikling i Sundvollen.	Bygging av kryss på Helgelandsmoen innebærer noe mindre trafikk på eksisterende E16 ved Sundvollen enn løsning uten kryss. Dette utgjør i størrelsesorden 1100 kjøretøy pr. dag i 2044, eller om lag 20-25% av den totale trafikken i 2044. Trafikken er likevel mer enn halvert sammenlignet med dagens situasjon. Se kapittel 2.5.

D02 Advokatfirmaet Buttingsrud på vegne av «Thiisodden» gnr. 190, bnr. 22, 60, 68, 69 og 70 (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Motorveibru fra Rørvik over Kroksund til Pilevika vil ha negative konsekvenser for naturen. Trafikken vil føre til utslipp av svevestøv, støy og salt i Tyrifjorden. Eiendommene på Rudstangen vil bli avskåret på tangen av motorveibrua. Oppføring av brua vil føre til at vegen blir stengt. Det er i dag tinglyst vegrett, som vil få betydning dersom eiendommene blir uten atkomst. Det legges til grunn at grunneiere vil bli kompensert økonomisk for sitt tap og ønsker dialog.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.5 om vannkvalitet og forholdene i Tyrifjorden. Planforslaget justert, og en av flere endringer er ny atkomst for hytter på Rudstangen. Det foreslås atkomst vest for tunnelportalen for ny E16 tunnel og med forlengelse av felles veg f_SV14. Vegen etableres fram til eksisterende parkeringsplass.</p> <p>Det vises videre til kapittel 2.14 om grunnverv og erstatninger, og prosess for gjennomføring av dette.</p>
D03 Eva og Ole-Ludvig Akre (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Eiendommen ligger ved påhugget for hovedtunnel Sundvollen og tverrslag på Sundvollen. Det er oppført en 3 etasjers bolig med kjeller og et uthus/låve. Jernbanens hovedtunnel krysser under selve hovedhuset, og servicetunnelen ligger noe parallellforskjøvet mot vest.</p>	<p>Jernbanetunnelen som ligger under bebyggelsen vil ha en bergoverdekning på omtrent 10 til 15 meter og det er å anse som tilstrekkelige.</p>
<p>Huset er fundamentert på løsmasser og konstruksjonen er setningsømfintlig, en senkning i grunnvannstanden vil gi setninger. Grunnvannstanden må derfor opprettholdes, registreres og holdes under oppsyn og eventuelt må det iverksettes tiltak som vanninjisering. Forutsetter at det blir utført supplerende fjellkontrollboringer og geotekniske sonderinger for å fastslå løsmassenes mektighet og beskaffenhet. Krever at utbygger legger fram dokumentasjon på at forholdene er ivaretatt både før, under og etter anleggsfasen.</p>	<p>Det vises generelt til kapittel 2.8 om grunnstabilitet og kapittel 2.9 som omhandler midlertidig arbeider og konsekvenser i anleggsperioden samt 2.14 som omhandler grunnverv. I Miljøoppfølgingsplanen stilles det krav til de områder der man potensielt kan få en senkning av grunnvannet/poretrykket. Der dette kan gi en negativ konsekvens på nærliggende bygg/konstruksjoner skal det tas hensyn og etableres et overvåkningsprogram for poretrykk/grunnvannstand.</p>
<p>Konstruksjonene er rystelsesømfintlige og det må stilles strenge krav til vibrasjoner og svingehastigheter ved sprengning.</p>	<p>Bygninger med nærhet til områder hvor det skal sprenges besiktiges før sprengningsarbeidene starter for å kartlegge bygningens status vedrørende skader og vedlikehold. Rystelser fra sprengningsarbeider skal også overvåkes i utsatte områder.</p>
<p>Forutsetter at utbygger foretar grundig registrering av bygningene før anleggsarbeidene igangsettes og at det følges opp med kontinuerlig registrering av rystelser undervegs. Overgangen fra betongkulvert til bergtunnel blir liggende tett opp til eiendomsgrensen.</p>	
<p>Har i dag vannforsyning fra dypvannsbrønn og sanitærutslipp med septiktank og spredning i grunnen. Begge funksjoner blir satt ut av drift som følge av anleggsaktiviteten. Forutsetter at begge funksjoner blir opprettholdt i anleggsfasen og at de blir tilknyttet offentlig vann og spillvann kostnadsfritt. Grunneier har også en vannbrønn tilknyttet anleggsgartnervirksomhet som berøres</p>	<p>Se kapittel 2.14 om grunnverv.</p>

av tunnelene og som må opprettholdes, det vil innebære etablering av ny dypvannsbrønn.	
Forutsettes at atkomsten opprettholdes under anleggsperioden og at det opparbeides forsvarlig atkomst når anlegget ferdigstilles.	Dagens atkomst opprettholdes til ny midlertidig atkomst i anleggsperioden eller permanent atkomst i henhold til reguleringsplanen er etablert.
Vil ha store støyplager i anleggsperioden og strukturstøy fra togtrafikk ved permanent drift.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden og kapittel 4.1.12 i planbeskrivelsen om støytiltak i driftsfasen.
Usikre på om det er forsvarlig å bo på eiendommen og krever en vurdering av dette. Fellesprosjektet må framlegge en framdriftsplan for når aktivitetene er tenkt utført.	En grov oversikt over hovedaktivitetene slik de er planlagt så langt er gitt i kapittel 2.9.6. Detaljerte framdriftsplaner for anleggsperioden utarbeides i seinere fase av prosjektet. Det vises også til kapittel 2.14.3 om naboforhold.
Livskvaliteten vil bli påvirket og merknadsgiver vurderer at pensjonisttilværelsen ikke kan tilbringes i et anleggsområde. Vil komme til å trenge juridisk bistand og tar forbehold om at de får kostnadsfri rettshjelp.	Merknaden tas til orientering og følges opp i prosessen med erverv av grunn og rettigheter, jf. kapittel 2.14.

D04 Bjørn Andvig (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ved å utnytte utsprengte masser fra tunnelen mellom Rudsøgarden/Kroksund og Kjellerberget vil man redusere behovet for lengre transport og store miljøutslipp. Fokusere på god massebalanse vest for Kjellerberget, og justere på høyder for å unngå at traséen går på fyllinger, og anvende fyllinger for arrondering av arealene.	Det er et mål å oppnå en mest mulig rasjonell masselogistikk, hvor massene i størst mulig grad nyttes i nærheten av der de oppstår.
For friluftsliv i områdene mellom Kjellerberget og Helgelandsmoen er det svært viktig at det både er støyskjerming og visuell skjerming av traséen.	Traseen gjennom Bymoen/Mosmoen vil med de planlagte vollene i stor grad være skjermet visuelt. Etter anleggsgjennomføring vil det legges til rette for reetablering av skog inn mot ny veg og bane.
Vollene mellom Kjellerberget og Helgelandsmoen må økes med 1-1,5 m, slik at de blir 3-3,5 m høye og med en slakere profil på utsiden mot eksisterende terreng. Man oppnår både bedre støyavskjerming og en langt bedre visuell tilpasning til eksisterende terreng. Vilt-overgang og overgang for skiløyper og stier, vil ha effekt av høyere voller. Vegetasjon kan ha stor effekt, særlig på «skarp støy» spesielt i vinterhalvåret. Over store flater har støyen meget stor spredning, og kan være plagsom i 1-1.5 km avstand fra vegen.	Basert på innspillet er det gjort støyberegninger med økte vollhøyder. En økning av vollhøyder med 1,5 meter gir redusert støy til omgivelsene, men effekten er vurdert som liten. Beregninger viser gjennomsnittlig 1-2 dBa i redusert støy i omgivelsene til traseen. Dette er knapt hørbart. Samtidig medfører økte vollhøyder større behov for inntransport av masser, et større varig arealbeslag i marka, og mindre kontakt med omgivelsene for de reisende. Innspillet er derfor ikke tatt til følge. I planbeskrivelsen er det vist avslutning av voller med 1:2 helning. I praksis vil dette tilpasses til omgivelsene, og i reguleringsplankartet er det satt av plass til slakere skråninger og mer tilpasning til omgivelser enn hva som er beskrevet.
Har flere kommentarer til planbeskrivelsen: - Nærmiljø og friluftsliv - Naturressurser - Klimabudsjettt og klimavirkninger	Forslagsstiller oppfatter at merknadsgiver i hovedsak støtter de vurderinger som er gjort i saken.

- Utbygningen av firefelts motorveg fram til Ve-krysset vil gi mange forbedringer for alle som ferdes her.

D05 Daniel Nordhaug Arnesen (24.04.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ny bro ved Sundvollen må ikke hindre vann fra Tyrifjorden å strømme inn i Steinsfjorden.	Det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal til tettstedsutvikling på Sundvollen og kapittel 2.9.5 om vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder i anleggsperioden. Merknad B 54 berører flere av de aktuelle forholdene som merknadsgiver tar opp, og det vises også til forslagsstillers kommentarer til denne merknaden.
Vannkvaliteten i fjorden er i dag dårlig også fordi Storøya-brua stenger for en stor del av den naturlige tilstrømningen av vann, en igjenfylling vil forverre situasjonen.	
Kan føre til lite oksygen for enkelte fiskearter og dårlig forhold for kreps.	

D06 Axel Bech (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker ikke planforslaget som foreligger.	Etter at planforslaget var på offentlig ettersyn og planforslaget revidert har større deler av eiendommen tatt ut av planforslaget. Areal som må avstås, håndteres i grunnervervsprosessen, se kapittel 2.14. Det vises til kapittel 2.2 om bakgrunnen for valgt utbyggingskonsept og kapittel 2.3 som omhandler stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen. Områder som ikke inngår i planforslaget, vil kunne være gjenstand for ordinær planlegging, med kommunen som planmyndighet.
Ønsker oppfølging og informasjon på endelig størrelse på oppfyllingen.	
Ønsker å selge eiendommen til utbygger og få regulert arealet til formål som vil gi høy tomtepris. Har ikke interesse av eiendommen slik den foreslås regulert, og ønsker kompensasjon.	

D07 Kirsti og Kåre Bech (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver kommenterer en rekke forhold vedrørende planforslaget. Dette omhandler i første rekke følgende forhold:	Det vises til kapittel 2.2 om overordnede forutsetninger og kapittel 2.3 som tar for seg utbyggingskonsept med hensyn til plassering av stasjon på Sundvollen, korridorvalg og prosess for utvikling av Sundvollen stasjon. Utredningene og rapporter er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram. Utredningsplikten er etter tiltakshavers mening oppfylt.
Konsept: <ul style="list-style-type: none">- Planområdet er ikke egnet for etablering av høyhastighetsbane.- Jernbanetunnelen vil gå forbi Vik, kommunesentret i Hole er den mest folkerike delen av bygda. En stasjon i Hole burde ligge på Vik.- Bør heller satses på et alternativ med Nittedal – Jevnaker – Hønefoss. Situasjonen for Hønefoss blir da uendret. Jevnaker ville få fordeler, men ny E16 tilfredsstillende alle krav til rask forbindelse til Sandvika, Oslo eller Drammen.- Mener den nye Gjøvikbanen kan betjene Bergensbanen og Alnabruterminalen for gods og persontrafikk og burde bli utredet.- Ønsker at nye Nittedalslinja blir konsekvensutredet.	
Forhold til lov og forskrift: <ul style="list-style-type: none">- Mener planforslaget ikke forholder seg til forskrift om konsekvensutredning.	

<ul style="list-style-type: none">- Etterlyser konsekvensutredning / det er utgitt en rekke tema- og fagrapporter for delstrekninger med relevans for anlegget.- Fra tunnelportalen ved Sundvollen til nord for Mølingen er det brudd på lovverk for beskyttelse av vassdrag, natur og landskap.	<p>I kapittel 2.10 omtales tiltak for bevaring av naturmiljø. Det vises her også til planbeskrivelsen der alle rapporter vil være omtalt.</p>
<p>Andre forhold:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vannkvaliteten i Steinsfjorden er dårlig og lite skal til for å ødelegge fjorden ved mindre vannutskiftning.- Det foreligger dårlig kartmateriale i planforslaget.- Rundt Storelva ved Helgelandsmoen ligger et av Holes viktigste skogsområder og overganger/underganger må sikres da skogen brukes til naturbarnehage, friluftaktiviteter og er et revir for elg og rådyr.- Det bør tas hensyn til Storørreten av Randsfjordstammen og det er stor andel vannfugl som har området som hvileplass under vår- og høsttrekk.- Det er ikke vist til hvordan redning ved ulykker skal skje på broene.- Det virker uklart om atkomst, størrelse, form og plassering for Hønefoss stasjon.- Å utbedre E 16 fra Sandvika til Sundvollen er nødvendig. Ber om at det fjernes minst mulig skog og bevilges penger til planting av høye trær. Ber om at det benyttes drengasfalt, som gir mindre støy og er rimeligere enn støyskjermer og fasadeisolering. Ønsker ekstra skjerming rundt tunnelåpninger, støysvake og innebygde tunnelvifter. Traséen ved Bymoene ligger ved et støyfritt skog- og rekreasjonsområde.	<p>Vedrørende vannkvalitet i Steinsfjorden vises det til kapittel 2.3.</p> <p>Kartmateriale er utarbeidet i henhold til nasjonale standarder. På grunn av tiltakets omfang er det i plankartene brukt en noe mindre målestokk enn hva som er vanlig, dette for å unngå en for stor oppsplitting av de trykte plankartene. Ved høring av planforslaget har det også vært tilgjengelig en web-basert kartportal.</p> <p>For barrierereduserende tiltak vises det til planbeskrivelsen kapittel 4.1.9, samt til kapittel 2.12 i dette dokumentet om kompensasjon for friluftsliv.</p> <p>Vedrørende tiltak for bevaring av naturmiljø vises det til kapittel 2.10. Det er ikke registrert oppgang av storørret i Klevbekken.</p> <p>Bruer vil bli bygget i samsvar med Statens vegvesen og Bane NOR sitt regelverk, og det vil utarbeides planer for driftsfasen som inkluderer redning.</p> <p>Tiltak for begrensnig av støy fra veg og bane er omtalt i planbeskrivelsen kapittel 4.1.12. Støy, støv og rystelser i anleggsperioden er omtalt i kapittel 2.9.3 i dette dokumentet.</p>

D08 Mads og Line Kvello Berger, Per R., Målfrid H. og Morten M. Berger (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Eiendommen ligger markert med rød prikk i støysonekartleggingen. Ber om å bli kontaktet med hensyn til konkret utforming og utførelse av støytiltak, både mht. anleggsperioden og framtidig situasjon. Støyvoller mellom eiendommen og veitrasé ses som positivt.</p>	<p>Vedrørende midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden henvises generelt til kapittel 2.9.</p> <p>Det vises til kapittel 2.9.3 som omtaler støy i anleggsperioden og for å se mer om</p>

<p>Eksisterende vannledning vil være i konflikt med etablering av anleggsveg i området og tiltakshaver bes ta kontakt med grunneier for påvisning av grøft for vannledningen. Avløpsløsning har infiltrasjons-/ spredegrøfter på jorden til 190/6. Nedstrøms for infiltrasjonsanlegget er det vist #1-område. Framstår som uklart om det blir massedeponi, kontorrigg eller liknende, men det kan være utfordrende å avskjære avrenningen fra infiltrasjonsanlegget.</p>	<p>permanent/regulert støysituasjon vises det til planbeskrivelsen.</p> <p>Før oppstart av anleggsperioden vil det bli gjennomført påvisning av kabel- og ledningsanlegg. Ved planlagt brudd på kritisk infrastruktur vil beboere bli varslet og alternativ forsyning skal være tilgjengelig. Det vises videre til kapittel 2.13 som omtaler kommunalteknisk infrastruktur.</p>
<p>Dersom arealet vil bli brukt til midlertidig kontorrigg vil det oppstå krav om tilkobling til offentlig avløp. Foreslår derfor at tiltakshaver legger til rette for tilkobling av flere eiendommer til det offentlige avløpet gjennom felles ledning.</p>	<p>Dette vil avklares i seinere fase av prosjektet.</p>
<p>Det er vist anleggsveg over eiendommens atkomstveg. Viktig å sikre krysningspunktene av anleggsvegen for myke trafikanter og tilstrekkelig med sikringstiltak for fortsatt bruk av Gjesvalåsen og fjorden til rekreasjon. Der Hjulmakeerveien krysser anleggsvegen og der Rudsørgardsveien går inn på Kroksund er det skoleveg både til Vik og Sundvollen.</p>	<p>I dette området etableres et oversiktlig og tilrettelagt krysningspunkt for de som skal til eller kommer fra Rudsørgardsveien. Tilkomst til bebyggelse langs Hjulmakeerveien krysser anleggsveg. Detaljert løsning for dette planlegges i senere fase av prosjektet. Det vises også til kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.</p>
<p>Er opptatt av vegretter til Hjulmakeerveien og Rudsørgardsveien. Ber tiltakshaver ta kontakt dersom det foreslås endringer av vegene, kjøremønster eller veiprofil.</p>	<p>Eksisterende vegretter til eksisterende felles veger videreføres for de eiendommene som ligger til vegen. Det vises også til kapittel 2.14 som omhandler grunnerv. </p>
<p>Ber om at bygdas grønne profil ivaretas og som framstår som en samlet bygd der veg og bane ikke avskjærer samspill med nærmiljøet.</p>	<p>Tiltaket omfatter en rekke avbøtende tiltak for å redusere barrierevirkning, se planbeskrivelsen kapittel 4.1.9.</p>
<p>Bør tilrettelegges for kryss på E16 ved Helgelandsmoen.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.5 som tar for seg valg av planalternativ for Helgelandsmoen.</p>
<p>Bekymret for at valgt trasé vil føre til belastninger for sykehjemmet og at naboer mister sine hjem.</p>	<p>Fellesprosjektet er i dialog med Hole kommune vedrørende avbøtende tiltak knyttet til Hole bo- og rehabiliteringssenter.</p>

D09 Anne Kristin Borgen (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ønsker at retningslinjer for behandling av støy og luft i arealplanleggingen (T-1442/2016 og T-1520) tas inn i reguleringsbestemmelsene og at prosjektet forplikter seg til å foreta målinger av støy- og luftforhold både før og under byggeperioden. Beboere frykter anleggsstøy utover grenseverdiene i lange perioder.</p>	<p>Det vises generelt til kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.</p> <p>Retningslinjene fra T-1520 og T-1442 om anleggsperioden er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.</p>
<p>Skal det søkes om dispensasjon dersom man overstiger kravet til støy og luftkvalitet?</p>	<p>Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen. Det vises videre til kapittel 2.9.3 om håndtering av støy i anleggsperioden. Overskridelse</p>
<p>Skal det søkes godkjenning av kommunelegen?</p>	

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 126 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Det vises til reguleringsbestemmelsene og formuleringene.	av krav til støy og luftkvalitet medfører at det må vurderes tiltak og eventuelt gis dispensasjon. Tiltaket omsøkes ikke til kommunelege.
Har blitt informert om at det ikke gis bistand, støyskjerming eller tilbud om alternativ overnatting. Eiendommen ligger med nærhet til dyprenne 2, tunnel/tverrslag ved Bymoen, ved en veg som vil fungere som anleggsveg i 8 år, 2 riggområder, knuseverk og feltlandingsplass for helikopter. Anleggsstøyen vil komme fra to kanter.	Miljøoppfølgingsplanen (MOP) er etter offentlig ettersyn av planforslaget forankret i reguleringsbestemmelsene. Her framgår en rekke tiltak for å begrense støy og luftforurensning. Miljøoppfølgingsplanen handler også om hvordan støy og støv fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Vil forlange stans i anleggsarbeidet, dersom det ikke tilbys alternativ bolig i de verste periodene med støy, eller støtte til lokale støyskjermende tiltak.	Det viser videre til kapittel 2.9.6 som omtaler anleggsperioden i enkelte områder.
Mener «Fagrapport luftforurensning, FRE-00-A-26300» er mangelfull og opplysninger om svevestøvpartikler 2.5PM og vurdering om grenseverdiene må skjerpes.	T1520 omfatter anbefalte grenser for svevestøv (PM ₁₀) og NO _x . Svevestøv PM _{2,5} vil normalt være dekket av luftforurensningssonene til disse komponentene, og T-1520 omfatter derfor ikke egne grenseverdier for PM _{2,5} .

D10 Trygve Bratteteig (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Begge tunnelene går under huset/eiendommen. Vil vegtunnelen ligge så dypt at de ikke blir berørt? Er bekymret for at tunnelspregning vil påvirke dem. Har nedgravd basseng i hagen. Vil de bli påvirket av strukturstøy fra jernbanen, og vil de eventuelt kompenseres for det? Mener Holebygda får store inngrep og mener det burde ytes noe tilbake til bygda, som å bygge vegkryss ved Helgelandsmoen.	Tunnelene ligger med god avstand til eiendommen og det er lite sannsynlig at eiendommen berøres av støy og setninger. Boliger som er berørt av strukturstøy er listet i vedlegg til planbeskrivelsen. Tilstanden på huset og eiendommen vil bli registrert før, under og etter anleggsperioden.

D11 Gro Hetland Bromander og Arvid Jordet (06.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Eiendommen ligger over tunnelinnslaget på Kroksund. Fikk først beskjed om at bygget måtte rives, fikk senere beskjed om at det kunne bestå.	Informasjon og synspunkter som framkommer i merknaden tas til orientering. Det ble tidlig i prosessen informert om at det kunne bli aktuelt å innløse eiendommen.
Støy i anleggsperioden, viser til støykart.	Støy i driftsfase omtales i planbeskrivelsen kapittel 4.1.12.
Det skal renskes fjell helt inntil byggegrensen, mener hus og eiendom vil bli skadet.	Bygninger og konstruksjoner blir kartlagt før anleggsstart.
De vil miste energibrønnen. Tunnelinnslaget er kun 37 meter fra husveggen og den visuelle effekten blir dominerende for utsikten, derfor må tunnelkulverten forlenges.	Brønner som kan bli berørt er kartlagt, se kap 2.13.
Etter utbygging vil støynivået utendørs ligge på 62dB.	Lokale støytiltak vil bli vurdert.
Foreslått atkomst via Paddevika vil bli en belastning for boligområdet. Opplever at eiendommen ikke vil være beboelig i anleggsperioden.	Atkomstvegen fra Paddevika er i utgangspunktet midlertidig for å dekke behovet i anleggsfasen. Se kapittel 2.14.3.

D12 Tor Bråthen (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at Tangenveien får atkomst via Paddevika i forlengelse av Rudsøgardsveien.	Etter høring av samlet planforslag er planforslaget revidert, og dagens atkomstløsninger fra Rudsøgardsveien og Tangenveien til Holeveien, opprettholdes ved at veien føres over tunnelportal.

D12 Tor Bråthen (02.07.2018)	Forslagsstillers kommentar
Erstatningsgarasje må ha samme kvaliteter og størrelse som eksisterende garasje.	<i>Se også foregående merknad.</i> Kommentarene er imøtekommet ved at Tangenveien opprettholdes og garasje vil ikke bli revet.
Ønske om at oppstillingsplasser har samme plassering som i dag, samt oppstillingsplan foran ny garasje.	
Tangenveien privat og driftes av ett eget veilag. Ønsker videre dialog.	

D13 Karin Vadstein Clausen m.fl. (15.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at ulempene knyttet til støy og vibrasjoner blir minst mulig. Har fått vite at valg av type skinnegang kan være med på å redusere vibrasjoner som kan oppstå når tog passerer, og ber om at dette vektlegges. Reduksjon av støy og vibrasjoner er også avhengig av ballasten mot underbygning av jernbaneskinnene. Forutsetter at eiendommene og boligene blir besiktiget og kartlagt før, under og etter avsluttet anleggsperiode.	Det vises til kapittel 4.1.12 i planbeskrivelsen som beskriver støytiltak og rystelser i driftsfasen. Det vises også til kapittel 2.9.3 i dette dokumentet som også omhandler støysituasjonen i anleggsperioden. Boliger som skal vurderes for støytiltak er listet i vedlegg til planbeskrivelsen. Rystelsesutsatte bygninger vil bli kartlagt før, under og etter anleggsarbeidene.

D14 COWI AS på vegne av Bernt Gunnar Hustad (01.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Mister atkomst til sin eiendom Klokkerbråten 26, med den foreslåtte løsningen i planforslaget. Foreslår å sikre eiendommen hovedatkomst ved at planlagt gang /sykkelveg og kjøreveg/vendehammer som vist i forslag til plankart flyttes østover i delområdet LF.	Atkomsten vil være ivaretatt via Klokkerbråtan da gang- og sykkelvegen vil være kjørbær og muliggjøre atkomst til eiendommen. Ved gjennomføring av gjeldende reguleringsplan kan eiendommen få atkomst fra sørøst via Klokkerlia.

D14 COWI AS på vegne av Bernt Gunnar Hustad (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Klokkerbråten 26 har sin atkomst fra vest, vegen til øst benyttes ikke fordi den er bratt, smal, ikke opparbeidet og krysser flere eiendommer. Planforslaget fjerner dagens hovedatkomst fra vest, Klokkerbråten. Det er ikke vist en erstatning for denne atkomsten, og eiendommen vil da være uten bilatkomst. Det forutsettes at det sikres alternativ atkomst til eiendommen.	Se foregående merknad.

D15 Fredrik Dæhli (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Beboere i Øvre Rørvikberget ønsker ikke atkomst til hele boligfeltet via Rørvikberget, det vil forringe verdi og bokvalitet dersom vegen blir utvidet for å håndtere større trafikkmengde.	Gjennomføring av tiltaket gjør at dagens atkomst via Klokkerlia til Øvre Rørvikberget ikke kan opprettholdes. Øvre Rørvikberget vil få økt trafikk som følge av at vegen blir atkomstveg til hele boligfeltet. Etter høring av samlet planforslag er vegen flyttet noe slik at eksisterende boligeiendommer kun berøres i anleggsperioden. Det vises til kapittel 2.14 om grunnverv.
Trafikksikkerhet for myke trafikanter reduseres.	
Foreslått trase er plassert mot syd/øst og beslaglegger private eiendommer som fører til at eiendommene ikke er i tråd med gjeldende regulering (mht. utnyttelse?).	
Det vil også medføre store kostnader å reetablere garasje, biloppstillingsplasser, kjøreatkomster og øvrig utomhusanlegg. På motsatt side av dagens trasé er det lekeplass og friareal i kommunalt eie som heller kan benyttes til etablering av ny trasé.	
D16 Reidar Engebretsen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har forstått at forhold vedrørende grunnverv vil komme i sluttfasen eller etter godkjent regulering foreligger.	Det vises til kapittel 2.14 som omhandler grunnverv og kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling i Sundvollen.
Gnr.196 bnr.1 er i gjeldende regulering avsatt til næring og hotell med 212 rom i inntil 5 etasjer og på ca. 11 000m ² . I planforslaget er det vist et areal mellom dagens E 16 og planlagt jernbanetrasé på Sundøya til baneformål/banerelaterte formål. I mulighetsstudien fra LPO Arkitekter AS er det illustrert bygningsmasse i dette området. Samferdselsarealet er utvidet mht. tidligere illustrasjoner. Ønsker å utvikle Sundøya. Området på hver side av jernbanetraséen og under denne kan utvikles til bygningsareal.	Areal til samferdselsformål/baneformål er vesentlig redusert etter høring av samlet planforslag, se kapittel 2.3 om stasjon og areal til tettstedsutvikling på Sundvollen. Eiendommen er regulert til veg- og baneformål og planlegges ervervet for gjennomføring av tiltaket. Det foreligger ikke planer om å utnytte arealet til annen bruk, men i utviklingen av prosjektet har det vært gjennomført flere vurderinger av bymessig utvikling i Sundvollen hvor dette er illustrert. Dette ligger ikke til grunn for planforslaget. Eventuelle erstatninger knyttet til eiendommens verdi erstattes, se kapittel 2.14 om grunnverv.
D17 Lars Fjeldstad (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
I 1986 ble Bymoene – Mosmoene regulert til klimavernsone med restriksjoner på hogst. Foreligger det dokumentasjon på ivaretagelsen av eksisterende klimavernsone?	Det er gjort en vurdering av tiltakets virkning på lokalklima, og det er utarbeidet en egen rapport om dette (Lokalklimavurdering. Ringeriksbanen ved Steinsletta, se dokumentliste i planbeskrivelsen). Hovedvindretning er parallelt med tiltaket (N-S), og det er relativt lite vind øst-vest. Dette indikerer at en svekkelse av skogområdets bredde ikke har antatt betydning for de klimatiske forholdene øst og vest for tiltaket. Det kan bli mer vind i selve korridoren for veg og bane.
Det må utarbeides system for bortføring av frie vannmasser som er et problem på Bymoene. Grunnvannsspeilet må forsøkes å holdes så lavt	Veg og bane dreneres til terreng eller til langsgående grøfter/ledninger for bortledning. Det er et mål å påvirke grunnvannsstanden i minst mulig grad for å unngå uønsket påvirkning på omgivelser.

som mulig, nåværende grøftesystem vil bli satt ut av funksjon tidlig i anleggsperioden.	Lokalt er det særlig risiko for senkning av grunnvannsspeil. Se også kapittel 2.11 om reetablering av landbruksdrenering.
Prosjektet må legge til rette for eiendomsjusteringer og makeskifte mellom Opplysningsvesenets fond (OVF), Dag Fjeldstad og gnr./bnr.: 202/3. Prosjektet må gå i dialog med OVF for avståelse av skogareal i nærområdet for bruk som erstatningsarealet for skogsmark.	Det vises til 2.14 om grunnnerv.
Deler av gjenvinningsstasjonen mot vest kan brukes til framtidig velteplass for tømmer.	Området reguleres til landbruk, og etablering av eventuell velteplass inngår i dette formålet. Opparbeidelse av dette avklares i senere fase og ved grunnnerv.
Prosjektet må ta vare på matjord og stubber og benytte dette langs ny trasé.	Det vises til kapittel 2.11 om håndtering av matjord.
Areal som ikke kan benyttes til framtidig skogproduksjon må medberegnes i erstatningsarealet.	Det vises til kapittel 2.14 om grunnnerv.
Det må etableres ny skogsbilveg på østsiden av ny trasé mellom Jørgen Moes vei og Selteveien for avhenting av tømmer, framtidig atkomst og driftsveg.	Skogsveg var ikke tilstrekkelig ivaretatt i planen ved høring, og kommentaren tas til følge.
Ny trasé gir to kantsoner og består av soltørk, snøbrekk og vindfall. Gjør prosjektet oppmerksom på at dette utløser erstatningsansvar.	Det vises til kapittel 2.14 om grunnnerv.
Vedrørende jakt, framtidige leieinntekter av jakt bortfaller og dette utløser erstatningsansvar.	
I Bymoen har det aldri vært tråkket egne stier eller løyper. Det er de siste 30 årene at allmennheten har brukt området. Det er derfor ikke rett eller hevd på turstier, utover allemannsretten. Primærformålet er driftsveg for skogbruket. Forventer at grunneiere forspørres og oppfordres å bidra til planen.	Kommentarer tas for øvrig til orientering.

D18 Jon Flebu (15.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker nytt konsept for bro over Tyrifjorden. Der det heller etableres en bred bro, med dobbelt spor på midten og vegareal. For å skjerme mot støy foreslås en glasskonstruksjon.	Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel 2.2 som tar for seg bakgrunnen for valgt konsept.

D19 Fossen Utvikling AS på vegne av gnr./bnr. 198/1 «Storøen» (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Forslag til ny gangveg fra Øvre Elstangen skal krysse under E16 og den munner ut ved innkjøringen til Storøen. Det vil gi en økning i gangtrafikken ved avkjøringen til Storøen. Løsningen vil være uoversiktlig og er derfor ikke ønsket.</p> <p>Det er 150 meter mellom de to foreslåtte avkjøringene langs FV 155 og det forverrer oversikten for trafikanter. Planforslaget gjør trafikksituasjonen uoversiktlig og grunneier ønsker derfor et samarbeid med eier av Elstangen (232/34) og prosjektet for å etablere bedre løsninger for veg og gangveg.</p>	<p>Løsningen i reguleringsplanen er vurdert som tilfredsstillende mht trafikksikkerhet. Fv. 155 Utstranda er flyttet noe for å gi bedre oversikt i avkjøring mot Storøya.</p> <p>Ved en eventuell utvikling av arealene i området ut over hva som reguleringsplanen gir hjemmel til, må atkomstløsninger vurderes på nytt. Statens vegvesen er vegmyndighet og vegeier.</p>
D20 Geir Hansen (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Dersom det å heve/senke vannstanden er beste måte å redde Steinsfjorden, hvorfor er ikke dette gjort tidligere?</p> <p>Prosjektet må påta seg å bedre vannkvaliteten og vurdere tiltak, som fjerning av fyllingen slik at mer vann strømmer gjennom Kroksund. Lokalsamfunnet bør få noe igjen, siden de mister mye.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.</p>
D21 Gunilla og Geir Hansen (17.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Det må vurderes ny strekning for jernbanen og E16 bør oppgraderes. Det må utredes å legge Ringeriksbanen over Roa. Opplever at prosjektet stopper i Hønefoss.</p> <p>Mener at ingen pendler med tog mellom Ringerike og Oslo, da alle tar buss. Det vil derfor ikke ha noe å si dersom reisetiden reduseres med en time mellom Oslo og Hønefoss. Det bør heller satses på buss, som er mer fleksibelt.</p> <p>Det er ikke boliger eller tomter til salgs i Hole og det er et stort dilemma for de som mister husene sine. Det må samarbeides med kommunen for å skaffe tomter, ikke kun henvises til at det er kommunens ansvar. Det oppfattes som ansvarsfraskrivelse.</p>	<p>Det vises til avsnitt 2.2 som omhandler valg av utbygningskonsept.</p> <p>Ringeriksbanen vil gi et vesentlig bedre kollektivtilbud enn dagens busstilbud.</p> <p>Det er et fungerende boligmarked i området, og det forventes at boliger kan gjenskaffes på det lokale boligmarkedet.</p>
D22 Inger Berg Hauslo (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Eiendommen vil ligge innenfor planområdet og blir berørt av støy, støv i anleggsperioden og under drift. Forutsetter å bli ivaretatt mht regelverk og retningslinjer.</p>	<p>Det vises videre til kapittel 2.9.3 som omhandler konsekvenser med hensyn til støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.14 tar for seg forhold knyttet til grunnerverv.</p>

Forventer at foreslåtte tiltak blir fulgt opp med støyberegninger og støyskjerming.	Merknaden tas for øvrig til orientering.
Forventer å bli orientert dersom nye forhold framkommer.	
Forventer at prosjektet går i dialog om økonomisk erstatning dersom en konsekvens blir tapte inntekter for utleiedel av boligen. Eventuelt at innløsning av eiendommen blir vurdert dersom belastningen i anleggsperioden blir store.	

D23 Siv. Ing Oddgeir Havn (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Areal ved den nye Sundvollen stasjon. Det er avsatt en stripe med boligbebyggelse, langs sporene. Dette området burde heller avsettes til samferdselsformål.	Fordelingen og utformingen av jernbanegrund og areal for byutvikling er svært endret sett i forhold til planforslaget ved offentlig ettersyn. Sporplanen tilsier at to spor til plattform gir tilstrekkelig kapasitet. Det vil derfor ikke være kapasitetsbehov for dette arealet.
Foreslår å endre formål på arealet fra BA 10 til SBT 10. Det kan da legges til rette for framtidig 4 spor som i Holmestrand.	Det vises videre til avsnitt 2.3.2 som valg av utbyggingskonsept.

D24 Tommy Helgerud (22.06.2018) 201/1	Forslagsstillers kommentar
Foreslått K338 Rømningsveg Borgestad, vil legge beslag på dyrka mark, det er ikke i tråd med overordnede føringer. Dyrket mark skal søkes bevart.	Merknaden tas ikke til følge da det gir en marginal reduksjon i berøring av landbruksarealer og det gir berøring og konsekvenser for flere boligeiendommer. Det vises også til kapittel 2.11 som omhandler bruk av jordbruksarealer.
Plasseringen av rømningsvegen vil føre til at landbruksarealet reduseres og det går utover lønnsomheten for driften av denne teigen. Foreslår ny plassering av rømningsvegen.	

D25 Fredrik C. Hildisch (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Prosjektet er et overtramp mot Ringerikes biologiske mangfold, natur, vassdrag, matjord, skog og innbyggernes nærområde. Det er liten respekt for bestående miljøkvaliteter i kommunene Hole og Ringerike. De siste års prosess er ikke tilfredsstillende.	Merknaden tas orientering. Prosjektet berører områder med store natur- og miljøverdier. Konsekvenser er belyst både i silingsrapporten og i reguleringsplanarbeidet. Det vises også til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.

D26 Kai Hoddevik (12.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har tidligere vært diskutert om vegen mellom Sundøya og Sundvollen skulle ligge på bro for å sikre gjennomstrømming. Mener at dagens vannutskiftning er for dårlig. Mulighet for å etablere bro faller bort og en oppfyllingen vil bremse vannet ytterligere. Mudder vil ligge i forkant av fyllingen og stenge passasjen.	Merknaden tas orientering. Det vises videre til kapitlene 2.2 om utbyggingskonsept og 2.3 om utfylling og eiendomsforhold Sundvollen. Tiltakshaver er i dialog med Hole kommune med henblikk på avbøtende tiltak i anleggsperioden for Hole bo- og rehabiliteringssenter.

Jernbanen må gå i tunnel vest for Hønefoss for å unngå ødeleggelsene ved Sundvollen og Mælingen. Hole blir ødelagt av utbygningene.

Reagerer på at tiltaket kommer for nær dagens sykehjem.

D27 Hanne Lien og Christian Østheim
(20.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Ble i november innkalt til møte der det var aktuelt å bli tilbudt innløsning og begynte da å se etter ny bolig. Fikk vite at huset var fjernet fra listen over bygg som ble foreslått innløst. Burde blitt kontaktet når huset ble fjernet fra listen over bygg som skulle innløses. Forventer tilbud om innløsning.

Huset ble satt på listen over aktuelle bygg for innløsning på grunn av usikkerhet om løsning i dette området. Etter høring av samlet planforslag er tunnelportal flyttet ca. 35 meter vekk fra merknadsgivers bolig, og tunnelen er senket med inntil 6 meter. Boligen planlegges nå ikke innløst.

Opplever at de sitter med et hus som ikke kan selges før bane og veg er ferdigstilt. Ser at både tunnelinnslag vil ligge få meter under kjeller og at anleggsområde er vist helt inntil grunnmuren og med fare for støy/strukturstøy.

Det vises til kapittel 2.9.3 om støy og støv i anleggsperioden.

D28 Trond Løbben (24.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Feil i kartgrunnlaget: det er enkelte stup på 3 meter som ikke vises, da kotene i kartet er på 1 meter. Bekken er feiltegnnet.

Grunnkartet i reguleringsplanen er oppdatert.

Veg for riggområdet synes kombinert med utbygging.

I etterkant av samlet høring av planforslag er reguleringsplanforslaget endret og Holeveien 1371 forutsettes innløst, det vises også til kapittel 2.14 om grunnerverv.

Formåls grensen er ikke hensiktsmessig og ligger for nært de bevaringsverdige husene på eiendommen. Riggområdet SBT 10 skal være temporære, den dyrkbare delen av 231/6 bør ikke bebygges, men benyttes til parseller for framtidige beboere.

Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer og kapittel 2.9 om anleggsperioden.

Ber om at vegen og riggområdet flyttes flere 10-meter.

Før anleggsgjennomføring starter blir det gjennomført påvisning av kabel- og ledningsanlegg. Ved planlagt brudd på kritisk infrastruktur skal beboere varsles og alternativ forsyning skal være tilgjengelig. Det vises til kapittel 2.13 der endringer av kommunalteknisk infrastruktur er nærmere beskrevet.

Ca. 30-37 meter mot åsen fra boligen er to brønner. Fra den nederste brønnen går ledning ned til det som tidligere bensinstasjonen og videre til boligen nedenfor E16.

Ved fyllinga nær gangvegen mot skolen er det en brønn, med frostsikker ledning, på oversiden av brønnen har kommunen laget tilkoblingsmulighet til vannverket.

Se også kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden.

Hvordan ordner prosjektet vannforsyning, avløp og kloakk for sine anlegg og rigg- områder?

Trafikken til og fra Vestlandet, Hallingdal og Valdres vil komme på den nye vegen, den bør derfor tilknyttes Randsfjordområdet, Ringerike og Hole vest for Tyrifjorden – Steinsfjorden.

Det burde ikke være behov for ny gang- og sykkelveg med merket overgang mot jernbanestasjonen. Ny gangveg vil skape trafikkproblemer og fjerne nødvendig parkeringsareal for den verneverdige bensinstasjonen.	Synspunktet tas til orientering. Bensinstasjonen er tatt ut av reguleringsplanen.
--	--

D29 Beate Moe Haugen Brørby (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Betydelig del av Mo gårds areal, med Bergerhaugen er foreslått vernet i planforslaget i forbindelse med økologisk kompensasjon. Bergerhaugen er allerede båndlagt som del av Lamyra naturreservat. Det ble våren 2018 utarbeidet en skjøtelsesplan for området. Et ytterligere vern av dette området, Bergerhaugen, vil føre til gjengroing av uønskede arter og sin verdi som beiteareal. Pilegrimsleden til Trondheim går igjennom området, vegen går gjennom tunet på Mo gård og over Bergerhaugen til Norderhov er også den gamle Allmannaveien, selve oldtidsvegen fra Oslo til Ringerike og Hadeland. Veggen vil bli vanskelig å vedlikeholde med tanke på gjengroing fra kantene, hvis området blir naturreservat. Viser til at det allerede hviler begrensninger på arealet, og at det ikke er grunn til å foreta ytterligere båndlegging eller begrensninger. Arealet som tas til økologisk kompensasjon må begrenses da dette vil skape presedens for senere prosjekter. Det er bestemt på nasjonalt nivå at alt vern av skog i Norge skal være frivillig.	Fellesprosjektet har utarbeidet en plan for økologisk kompensasjon, mens selve verneprosessen gjennomføres som en parallell prosess i regi av Fylkesmannen i Oslo og Viken. Se også kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø, samt planbeskrivelsens kapittel 3.3.
Hvorfor ikke resterende kalkfuruskogsområde på Kjelleberget i Hole er foreslått som verneområde?	Reguleringsformålet samsvarer med eksisterende regulering og opprettholdes i forslag til reguleringsplan.
Ønsker kryss på Helgelandsmoen som vil være viktig for næringsutviklingen i Hole kommune.	Synspunktet tas til orientering. Se kapittel 2.5.

D30 Sindre Nørgaard (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Det er nødvendig med vegkryss på Helgelandsmoen mht. trafikkikkerheten når trafikkmengden øker på det lokale vegnettet.	Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ på Helgelandsmoen.
Det må gis rabatt for Holes innbyggere som vil bruke det nye vegsystemet. Det bør ikke settes opp bommer på kommunale veier, fylkesveger eller gamle E16 i Hole.	Bompegefinansiering forutsetter lokal godkjenning av kommunestyrene, herunder vil de egentlig vedta nivå på takster. Plassering av bommer skjer i samråd med Statens vegvesen, fylkeskommunen og berørte kommuner.
Hole bo- og rehabiliteringssenter må få tilstrekkelig støyskjerming. Det bør vektlegges at tunnelåpninger, bruløsninger, og Sundvollen stasjon får en estetisk utforming.	Det pågår en egen prosess for å ivareta behovene ved Hole bo- og rehabiliteringssenter med hensyn til

Steinmasser fra nye E16 og Ringeriksbanen bør brukes på Gamleveien. Det er muligheter for et stort steindeponi øverst på Gamleveien, der det er en stor dødisgrop. Gamleveien bør rettes ut, slik at man kan kjøre rett over det som i dag er dødisgrop. Kan selv ta imot litt stein og jordmasser etter avtale.

drift i anleggsperioden. Se også planbeskrivelsen kapittel 4.1.12 om støytiltak i driftsfasen. Det vises til kapittel 2.7 som omhandler konsept for gjenbruk og lagring av masser.

D31 Petter Prause (16.05.2018)

Forslagsstillers kommentar

Ny veg og bane er til ulempe.

Ønsker følgende:
Ruste opp eksisterende veg mellom Sandvika og Hønefoss.
Jernbane: Oslo- Nittedal- Jevnaker – Hønefoss.

Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel 2.2 om valg av trase for veg og bane samt utbygningskonseptet.

D32 Anniken Ramleth (21.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Eier hus som skal innløses. For å ivareta boligeiere som mot sin vilje må flytte fra sine boliger, forventes det at fellesprosjektet inngår et samarbeid med kommunen om å legge til rette for et tilstrekkelig antall erstatningstomter.

Det vises til kapittel 2.14 om grunnerv. Det er kommunens ansvar å legge til rette for fremtidig boligbygging.

D33 Roger og Kirsten Robertsen (18.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Bor for tiden i utlandet. Lurer på om det er planlagt støytiltak under anleggsperioden ved Smiujordet for beboere i Løkenmoen?

Det ser ut til at det etableres en tunnel under huset, men har planer om å etablere brønn både til vann og jordvarme.

Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel om anleggsperioden 2.9.

Eiendommen omfattes av en hensynssone H190 og er avsatt til sikringssone for brufundamenter, bergtunneler og løsmassetunneler. Det vil ikke være anledning til å foreta gravearbeider eller andre tiltak i grunnen eller til å etablere brønn til vann og jordvarme før veg og tunnelbaner er ferdigstilt. Det vises videre til kapittel 2.13 om omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur.

D34 Per Erik Rytterager (23.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Har utleie av hytte på Borgestad i Hole, som ligger noen meter fra riggområdet og masseuttaket. Det kan være at leietaker ikke ønsker å fortsette å leie grunnet støy og støvplager. Vil Fellesprosjektet dekke tapte leieinntekter?

Det vises til kapittel 2.14 om grunnerv.

D35 Eline og Sverre Røed-Bottenvann (17.06.2018)

Forslagsstillers kommentar

Planforslaget viser en spennende utvikling av området.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 135 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Gnr.190 bnr.207 må markeres som bebyggelse der lokale støytiltak må vurderes. Bygget er ikke vist i plankartet.	Da det viser seg at bygget er nyere enn kartgrunnlaget som har blitt benyttet. I det endelige planforslaget vil kartgrunnlaget være oppdatert. Bygget vil vurderes med tanke på behov for lokale støytiltak. Liste over bygninger som vurderes for støytiltak er gitt som vedlegg til planbeskrivelsen.
Får anleggsvirksomhet på alle sider av huset og ønsker derfor skjerming inntil anleggsvegen fra Paddevika til riggområdet på Rudsødegården, med hensyn til støy, støv og visuelle inntrykk fra anleggsområdet.	Det vises til kapittel 2.9 som omhandler midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.
Barna i nærområdet vil få støv- og støybelastning hjemme, på lekeområder, skole/barnehage, fritidsarena og veg til skole og barnehage. Ber derfor om redegjørelse for hvordan den totale støy og støv situasjonen skal overvåkes gjennom anleggsperioden.	Det vises til kapittel 2.9.3 om håndtering av støy og støv, samt til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.
Ber om at barnetråkk som vist i vedlagt kartutsnitt, ivaretas og at det er god tilgang til åsen, fjorden og skole/barnehage må ivaretas.	Barnetråkk er søkt ivaretatt i området. Tiltakshaver takker for øvrig for nyttig informasjon.
Ønsker at når anlegget er ferdigstilt, at det tilrettelegges for fjordsti fra Kroksund til Rytterager som kompensasjon for svekket kvalitet i nåværende områder.	Tiltaket inngår ikke i planforslaget. Se kapittel 2.12 om kompensasjon for friluftsliv.

D36 Finn Roald Sonerud og Anne Rolstad Ericsson (15.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Skal det etableres jernbanestasjon på Sundvollen, må gamle fyllinger mellom Sundøya og Kroksund samt til Sundvollen erstattes med bruer for å ivareta vanngjennomstrømming i Steinsfjorden. Fylling for jernbanestasjonen på Sundvollen må begrenses og inngrep i strandsonen må unngås for å ivareta vannmiljøet. Fyllingen ved Tyrifjorden anses å være for stor og ødeleggende for strandsonen. Fyllingen vil ødelegge eiendommen og dyrelivet både i vann og på land.	Etter samlet høring av planforslag er fyllingsstørrelse på Sundvollen redusert. Det vises til kapittel om valg av utbyggingskonsept 2.2 og kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.
Foreslår å legge ny E16 over Tyrifjorden i tunnel under fjorden.	E16 i tunnel under sundet ble vurdert på 1990-tallet, men ble av tekniske og økonomiske grunner forkastet.

D37 Christina Søhol m.fl. (25.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Prosjektet vil ødelegge natur og dyreliv i og rundt Steinsfjorden og Tyrifjorden. Fyllingene ved Sundvollen og Elstangen vil ødelegge vanngjennomstrømming og gi dårligere vannkvalitet.	Etter samlet høring av planforslag er fyllingsstørrelse på Sundvollen redusert. Det vises videre til kapitlene 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen, 2.4 om utfylling og eiendomsforhold ved Elstangen og 2.5 om valg av planalternativ på Helgelandsmoen. Uten kryss på Helgelandsmoen vil tilknytning til ny E16 skje med kryss på Elstangen eller i Styggedal.
Vik er kommunens knutepunkt ikke Sundvollen. Det bør opprettes kryss eller mulighet for av- og påkjøring ved Helgelandsmoen, ellers vil ikke	

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	136 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

beboere i Hole kommune få muligheten til å benytte seg av nye E16.	Tiltak for støyskjerming er basert på beregninger av støy, og gjennomføres som skjerming av områder eller som lokale tiltak på eiendom/bygning. Støyskjermingstiltak er beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 4.1.12, mens bygninger som vurderes for tiltak er beskrevet i vedlegg til planbeskrivelsen. Håndtering av støy, støv og rystelser er beskrevet i kapittel 2.9.3 i dette dokumentet.
Opprinnelig ble det lovet støyvegger og lovnad om andre bomuligheter, som senere er trukket tilbake.	

D38 Wahl-Larsen Advokatfirma AS på vegne av Ingeborg Bech og Anders Bjerke (26.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
For stort areal er avsatt til jernbaneformål, ser ingen begrunnelse for formålets utstrekning.	Areal til samferdselsformål/baneformål er vesentlig redusert etter høring av samlet planforslag, se kapittel 2.3 om stasjon og areal til tettstedsutvikling på Sundvollen. Eiendommen er regulert til veg- og baneformål og planlegges ervervet for gjennomføring av tiltaket. Det vises videre til kapittel 2.3 som omhandler stasjon og areal til tettstedsutvikling på Sundvollen, samt til kapittel 2.14 vedrørende grunnervvervsprossen.
Grunneier ønsker selv å utbygge eiendommen til bolig og næringsbygg.	
Vilkårene for ekspropriasjon vil ikke være tilstede. Mener det ikke vil være nødvendig ut fra samfunnsinteresser.	
Har eiendomsrett til utfyllingen i sjøen, og det må inngås avtale om arealet eller eksproprieres.	

D39 Dag Økern (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Planlagt rundkjøring på eksisterende E16 ved Paddevik fører til ny atkomst for beboere i Øgardsvika. Den nye atkomsten er vist med 90 graders sving midt i en bratt bakke. Det vil bli utfordrende vinters tid både for beboere, servicebiler for renovasjon og septiktanker og for utrykningskjøretøy.	Merknaden tas til følge. Den foreslåtte atkomstvegen (SGS13) er justert slik at den blir mindre bratt. Gamleveien opprettholdes som i dag, og stenges ikke for biltrafikk. Etter samlet høring av planforslag er tunnelportal ved Kroksundåsen flyttet noe, og Tangenveien opprettholdes. Ny veg fra Paddevika får dermed en funksjon begrenset til anleggsfasen.
Det ser ut til at eksisterende tilkomstveg, Gamleveien ved Kroksundfeltet blir stengt for biltrafikk.	
Hvorfor skal man føre all trafikk til og fra Oslo ledes via en omveg via Paddevika?	

D40 Øvre Rørvikberget 3A, 3B, 5A og 5B (16.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Øvre Rørvikberget 5A vil få for høy utnyttelsesgrad mht. gjeldende regulering som er på 25%. Mister en biloppstillingsplass. Det er ikke aktuelt for kommunen med en omregulering. Hvordan vil man kompensere for disse forholdene?	Gjennomføring av tiltaket gjør at dagens atkomst via Klokkerlia til Øvre Rørvikberget ikke kan opprettholdes. Øvre Rørvikberget vil få økt trafikk som følge av at vegen blir atkomstveg til hele boligfeltet. Etter høring av samlet planforslag er vegen flyttet noe slik at eksisterende

<p>Øvre Rørvikberget 3A og B. Det er ønske om å etablere felles parkering under terreng, denne muligheten bortfaller når ekspropriasjonen gjennomføres.</p>	<p>boligeiendommer kun berøres i anleggsperioden. Det vises til kapittel 2.14 om grunnerverv.</p> <p>Lekeplass opprettholdes innenfor areal regulert til ballekeplass. Som følge av ombygging av vegen Øvre Rørvikberget berøres lekeplassen i anleggsperioden, og må reetableres. Bekken opprettholdes i dagen.</p> <p>Innspillene tas for øvrig til orientering.</p>
<p>Forslag til løsninger som ikke innebærer ekspropriasjon: Flytting av veg mot nord, vil føre til et mer oversiktlig kryss og arealene på nordsiden er en lekeplass som eies av kommunen.</p>	
<p>Det bør ikke ligge en lekeplass på nordsiden når gangvegen flyttes på sørsiden. Ved lekeplassen ligger det en barnehage som ikke vil savne lekeplassen og barnehagen kan også flyttes.</p>	
<p>Det går en bekk på nordsiden av eksisterende veg, og den kan legges i rør. Det kan da fylles opp ytterligere. Ser ingen store utfordringer med å flytte vegen nordover.</p>	
<p>Eiendommene kan få overført areal fra baksiden av tomtene for å kompensere for arealet som eksproprieres på framsiden av bebyggelsen, området eies av kommunen. I planforslaget vises kun en avkjøring til de to eiendommene. Bebyggelsen er allerede oppført og tilrettelagt med hver sin innkjøring. Innkjøringen vil da også bli brattere.</p>	
<p>Det bør ses på muligheten for å legge om trafikken fra barnehagen og trafikken kan gå der det i dag er en blindveg og etablere parkeringsplass der.</p>	

3.6. Grunneiere og privatpersoner i Ringerike kommune

E01 Håkon Aasen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ønsker at ny stasjon for Hønefoss legges ved Ve-krysset (kun én stasjon).</p>	<p>Merknaden tas ikke til følge. Se også kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger.</p>
E02 Thor Bergsund Aasen (03.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Eier tomten gnr.47, bnr. 122 som blir berørt. Ber om at inngrepet blir så lite som mulig, slik at gjenværende areal blir en brukbar tomt.</p>	<p>Gjenværende del av den aktuelle tomten har tilstrekkelig areal til å kunne bebygges innenfor gjeldende reguleringsplan.</p>
<p>Foreslår endring av planen for veg for beboerne på Sørumsforbi Brandalen. Foreslår å legge vegen inntil jernbanen på nordsiden til Ringveien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planlagt trasé går i driftsveg/gårdsveg for Brandalen. Driftsbygning nær gårdsvegen gir uoversiktlig utkjøring med risiko for ulykker med trafikk på vegen og utkjøring fra tunet med traktor og store landbruksmaskiner. 	<p>På bakgrunn av innspill i høringen er vegtrasé endret i samsvar med forslaget.</p>

- Ulempe for våningshuset som bosted med trafikk til Sørums.
- Vegen blir liggende inntil Veien kulturminnepark og kjøring vil være i utsynet fra museet og Langhuset i kulturminneparken.

E03 Mona Andersen (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Krever å få bygge opp igjen et nytt hus etter at tiltaket med fjerning av masser for å ta av vekt pga. kvikkleire er gjennomført.</p> <p>Foreslår at fellesprosjektet enten får rive huset og senker terrenget uten å ekspropriere eller at det eksproprieres midlertidig og at eiendommen tilbakeføres til nåværende hjemmelshaver etter tiltaket. I begge tilfeller gis det tillatelse til å bygge nytt hus på den nye toppen.</p> <p>Mener tiltaket kan gjennomføres så snart vedtaket av Ringeriksbanen er fattet siden det kan gjøres uavhengig av andre arbeider og at tomten umiddelbart etter det frigis for oppføring av nytt hus.</p> <p>Synes det er uforståelig at den attraktive eiendommen reguleres til banetekniske forhold når det er uproblematisk å bygge opp et nytt hus på området.</p>	<p>Tiltaket som var planlagt i området utgår av planforslaget da det ikke lenger er aktuelt med dette tiltaket her pga. nye geotekniske vurderinger. Se også kapittel 2.8 om grunnstabilitet og skred.</p>
<p>E04 Bjørn Berge (24.06.2018)</p> <p>Påpeker at det er viktig at planlagt gangveg mellom Snyta og Hønefoss blir realisert tidlig i prosjektet.</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p> <p>Merknaden tas til følge. Det er satt rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse av gang- og sykkelveg langs rv. 35 fra Snyta til Pålsgårdsbakken. Det vises også til svar på merknad B02.</p>
<p>E05 Einar E. Jr. Bolstad (20.06.2018)</p> <p>Mener at en vegutvidelse medfører en innsnevring av tverrsnittet for vanngjennomstrømming i elva ved flom og at flomhøyden i Molvald kommer til å bli høyere enn dagens situasjon. Ved større flommer vil vegen i nåværende høyde ved brua bli oversvømmet og tilgangen til stasjonen fra nord bli stengt.</p> <p>Dersom stasjonsbygningen rives åpnes en mulighet for å føre fram en kulvert og veg så nær bruenden som stabiliteten tillater, en vil da oppnå en god tilgang til plattformene og området rundt.</p> <p>Mener at parkeringsplass for sykler ikke tar høyde for den norske vinteren, ønsker mer bilparkering.</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p> <p>Tiltaket medfører ingen vegutvidelse ut i Begna utover en mulig mindre fylling dersom det skal etableres bussholdeplass på østsiden av Arnemannsveien.</p> <p>Planforslaget gir tilgjengelighet med større kjøretøy fra sørsiden og via kulvert under jernbanen til sydsiden/Vinterroveien. Dette anses som tilstrekkelig.</p> <p>Planforslaget skal legge opp til effektiv arealbruk rundt stasjonen. Det er derfor ikke aktuelt med flere parkeringsplasser ved stasjonen. Se også kapittel 2.2.1 om overordnede forutsetninger.</p>

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	139 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Er positiv til en plattform på Tolpinrud, mener at veksten først og fremst vil skje utenfor Hønefoss bykjerne.	Det planlegges ikke plattform, men hensettingsanlegg på Tolpinrud. Det bygges ikke stasjon på Ve. Se også kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger.
Mener en bilveg oppå kulverten mellom skjæringsbrua og stasjonsområdet vil øke fleksibiliteten.	Trafikkberegning er utført og konstaterer at det ikke er behov for kjøreveg her.

E06 Brandalen gård ved Hans-Petter Aasen (23.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
Planforslaget gir store inngrep på hans jordbrukseiendom Brandalen gnr 47 bnr 5. Ber om at arealer som beslaglegges kompenseres og at eiendommen tildeles nye arealer dyrka mark. Ønsker bedre helhetlige løsninger for framtidig drift.	Erstatning for dyrka mark håndteres i forbindelse med grunnervervet. Det vises til kapittel 2.14 om grunnerverv. Det er også utarbeidet forslag til økonomisk kompensasjonsordning for dyrka mark, se kapittel 2.11 og jordvern og bruk av landbruksarealer.
Ber om at Bane NORs areal mellom Sørumsjordet og dagens gangveg mot Tolpinrud tilfaller gnr. 47 bnr. 5 når prosjektet er ferdigstilt.	
Ber om alternativ plassering av hensetting. Hvis det ikke flyttes må det anlegges på en slik måte at Sørumsjordet blir drivverdig.	Det er ikke aktuelt med alternativ plassering av hensettingen. Det vises til utredning «Vurdering av alternative hensettingsområder» som er vedlegg til planforslaget.
Ber om at gangvegen mellom Ringveien og Askveien (ved Tolpinrud) legges nærmest mulig Veienkroken for å få mest mulig sammenhengende jorde.	Omlegging av gangvegen nærmere Veienkroken er vurdert. Prosjektet går ikke inn for dette, pga. kostnader og at denne traséen vil gå gjennom et planlagt boligområde der detaljene ikke er avklart. Merknaden tas dermed ikke til følge.
Uakseptabel løsning å legge atkomstveg til Sørumgårdene via privat driftsveg ved Brandalen (som i planen er omtalt som gangveg). Ber om at den legges langs banen der det er planlagt gangveg.	Sørumsgata legges om på bakgrunn av innspill i høringen.
Det må sikres kort/god atkomst til eiendommens arealer med landbruksmaskiner, bl.a. Sørumsjordet og skogsareal ved trafo.	For øvrig tas merknaden til orientering.
Forutsetter at arealene som tilbakeføres etter anleggsperioden er i god stand til videre jordbruksproduksjon.	
Positiv til nydyrkingsfond, men grunneierne må sikres prioritet til midlene. Størrelsen på fondet synes lav.	

E07 Busund gård ved Ole Rishovd (23.06.18)	Forslagsstillers kommentar
Kommentarer til økologisk kompensasjon og vern, merket som: Kompensasjonsareal 12 Busund (52 daa) Hvorfor har ikke fellesprosjektet vurdert flere områder for økologisk kompensasjon?	Et stort antall potensielle områder ble kartlagt og vurdert i forbindelse med forarbeidet til kompensasjonsplanen. På denne bakgrunn ble de arealene som best tilfredsstilte kravene til økologisk kompensasjon valgt ut. Det vises til rapport om økologisk kompensasjon samt kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.

E08 Kjell Clausen (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ønsker ikke ny stasjon i Hønefoss sentrum.</p> <p>Foreslår at det bygges ny stasjon mellom Styggedalskrysset og Veien/Ve hvor det er plass nok og som vil gi bedre tilgang for de fleste.</p> <p>Foreslår at sørlig område på Hønefoss stasjon som i dag brukes som museumsområde brukes til togparkering og at togene herfra kan frakte passasjerer fra sentrum til ny stasjon.</p> <p>Mener mengden parkeringsplasser for bil og sykkel bør være omvendt.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Stasjon ved Ve er tatt ut av planforslaget. Se kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger. Det vises til kapittel 2.2.1 om overordnede forutsetninger mht. parkeringsdekning ved Hønefoss stasjon.</p>
E09 Beboere i Dalsveien og Dalssvingen (24.06.18)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ny gårdsveg, jmfør kapittel 4.1.7., må bygges som en BK10 veg. Høyden på tunnelen under brua må være minst 5,2 meter.</p>	<p>Ny fellesvei bygges med minst tilsvarende standard som dagens veg. Bruer og underganger dimensjoneres i henhold til Statens vegvesen sine vegnormaler, normalt 4,9 meter.</p>
<p>Forutsetter at overgangsbrua til den nye gårdsvegen bygges før massearbeidene starter og at gårdsvegen ikke skal brukes som anleggsveg, jmfør kapittel 4.2.7.</p>	<p>Dette er i samsvar med de planene som er utarbeidet for anleggsgjennomføringen.</p>
<p>Lengre veg innebærer større vedlikeholdskostnader, forventer kompensasjon.</p>	<p>Evt. kompensasjon for økte vedlikeholdskostnader vil fastsettes etter erstatningsrettslige prinsipper. Det vises også til kapittel 2.14 om grunnerverv.</p>
<p>Ved etablering av ny gårdsveg må det også lages avkjøring til garasjebygg og kårbolig, gnr 42/3,</p>	<p>Det planlegges ikke gjennomført anleggsarbeider som vil endre dagens situasjon.</p>
<p>Forventer at det iverksettes støyreducerende tiltak.</p> <p>Mener at arbeid i anleggsperioden fram til kl. 23:00 er relativt sent.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.</p> <p>Arbeidstidsbestemmelser vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.</p>
<p>I perioder med stor støybelastning i forbindelse med anleggsarbeidet forventer vi at det tilbys erstatningsbolig til de sterkest berørte.</p>	<p>Ved periodevise overskridelser av krav til anleggsstøy vil erstatningsbolig kunne bli tilbudt.</p>
<p>Gang- og sykkelveg over Bjørkemoen fra Snyta til Pålsgardshøgda (avkjøring Dalsveien) er etter opplysninger pr. i dag tatt ut av rekkefølgebestemmelsene, ønsker sterkt at denne strekningen tas inn igjen.</p>	<p>Det vises til kommentar til uttale B02. Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelse om etablering av denne gang- og sykkelvegen.</p>
<p>Ønsker at strømmen (trafoen) legges i bakken i løpet av anleggsperioden (Kapittel 3 og 4.1.8). Det bør samtidig også ses på muligheten for å legge fibernett i området under anleggsperioden.</p>	<p>Se kapittel 2.13 om omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur mv.</p>
<p>Må gjøres en grundig risikovurdering på planlagt snøoppsamlingsplass mellom E16 og Dalsveien.</p>	<p>Etter høring og offentlig ettersyn av planforslaget er område for snøopplagring tatt ut av planforslaget</p>

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	141 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Opplever at kommunikasjonen med Bane NOR til tider har vært utilstrekkelig og noen ganger heller ikke konsistent.	Kommentaren tas til orientering. Det vises for øvrig til kapittel 2.1.
---	--

E10 Olav Kr. Døssland (21.06.18 og 03.07.18)	Forslagsstillers kommentar
Stiller spørsmål ved lovlighet av tiltaket i naturreservatet Synneren som er fredet og har status som RAMSAR-område.	Vernet av Synneren naturreservat er gjort med hjemmel i naturmangfoldloven. Naturmangfoldloven er ingen overordnet lov i den forstand at den har trinnhøyde over ordinær lovgivning, noe som gjør at den gjelder side ved side med annet lovverk som berører natur. Planmyndighetens planvedtak etter plan- og bygningsloven skal avveie interesser mellom bruk og vern av arealer. I dette tilfellet har miljømyndighetene igangsatt prosess for både å frigi de områdene som er vernet i medhold av naturmangfoldloven, og igangsatt prosess for kompensere vern av arealer for å kompensere for det tap av naturkvalitet i Storelvas deltaområde som en tillatelse etter plan- og bygningsloven vil medføre. Dette er en parallell prosess, og gjennomføringen av reguleringsplan forutsetter frigivelse av berørte verneområder. Tilsvarende forutsettes frigivelse fra kulturminneloven der tiltaket kommer i direkte berøring med fredede kulturminner.
Stiller spørsmål om det er fare for skred i områdene Korsdalen, Prestmoen og mot Busund hvis prosjektet gjennomføres.	Det er gjort omfattende undersøkelser av grunnforhold i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplanforslaget, og det er innarbeidet tiltak i reguleringsplanforslaget i de områdene der det ikke er tilfredsstillende stabilitet i grunnen. Dette gjelder både tiltak mot lokale utglidninger og tiltak i de områder hvor det er identifisert fare for grunnbrudd/kvikkleireskred som kan berøre både veg/bane og omgivelser. Dette siste gjelder for eksempel i Korsdalen. Gjennomføring av prosjektet vil ikke medføre økt skredfare, og i flere områder vil de innarbeidede tiltakene redusere skredfaren.
Er imot at dette veg- og baneprosjektet legges i Synneren naturreservat og at det opprettes noen reservater som erstatning. Mener trafikkgrunnlaget for jernbanen vil være lavt og lurer på om bygging av ny jernbanestrekning Hønefoss-Oslo vil bli overflødig.	Merknaden tas for øvrig til orientering.

E11 Eikeli gård ved Ole Johan Schjong (22.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Det oppfordres om at det blir laget en driftsveg i området Styggedalen/ved rundkjøring på RV 35, retning Sørumsmarka, dette i sammenheng med viltovergang.	Tas ikke til følge. Viltkryssing i dette området er ikke en del av planforslaget. Nevnte forbindelse ivaretas med Sørumsgata/Ringveien samt ny driftsveg langs Ringeriksbanen.
Noreledningen må ikke flyttes.	Noreledningen slik den står i dag er i konflikt med planlagt utbygging. Endelig løsning er ikke avklart. Forslagsstiller er i dialog med ledningseier for å finne løsning for ledningen.

<p>Synes det er for mye areal som blir borte i kanter og ubrukelige arealer. Foreslår tiltak for helhetlige jordbruksarealer og oppdyrking:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dersom dalen mellom G.nr: 47/7 og 47/11 på Bærengsletta skal fylles opp må det legges på tilstrekkelig jordlag, dreneres og dyrkes opp. - Viktig å dyrke opp kantsoner på jorder i Sørumsmarka, og sørge for at det flater ut i topp og bunn, slik at en har noe å snu på. - Vurdere planering og oppdyrking av skogtarm mellom G. nr:47/2 (Dihle) og 47/15 (Schjong), mot Sørumsbakken + makeskifte av lite jorde i skogkant. 	<p>Tiltaket er søkt optimalisert mht. jordvern bl.a. ved å søke å unngå for mye arealbeslag uten at det går utover tekniske krav. Se også kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer og 2.14 om grunnerverv.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>
--	---

E12 Siren og Øivin Fjelstad (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Mener jernbanetiltaket ikke bør bygges bl.a. da det har negativ samfunnsnytte.	Tas til orientering.
Påpeker at forslaget ikke peker på alternativer til Ringeriksbanen for å redusere reisetiden Oslo-Bergen og for lokaltransport Oslo-Hønefoss.	Alternative traseer er ikke en del av bestillingen til dette prosjektet. Temaet er omtalt i kapittel 2.2.1 om overordnede forutsetninger.
Etterlyser vurdering av alternativ stasjonsplassering for Hønefoss ved Ve/Sørumsjordet for å unngå graving i Storskjæringsområdet og riving av boliger i Høybyområdet.	Stasjon på Ve er vurdert, men er forkastet. Se kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger. Det er besluttet at stasjonen skal ligge i sentrum. Å eventuelt flytte stasjonen ut fra sentrum er i konflikt med flere statlige føringer som bygger opp under en bærekraftig samfunnsbygging. Å flytte stasjonen ut fra sentrum er derfor ikke aktuelt. Ve (Tolpinrud) stasjon skulle kun trafikkeres av Bergenstogene. InterCity-togene skal uansett til sentrum. InterCity-togenes krav til kapasitet er dimensjonerende for Hønefoss stasjon, ikke Bergenstogene. Bygging av Ve stasjon vil derfor ikke virke inn på størrelsen på Hønefoss stasjon eller Storskjæringa.
Spør hvorfor Høybyveien og Helgeshaugen ble tatt inn i planområdet sent og hvor grundig dette er begrunnet og kommunisert.	Det er gjort supplerende grunnundersøkelser som har forbedret vurderingsgrunnlaget for behovet for stabiliserende tiltak. En del områder der det var antatt behov for tiltak kunne dermed tas ut av planen.
Spør hvorfor det ikke er utredet alternativer til riving for boliger som ligger langt fra jernbanesporet. Tidligere grunnundersøkelser for samme område har vist tilfredsstillende stabilitetsforhold. Var disse konklusjonene feil? Påpeker bl.a. at kommunens høydebasseng er plassert på Høyby mht. viktigheten av å fjerne vekten fra masser.	For den aktuelle boligen er det ikke lenger aktuelt med riving. Området er nå tatt ut av planforslaget da det ved nærmere vurdering er vurdert at grunnforholdene er tilfredsstillende.

E13 Tone L. Fogth (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Viser til tidligere innspill fra Sørungata vegforening ved uttalelse til planprogrammet.	Merknaden tas ikke til følge. Uttalelsen til planprogrammet ble kommentert i forbindelse med merknadsbehandlingen for planprogrammet.
Ber om at det vurderes direkte tilgang/avkjørsel til E16 for berørt område vest for ny veg/bane med	Det er ikke aktuelt med avkjørsler til ny E16.

tanke på framtidig omregulering til boligbebyggelse.

E14 Lise Furulund og Leif Kjetil Brørby (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Det er svært beskjedent beskrevet i hvilken grad skolevegene til Veienmarka ungdomsskole og Veien skole skal håndteres. I perioder vil den eneste veg til begge skolene være via Ringveien. Denne er ikke skalert for den typen trafikk den vil bli utsatt for og den er ikke dimensjonert for myke trafikanter.</p> <p>Hvem dekker utgifter til skolebuss dersom elever får lengre skoleveg?</p>	<p>Det er innarbeidet bestemmelser om at følgende gang- og sykkelvegtraseer skal holdes åpne i anleggsperioden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gang-/sykkelveg mellom Blomsterveien/Tolpinrudveien og Ringveien ved Sagatun over Randsfjordbanen og Storskjæringa.• Gangforbindelse langs Soknedalsveien mellom Hofsfossveien og Stabells gate. <p>Det er gang- og sykkelveg hele vegen langs aktuell del av Ringvegens østre side. Mesteparten av massene til og fra stasjonsområdet planlegges transportert i Storskjæringa, ikke i Ringveien og Soknedalsveien.</p> <p>Fellesprosjektet vil tilrettelegge for alternativ transport dersom det i forbindelse med anleggsgjennomføring er skolebarn som har krav på skoleskyss.</p>
<p>Er det gjort støyberegninger for å kartlegge i hvilken grad elevene ved skolen vil bli berørt av støy?</p>	<p>Se kapittel 2.9.3 som omhandler blant annet håndtering av støy i anleggsperioden.</p>
<p>Kommer planovergangen langs Randsfjordbanen til å bli fjernet? Det foreslås at den fjernes og at jernbaneundergangen ved Ringveien utbedres slik at utrykningskjøretøy kan passere her.</p>	<p>Dagens planovergang ved Myrveien på Randsfjordbanen fjernes med tiltaket. Det planlegges ingen endring av eksisterende kryssing for Ringveien under jernbanen og denne vil ikke kunne brukes av utrykningskjøretøy. Kulverten i Storskjæringa kommer til å dimensjoneres slik at tunge kjøretøy kan bruke Ringveien over Storskjæringa.</p>
<p>Påpeker at det er lovpålagt å gjennomføre folkehelsekonsekvensutredning når det er bedt om det.</p>	<p>Det foreligger egen temarapport om befolkningens helse som vedlegg til reguleringsplanforslaget.</p>
<p>Synes det er merkelig å velge uke 2 i 2017 som tidspunkt for å gjennomføre trafikktelling.</p>	<p>Uke 2 regnes som en representativ uke i trafikktellingssammenheng da aktiviteter er i gang igjen etter juleferien.</p>
<p>Ønsker støyberegninger for Veienkroken.</p>	<p>Støyberegningene både for drifts- og anleggsfase omfatter området ved Veienkroken. Se kapittel 2.9.3 som omhandler blant annet håndtering av støy i anleggsperioden.</p>
<p>Bør gjøres tiltak for å sikre barn mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare på gang og sykkelveg fra byen og opp til Veien Skole.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden ang. støy, støv og trafiksikkerhet i anleggsperioden.</p>
<p>Ønsker å bygge kulvert istedenfor for å rive husene i Veienkroken.</p>	<p>Tas ikke til følge. Ulike tekniske løsninger for dette området er vurdert og alle medfører uforholdsmessig mye høyere kostnader enn løsning som innebærer å innløse boligen.</p>

E15 Jørn Hanssen (23.06.18)	Forslagsstillers kommentar
<p>Mener at de verdifulle våtmarksområdene i og rundt Tyrifjorden samt et stort antall sjeldne og truede fuglearter vil berøres sterkt negativt av prosjektet. Fuglers kollisjon med kjøreledninger, master og kjøretøy innebærer en stor sikkerhetsrisiko.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø. Det vises til planbeskrivelsens kapittel 3.4 om vurdering av tiltak etter naturmangfoldloven.</p> <p>Av hensyn til kryssende fugl er bruens konstruksjon og kontrast til omgivelsene viktig. Det skal arbeides videre med utforming av bruene slik at kontrast og synlighet forebygger kollisjon med fugl. I det videre arbeid legges det opp til samarbeid med relevante fagmiljø og Fylkesmannen.</p>
E16 Ragnhild M. Hanssen m.fl (24.06.18)	Forslagsstillers kommentar
<p>Savner rett til medvirkning etter plan- og bygningsloven og miljøinformasjonsloven.</p>	<p>Det er gjennomført et omfattende medvirkningsopplegg som går ut over plan- og bygningslovens krav til medvirkning. Det er redegjort nærmere for dette i planbeskrivelsen. Miljøinformasjonsloven setter ingen ytterligere krav til medvirkning i planprosesser, men omhandler allmenhetens tilgang til miljøinformasjon.</p> <p>Se for øvrig kapittel 2.1 Medvirkning.</p>
<p>Trasevalget gir beviselig fare for forverring av flom. Tap av områdestabilitet og grunnbrudd kan bli utfallet i anleggs- og driftsperiode. Tap av kvaliteter i Synneren Naturreservat.</p>	<p>Hensyn til flom og områdestabilitet/grunnbrudd er grundig utredet og dokumentert i planarbeidet, det henvises til kapittel 2.8 vedrørende grunnstabilitet. Planalternativet med fylling over Mælingen vil påvirke vannstanden i Storelva oppstrøms traseen. Ved en 200 års flom vil vannstandsøkningen øst for fyllingen være opp til 9 cm, og vannstandsøkning på mellom 2 og 8 cm vil inntreffe ved mindre enn 10 boliger.</p> <p>Det er innarbeidet tiltak for å opprettholde vanninggjennomstrømning til Synneren i flomsituasjoner. Det er nå utarbeidet en mer detaljert rapport mht. flom og effekten av denne. Viser også til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.</p>
<p>Stort forurensingspotensiale. Fare for tap av vannkvalitet i RAMSAR-området.</p>	<p>Vilkår for eventuelle forurensende utslipp i anleggs- og driftsperiode fastsettes ikke i reguleringsplanen, men i etterfølgende søknad etter forurensningsloven.</p>
<p>Lovstridig ødeleggelse og tap av et komplett økosystem med naturreservat. Stor fare for tap av rødlistede arter Tap av flaggermus på individ og habitatnivå, begge fredet. Oppstyking av habitat for mange pattedyr som lever og trekker i gjennom området.</p>	<p>Tiltakets virkninger på naturmangfold er grundig belyst i planarbeidet. Tiltaket berører områder med svært høye naturverdier, og det gjennomføres derfor kompensierende vern for tap av økologiske verdier. jf. planbeskrivelsens kapittel 3.3. Se også kapittel 2.10 som omhandler tiltak for bevaring av naturmiljø.</p>
<p>Under Fylkesmannen i Buskerud sitt arbeid med utvidet verneplan ble ikke grunneiere med</p>	<p>Kommentaren tas til orientering.</p>

eiendommer uten strandlinje på Mælingen involvert for uttalelse.

E17 Christopher Johan Hellerud (22.05.18)	Forslagsstillers kommentar
<p>Lurer på om gang- og sykkelvegen langs Busundveien kommer til å gå hele veien fra Norderhovsveien til Askveien.</p> <p>Lurer på hva som vil skje med telefonlinjene som går der noe av gang- og sykkelvegen vil ligge. Foreslår samarbeid med drivere av linjer for å samtidig å få oppgradert internett/fastlinje (kan være kompensasjon for belastning med anleggstrafikk).</p>	<p>Som vist i plankartet omfatter planforslaget gang- og sykkelveg langs Busundveien fra Prestmoen grustak til kryss med Røsholmstranda.</p> <p>Eksisterende kabler og ledninger som ligger på veggrunn i grunnen eller på stolpekurs vil bli håndtert i samsvar med gjeldende regelverk. Dersom det er kabler og ledninger som ligger utenfor dagens vegområde som må flyttes så vil det bli bekostet av tiltakshaver. Dersom kabel- og ledningseiere ønsker å oppgradere må de dekke kostnadene ved det. Dette er detaljspørsmål som må avklares i prosjekteringsfasen. Normalt er det slik at ved bygging av ny gang- og sykkel veg vil ledningseier vurdere behovet for blant annet legging av nye trekkerør.</p>
E18 Dag Martin Herrman, Tore Aarseth, Jan Hansen og Pål Heimdal (19.06.18 og 28.6.18)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ønsker planalternativ Mælingen A. Ønsker omlegging av atkomstvegene til eiendommene 3/10, 3/12 og 3/14 (se vedlagte skisse).</p>	<p>Innspill tas i hovedsak til følge. Atkomstvegene samles til felles atkomst, men lagt slik at en unngår foreslått økologisk kompensasjonsareal/ verneområde (kompensasjonsareal 6 Indre Synneren). Trasé for kommunal vei er også justert noe i planforslaget for å bedre veigeometrien, samt å få tilstrekkelig høyde under bruer i planalternativet med fylling (Endret brutype innebærer høyere brutvernsnitt. Fri høyde under bru blir da for lav til å etablere kjøreveg sør for flomkanalen).</p>
<p>Overflødig matjord og undergrunn som må fjernes i traseen bør brukes lokalt på Mælingen for å heve flomutsatte arealer.</p>	<p>Se kapittel 2.11 vedrørende jordvern og bruk av landbruksarealer.</p>
<p>Mangler avmerking for lokale støytiltak på boliger på eiendom 3/12 og 3/10 på Mælingen.</p>	<p>Støytiltak vurderes på boliger som beregningsmessig får støyverdier over grenseverdier i driftsfasen. Boligene har likevel en slik beliggenhet at de inkluderes over boliger som skal vurderes for tiltak.</p>
<p>Mangler inntegning av dam for oppsamling av overflatevann fra vegbanen på eiendom 3/128 og veg for drift av denne, vegen bør hvis mulig anlegges på østsiden av anleggstraseen.</p>	<p>Dam og atkomst til dam ligger innenfor areal avsatt til vegformål.</p>
E19 Pål-Steinar Karlsen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ønsker at det sørlige alternativet/traséen for Nore-Oslolinjen velges, samt at den mindre 132 kV linjen legges om til en parallell trasé slik at det blir mindre båndlagte områder.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Støyskjermen forbi Tolpinrud må forlenges, eller det må bygges en støyvoll, slik at også barnehage, friområder og bebyggelse på oversiden av friområdet langs Østmoveien blir skjermet.	Støyberegninger viser at støykravene for de aktuelle områdene/bygningene er oppfylt uten støyskjerm her. For enkelte bygg skal imidlertid lokale støytiltak vurderes.
Ønsker tydeligere tiltak mot strøbelysning.	Det er innarbeidet reguleringsbestemmelse for å minimere strøbelysning fra hensettingsanlegg. Tiltak for å redusere strøbelysning må videre håndteres i kontraktene med entreprenørene. Det arbeides også med en formingsveileder der belysning vil inngå.
Ønsker at det utredes andre alternative plasseringer av hensettingsområdet.	Andre alternativer for hensetting har vært vurdert tidligere i rapporten «Hensetting Østlandet». Med bakgrunn i utarbeidelse av sporplan for Hønefoss og tekniske detaljplaner ble det gjort supplerende vurderinger. Bare Pålsgård og Tolpinrud ble da vurdert som reelle alternativer videre. Vurdering av Tolpinrud som bedre enn Pålsgård som hensettingsområde ble vurdert ut fra flere hensyn enn miljøkonsekvenser, som forhold knyttet til behov, investeringskostnader, drift og driftskostnader. Det vises for øvrig til vedlegget til planforslaget «Vurdering av alternative hensettingsområder» samt kapittel 2.2.2 om optimalisering innenfor valgt korridor.

E20 Mary Kjekshus (11.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Opplyser at eiendommen 54/27 har flere tinglyste heftelser i området det planlegges stoppested på Ve, bl.a. kraftledninger, kloakk og telefonkabel samt at Vesbekken går i rør.	Ve stasjon er tatt ut av planforslaget etter høringen. Det vises til kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger.
Mener stoppestedet vil beslaglegge dyrket mark og er helt unødvendig og bør tas ut av reguleringsplanen. Hønefoss stasjon kan sløyfes som stopp på Bergensbanen. Hokksund kan erstatte Hønefoss som stoppested under anleggstiden.	

E21 Randi Marit Klemmestad og Svend Holmen Klemmestad (17.06.18)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at bevaring av skogteig som blir igjen vest for ny veg og bane på Prestmoen som grenser mot eiendommene 42/9 og 42/20.	Basert på høringen av planforslaget flyttes deler av riggområdet vest for linja i området østsida. Det blir dermed igjen mer skog vest for linja.
Foreslår tunnel under Busundveien ved lavpunkt mellom 42/1 og 42/24 som sikrer amfibier ferdsel ned til Synneren.	Miljøoppfølgingsplanens pkt. 4.1.3 omtaler at stikkrenner og kulverter skal tilrettelegges slik at de kan fungere som passasjer for små dyr. Fellesprosjektet takker for innspillet og tar det med seg videre.
Ber om at stor gran med kattuglereir på eiendommen 42/24 ikke fjernes eller skades.	Framføring av ny gang- og sykkelveg i området medfører at grana kan bli hogd, men dette avklares i senere fase. Kattugle er ikke rødlistet.

Vannledninger som krysser eksisterende veg ved innkjøringen til 42/9 må sikres ved vegtiltaket. Ber videre om omlegging av avløpsledning og ny drenering av området ved foten av skråningen fra eiendommen Høystad til eiendommen Klemmestad.	Se kapittel 2.13 om omlegging og etablering av kommunalteknisk infrastruktur mv.
Ber om annen utforming av skråning ved eiendommen Høystad som må gjøres i samråd med grunneier.	Tas til orientering. Endelig utforming av skråninger vil det arbeides nærmere med i de videre fasene i prosjektet.
Kommenterer grunnlag for planlagt motfylling og protesterer da behovet ikke er dokumentert. Motfyllingen som er planlagt har en rekke ulemper med fjerning av skog og omlegging av ledninger. Foreslår annen plassering nord og øst for eiendommene 42/30, 42/32 og 42/40.	Både motfylling og terrengavlastning er vurdert. Motfylling vil berøre dyrka mark som vil få redusert kvalitet. Fellesprosjektet mener totalt sett den foreslåtte løsningen er best. Dersom supplerende grunnundersøkelser viser bedre grunnforhold enn hva som er kjent, vil det bli gjort nye vurderinger av tiltaket.

E22 Inger Lise Kolstad (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Etterspør støygjærde i forbindelse med vaskehallen, bor i Tungaveien 35, Hønefoss.	Merknaden tas til orientering. Støyskjermen som er i plankartet vil dekke vaskehallen. Togvaskeanlegget planlegges innebygget.

E23 Sverre Lindeman (23.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker ikke ny stasjon i Hønefoss sentrum, men heller i området rundt Vekrysset.	Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel 2.2.3 angående stasjonsløsninger og kapittel 2.1. om medvirkning.
Synes Ringeriksbanen er bortkastede penger.	
Synes de som bor i det berørte området har fått altfor dårlig informasjon.	

E24 Ester Mjøs (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Påpeker at tiltaket med bane og veg har svært negative konsekvenser for miljøet og at det derfor kreves høy økonomisk og sosial gevinst.	Merknaden tas til orientering. Det gjøres en rekke avbøtende tiltak for å redusere de negative miljøkonsekvensene. Å eventuelt ikke bygge motorvei er utenfor prosjektets mandat gitt av regjeringen.
Ønsker at det ikke bygges ny motorvei, men heller satses fullt på tog for framtiden.	

E25 Harald Mælingen (08.06.18)	Forslagsstillers kommentar
Mælingen eier gnr 3 bnr 103 og 34. Eiendommen han bor på er tilrettelagt for ham som rullestolbruker med tilrettelagt brygge og atkomstveg til brygga som muliggjør rekreasjon for ham med båt. Eiendommen vil bli innløst og han ber om at dette tas med når eiendommen skal innløses.	Det er flere brygger i området. Lovlig etablerte brygger som må fjernes ved erosjonssikring skal reetableres.

E26 Lars K. Olsen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker at anleggsarbeidet i Storskjæringa blir så komprimert som mulig i tid og at beboere får god informasjon i forkant.	Merknaden tas til orientering. Det vises til miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen der bl.a. krav til informasjon til nærmiljøet er omtalt samt krav til styring av entreprenørens virksomhet. Det vises også til kapittel 2.9.6 om varighet av anleggsarbeider.

E27 Oppen gård ved Asle Oppen (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Påpeker at område L23 ikke bare kan ha atkomst fra syd da det er behov for atkomst med store landbruksmaskiner uten å kjøre gjennom Hønefoss eller lange omveger.	Tas til følge. Planforslaget tilrettelegger for atkomst til området også fra Ringveien.
Mener Ve stasjon og tilleggsspor over 48/1 bør sløyfes. Tiltaket medfører dårligere arrondering og tap av dyrkamark.	Ve stasjon og sporet er tatt ut av planforslaget. Se kapittel 2.2.2 om optimalisering innenfor valgt korridor og kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger.
Mener Sørumsgata må legges der hvor gang- og sykkelvegen er foreslått; unngår ulempene ved foreslått veg for Brandalen, redusere tap av dyrka mark på Bråten og redusere trafikk gjennom Veienmarkaområdet.	Tas til følge. Sørumsgata er lagt om i planforslaget.
Etterspør landbruksfaglig vurdering av løsning for oppfylling, tykkelse toppdekke og helningsgrad ved tilbakestilling av jorda til LNF. Påpeker mulig utvasking av næring i jorda, tørr jord og mulige setninger samt at helningsgraden bør være slakere	Det vil bli brukt landbruksfaglig kompetanse ved nærmere planlegging av oppfylling. Se kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.
Foreslår å hensynta mulig framtidig bruk av Sørumsjordene til parkeringshus og næringsbebyggelse mht. å fylle opp med stabile, sikre masser.	System for tilbringertransport og parkering vurderes videre i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen.
Foreslår ny atkomstveg «Stasjonsvegen» til Hønefoss stasjon/sentrum over eller gjennom ny kulvert i Storskjæringa. Ber om at planen tilrettelegger for denne.	Merknaden tas til orientering. Planforslaget utelukker ikke en fremtidig vegløsning.

E28 Truls Oppen (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Foreslår at det sees nærmere på å benytte overskuddsmasser til forsterkning av jordbruks- og skogsbilveger.	Det planlegges for størst mulig bruk av egne berg- og jordmasser i selve anlegget. Se også kapittel 2.7 om konsept for gjenbruk og lagring av masser.
Er negativ til massiv forstøtningsmur ved nye Hønefoss stasjon.	Skissert løsning for muren i planbeskrivelsen er ikke bindende i planforslaget.

E29 Kim Arvid Rosenberg og Caroline Bøe (21.06.18)	Forslagsstillers kommentar
- Ber om innløsning av sin bolig, Busundveien 97, da det planlegges riggområde i umiddelbar nærhet som vil være aktivt store deler av byggeperioden og store deler av døgnet. Mener det blir en uforholdsmessig	Eiendommen er ikke foreslått innløst i reguleringsplanforslaget. Se kapittel 2.14 om naboulempen.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	149 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

<p>stor belastning med to små barn som vil ha dette som nabo i store deler av sin barndom.</p> <p>- Påpeker at tilsynelatende all skog mellom eiendommen og riggområdet planlegges fjernet og dette vil gi enda større totalbelastning.</p>	
---	--

E30 Erna og Terje Skaugrud (20.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Vil som nabo til anleggsområdet i Storskjæringa bli meget sterkt berørt i anleggsperioden på 3 år og savner informasjon om tiltak for de som kommer i denne situasjonen.</p> <p>Påpeker verdiforringelse av eiendommen fra reguleringsplanen vedtas til byggingen er ferdig. Forventer å bli kompensert. Etterspør mulig innløsning da de er i en situasjon der de planlegger å flytte, men nå vil få betydelig mindre for eiendommen pga. tiltaket/anleggsperioden.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Det vises til kapittel 2.9 ang. anleggsperioden. Det vises også til miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen der det bl.a. omtales informasjonstiltak og tiltak for å redusere anleggsarbeidets negative innvirkning på helse, trivsel og trygghet.</p> <p>Det vises også til kapittel 2.14 om grunnnerverv ang. evt. innløsning.</p>

E31 Jan Solgård (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Eget forslag for Hønefoss stasjon: Fra gjennomgangsstasjon til endestasjon. Foreslår bl.a. å koble Randsfjordbanen fra Drammen inn på Ringeriksbanen før Sørums og frigjøre eksisterende Randsfjordbane mellom Tolpinrud og Hønefoss til gang- og sykkelveg. Foreslår alternativ utforming av stasjonsområde/knutepunkt og bevaring av historiske elementer.</p> <p>Viser for øvrig til merknaden i sin helhet med beskrivelse og skisser.</p>	<p>Merknaden tas ikke til følge.</p> <p>Å bygge om Hønefoss stasjon til en slik stasjon vil svekke stasjonens kapasitet og fleksibilitet. Det er derfor ikke aktuelt å gå videre med forslaget.</p>

E32 Tonny Stenheim og Guro Kathrine Berntsen (19.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Traseen for ny jernbane og veg vil beslaglegge rundt 15 til 20 dekar dyrket jord i Korsdalen. Ønsker at dette arealet erstattes med nydyrket jord enten umiddelbart i nærheten av Korsdalen, for eksempel ved nydyrking av deler av Prestmoen, eller nydyrking av motfylling nord for Pålsgård ved Styggdalen.</p> <p>Ønsker oppgradering av overgangsbro Randsfjordbanen ved Pålsgård, akseltrykk på kun to tonn innebærer en sikkerhetsrisiko og betydelige problemer for gårdsdriften</p> <p>Avkjørselen til Pålsgård ved Pålsgårdshøgda er trafikkfarlig. Ønsker at den flyttes 30-40 meter i retning Ask. Utgifter som påløper til framføring av gårdsveg til avkjørselen kan dekkes av grunneier i Pålsgård.</p>	<p>Tas til orientering. Se kapittel 2.11. om jordvern og bruk av landbruksarealer og kapittel 2.14 om grunnnerverv.</p> <p>Oppgradering av overgangsbrua vil ikke inngå i reguleringsplanforslaget da det ikke er et behov som utløses av tiltaket.</p> <p>Ved befaring er det konstatert at det ikke er behov for ombygging pga. sikt i krysset Askveien - Pålsgårdbakken, men det bør fjernes en del vegetasjon. Dette vil skje ved bygging av gang- og sykkelveg og krysset vil bli mer oversiktlig.</p>

E33 Anders Strande (22.06.18)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker vegkryss på Helgelandsmoen da dette er viktig for lett tilgang til ny vegtrasé for alle i Norderhov og for Helgelandsmoen næringspark.	Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ for Helgelandsmoen. Innspillet tas til orientering.
Ønsker bru i stedet for fylling på Mælingen da det tar mindre dyrket mark og er mer skånsomt for naturen og dyrelivet.	Det vises til kapittel 2.6 om valg av planalternativ over Mælingen. Innspillet tas til orientering.
Det er viktig at prosjektet tilstreber å velge alternativer som skåner dyrkbar og dyrka mark.	Det vises til kapittel 2.11 om jordvern og bruk av landbruksarealer.
Ber om at Sandsetertjernet som er foreslått til økologisk kompensasjon tas ut av planen om økologisk kompensasjon da det i 2011 var godkjent av Ringerike kommune til oppdyrking.	Prosess med vern etter naturmangfoldloven som del av økologisk kompensasjon er en parallell prosess etter naturmangfoldloven som Fylkesmannen i Buskerud har ansvaret for. Fylkesmannen vil vurdere dette innspillet i denne sammenheng, sammen med øvrige innspill de har hatt til denne prosessen. Dette innspillet er også mottatt av fellesprosjektet men ikke vurdert som høringsuttalelse til reguleringsplanforslaget.

E34 Olav Sødal, Erik Bergli og Jens Bergli (14.06.18)	Forslagsstillers kommentar
Spør hvorfor det velges å ta fra eiendommene 1/64, 1/31 og 1/37 når det ikke er bolighus på den andre siden av vegen. Mener det ikke bør være nødvendig å ta areal fra de opparbeidede tomtene til midlertidig rigg- og anleggsområder da dette heller kan samles på dyrka mark ved siden av hvor det likevel skal benyttes et stort område til dette.	Veglinja og vegbredde i området blir liggende som tidligere, men vegen vil bli bygd om. I området ligger bebyggelse svært nær inn på veg, og nærmere enn fastsatte byggegrenser for fylkesveg. Som følge av innspill er areal av «annet vegareal» (grøft mv) redusert til 2 meter fra kjørebane kant forbi de aktuelle eiendommene. Dette innebærer at regulert veigrunn vil gå ca. 0-2 meter inn på eiendommene. I tillegg er det regulert midlertidige anleggsområder, og omfang av denne bruken av eiendommene avklares i forbindelse med grunneieravtaler om tiltredelse av grunn. Se også kapittel 2.14 om grunnverv.
Påpeker at det er mye trafikk, inkl. tungtransport, som kjører via krysset Busundveien/rv. 35 og at dette er et farlig kryss. Foreslår at det lages rundkjøring i svingen på rv. 35 med ny avkjøring til Busundveien over eiendommen 1/72.	Det planlegges ikke permanent rundkjøring i området. Rundkjøringer velges som krysstype primært når trafikkmengden på armene og vegenes funksjon er nokså lik. I Busundveien er det 500 kjøretøy/døgn (ÅDT), men i Askveien er det 5 000, eller ti ganger så mange som i Busundveien. Fartsgrensen i Askveien er 70 km/time, men i Busundveien 50 km/time. Langs den aktuelle delen av Askveien er samtlige avkjørslar samlet til atkomstveger, men langs Busundveien har mange boliger egne avkjørslar. Askveien er en tverrforbindelse mellom hovedvegene til Vestlandet, Rv7 og E134. Det vil si veg med nasjonal interesse. Busundveien er en tverrforbindelse mellom Askveien og Norderhovveien med videre forbindelse til Jevnaker. Det vil si en veg av regional interesse. Det er stor forskjell på vegenes trafikkmengde og funksjon. I krysset mellom Askveien og Busundveien er derfor rundkjøring ikke egnet som

	<p>permanent krysstyppe. Derimot er det sikret areal til en midlertidig rundkjøring i anleggsfasen. Langs Askveien, fra Busundveien til Bærenga, skal prosjektet etablere permanent gang- og sykkelveg. Det inkluderer underganger for gående og syklende ved Snyta og ved Pålsgårdbakken. Gående og syklende til Røsholmstranda vil da bli skilt fra motortrafikken langs Askveien. Trafikksikkerheten for myke trafikanter vurderes med det å være ivaretatt, både i anleggsfasen og etter av prosjektet er gjennomført.</p>
--	--

E35 Irene Torgersbråten og Jakob Jæger Stalheim (21.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Etterlyser informasjon og direkte kontakt da de ut fra planen ser at deres eiendom Høybyveien 62 omfattes av planen og de forestår ikke hva det innebærer.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Området er nå tatt ut av planforslaget da det ved nærmere vurdering er vurdert at grunnforholdene er tilfredsstillende.</p>
<p>Har fått informasjon om at deres eiendom kan bli berørt i del av hagen for å gjennomføre stabiliseringstiltak. Spør hvorfor det ikke har blitt boret på de eiendommene der det skal gjøres tiltak.</p>	
<p>Reagerer sterkt på manglende informasjon og arrogant saksbehandling hva gjelder reguleringen på Høyby. Fikk først informasjon via naboer om at deler av nabolaget skulle innløses eller gjøres noe med. Reagerer på at naboer fikk vite først i informasjonsmøte at huset deres skulle rives, uten å ha blitt forberedt på dette i forkant av møtet.</p>	
<p>Mener de burde vært invitert til informasjonsmøtet selv om deres hus ikke er planlagt innløst. De som er direkte berørt må kontaktes direkte.</p>	
<p>Det burde vært informert om at de mister stor del av hagen og får anleggsarbeid rett utenfor veggen i en lengre periode.</p>	
<p>Det burde vært holdt allmøte for de interesserte i nærmeste nabolag da tiltakene endrer nabolaget.</p>	
<p>Stiller spørsmål ved hvordan det er mulig å holde folk som «gisler» ved at det ikke finner sted innløsning med en gang da man ikke får solgt eiendommene med en slik reguleringsplan hengende over seg.</p>	

E36 Ottar Torstensrud (08.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Eiendommen 55/7 fikk omlagt sin driftsveg ved bygging av Rv. 7 ved Ramsrud med atkomst via undergang ved Ramsrud.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Slik det ser ut i dag har ikke forslagsstiller behov for å deponere masser her. Forslagsstiller har ikke behov for annen permanent atkomst til dette området og har trolig bare behov</p>
<p>Ønsker å utvikle eiendommen for å få mer dyrkbar jord og ønsker å fylle opp juv ned mot</p>	

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 152 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Soknaelven. Dette kan være mulig deponi for overskuddsmasser fra Ringeriksbanen og E16.	for tilgang til området i forbindelse med anleggsarbeidet. Dersom det ønskes en annen atkomst i planforslaget for terrengoppfyllingen må dette vurderes i reguleringsplanarbeidet for dette tiltaket.
Har fått merknader til sin plan om at transport langs driftsvegen vil skape støy og vil krysse gangfelt ved undergangen.	
Ønsker at vegvesenet skal være behjelpelig med å gi mulighet for å bruke driftsvegen til å kjøre masser på for å utvikle eiendommen eller finne annen mulighet for å komme til eiendommen uten å komme i konflikt med naboer og krysse gangfeltet ved Ramsrud.	

E37 Anne Kristin Ødegård (21.05.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har eiendom som ligger inntil dagens jernbanetrasé mellom Hønefoss stasjon og Tolpinrud. Vil bli berørt ved økt trafikk og eventuelt utvidet sikkerhetsområde/båndlagt område.	Merknaden tas til orientering. Uttalelsen er knyttet opp mot varsel om planoppstart/høring av planprogram og ikke høringen av planforslaget. Eiendommen inngår ikke i planavgrensningen og inngår ikke i noe sikkerhetsområde eller båndlagt område. Det er utarbeidet fagrapport om støy og vibrasjoner. Eiendommen er listet opp i oversikten over støyutsatte eiendommer i planbeskrivelsen. Eventuelle behov for tiltak på eiendommen vil bli vurdert nærmere i samarbeid med grunneier.
Forutsetter at konsekvenser av tiltakene som berører eiendommen blir kommunisert og drøftet med henne da eiendommen ligger innenfor planområdet.	
Forutsetter at det gjennomføres støyberegninger og at resultatene og tiltak kommuniseres direkte med henne.	

E38 Øvre Veien gård ved Sverre Forberg (24.06.2018)	Forslagsstillers kommentar
Har innvendinger mot den planlagte rundkjøringen ved det som i planen omtales som Veienkrysset og ny påkjøringsrampe nordover. Mener at det ikke er behov for dette da eksisterende løsning fungerer.	Merknaden tas til orientering. Tiltaket er nødvendig for å få rampe som tilfredsstiller krav til utforming inkl. lengde tilpasset ny fartsgrense. Det vises til kapittel 2.14. ang. grunnerv. Støyberegningene tar høyde for økt trafikk og fartsgrense. Støykartet som fulgte planforslaget på høring mangler imidlertid trafikk på den nye rampen. Dette er hensyntatt i oppdatering av dokumenter etter høring slik at bygningene som har behov for en vurdering av støytiltak i dette området er identifisert. Selve vurdering av lokale støytiltak utføres først i byggeplanfasen av prosjektet.
Tiltaket har store konsekvenser for eiendommen ved beslag av dyrka mark og omlegging av innkjørsel. Ny innkjørsel vil medføre riving/flytting av stabbur og redusert mulighet for utleie av bygninger. Vurderer å framsette krav om innløsning av hele eiendommen.	
Utbyggingsplanene vil medføre en betydelig økning i trafikken på E16 og mer støy pga. høyere fart. Påpeker at det ikke er foreslått støyreducerende tiltak for eiendommen.	

4 SAMMENDRAG AV MERKNADER TIL REVIDERT PLANFORSLAG OG TILTAKSHAVERS KOMMENTAR

I dette kapittelet er hver enkelt av de innkomne merknadene til revidert planforslag sammendratt og kommentert.

4.1. Oversikt over innkomne merknader

Endringene i revidert planforslag er beskrevet i fem høringsdokumenter, ett for Ringerike kommune, ett for Hole kommune og tre for Bærum kommune. Det er innkommet 111 merknader til det reviderte reguleringsplanforslaget.

Oversikten er inndelt på samme måte som for opprinnelig planforslag (som kapittel 3), dvs. fordelt på grupperinger. Gruppering er igjen fordelt på myndigheter (statlige, regionale og kommunale), organisasjoner og næringsliv, samt grunneiere og privatpersoner (fordelt på de tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike). Organisasjoner og næringsliv inkluderer offentlige foretak. Grunneiere og privatpersoner inkluderer organisasjoner og næringsinteresser som uttaler seg som grunneiere. Innenfor hver gruppering er merknadene sortert alfabetisk.

Selv om enkelte myndigheter og organisasjoner/næringsliv har uttalt seg til flere av de fem høringsdokumentene, er uttalelsene her samlet og kommentert i sammenheng. Det vil likevel framgå hvilket høringsdokument uttalelsen er gitt til:

- A Avtjerna sør (Bærum)
- N Nordby (Bærum)
- B Bærum
- H Hole
- R Ringerike

4.1.1. Myndigheter og offentlige instanser

- A101_A Akershus fylkeskommune
- A101_N Akershus fylkeskommune
- A101_B Akershus fylkeskommune
- A102_R Buskerud fylkeskommune (datert 05.12.2018/10.12.2018/31.01.2019)
- A102_H Buskerud fylkeskommune (datert 21.01.2019/31.01.2019/06.02.2019)
- A103 Bærum kommune
- A104_H Forsvarsbygg (datert 22.01.2019)
- A105_R Fylkesmannen i Buskerud (datert 14.12.2018)
- A106_A Fylkesmannen i Oslo og Viken
- A106_N Fylkesmannen i Oslo og Viken
- A106_B Fylkesmannen i Oslo og Viken
- A106_H Fylkesmannen i Oslo og Viken (datert 21.01.2019)
- A107_H Hole kommune (datert 21.01.2019)
- A108_N Miljødirektoratet
- A109_N Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- A109_B Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- A109_H Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- A109_R Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (datert 13.12.2018)
- A110_R Ringerike kommune (datert 30.11.2018)
- A111_B Statsbygg (09.01.2019)

4.1.2. Organisasjoner og næringsliv

- B101_N Bærum Elveforum (19.12.2018)
- B101_B Bærum Elveforum (12.01.2019)
- B102 Bærum Natur- og Friluftsråd (09.01.2019 og 20.01.2019)
- B103_B FAU Skui skole (08.01.2019)
- B104_B FAU Ås barnehage avd. Vestre Jong (10.01.2019)
- B105_H Fossen Utvikling pva Opplysningsvesenets Fond (OVF) og Kjærlighetsgaven sameie 225/7 (datert 22.01.2019)
- B106_H Franzefoss Pukk AS (22.01.2019)
- B107_A Franzefoss Pukk AS (18.01.2019)
- B107_B Franzefoss Pukk AS (09.01.2019)
- B108_H Galleri Klevjer (datert 19.01.2019)
- B109_H Hole landbrukslag (datert 21.01.2019)
- B110_B Idrettslaget Jardar (09.01.2019)
- B111_B Jongsåsen vel (08.01.2019)
- B112_H Kommunalt foreldreutvalg Hole (datert 21.01.2019)
- B113_H MDG Ringerike og Hole (datert 23.01.2019)
- B114_H Naturvernforbundet i Buskerud (datert 20.01.2019)
- B115_A Naturvernforbundet i Bærum (21.01.2019)
- B115_B Naturvernforbundet i Bærum (09.01.2019)
- B116_R Opplysningsvesenets Fond (datert 14.12.2018)
- B117_H_R Ringerike og Hole travselskap, Hønefoss og Ringerike rideklubb, Skysskafferlaget (datert 21.01.2019)
- B118_B Sameiet Grobstok (09.01.2019)
- B119_A Skanska Industrial Solutions (SIS) (08.01.2019)
- B119_B Skanska Industrial Solutions (SIS)
- B120_B Skiforeningen (07.01.2019)
- B121_A Skui vel (20.01.2019)
- B121_N Skui vel (09.01.2019)
- B121_B Skui vel (09.01.2019)
- B122_B Sollihøgda Eiendom AS og Sollihøgda Plussby (09.01.2019)
- B122_A Sollihøgda Eiendom AS og Sollihøgda Plussby (18.01.2019)
- B123_H Steinsfjorden Fiskeforening (datert 20.01.2019)
- B124_H Sundvolden Holding (22.01.2019)
- B125_R Sørumsåsen veiforening (12.12.2018)
- B126_B Tanum vel (09.01.2019)
- B127_A Unicon AS (11.01.2019)
- B128_R Veienkroken velforening (13.12.2018)
- B129_B Veslefrikk barnehage (09.01.2019)
- B130_B Viken Skog AS (08.01.2019)

4.1.3. Grunneiere og privatpersoner i Bærum kommune

- C101_B Asta Hanssens vei, Vesthavnveien, Nedre Ås vei, Myrliveien (09.01.2019)
- C102_A Bryn Gård ved Olaf Bryn Røkholt (09.01.2019)
- C103_B Dahlen Bjørn A. og Stinessen Trude (06.01.2019)
- C104_B Dybvik Unni (08.01.2019)
- C105_A Ekeberg Øivind (09.01.2019)
- C106_B Finholdt Terje (07.01.2019)
- C107_B Hammami Amir og Gulliksen Isabel (11.02.2019)
- C108_B Jacobsen Sjur (08.01.2019)
- C109_A Johansen Hans-Martin (18.12.2018)
- C110_B Johansen Tom (08.01.2019)
- C111_A Johnsrud Per (07.01.2019)
- C112_B Lindefjeld Tor-Arve og Risnes Anna (09.01.2019)
- C113_B Matheson Agner Marit og Jacob (09.01.2019)
- C114_N Molenaar Espen (03.12.2018)
- C115_N Molle Tone Strand (09.01.2019)
- C116_B Nabogruppen Vestre Jong (09.01.2019)

- C117_B Olsen Målfrid (04.01.2019)
C118_A Sameiet Grobstok ved Wærsten Marius, Folge Endre Grobstok, og Wærsten Anne Karine, Grobstok Bente, Reeve Inger (08.01.2019)
C119_A Tandberg Jostein (05.01.2019)
C120_B Vestre Jong Gård ved Heiberg Esben Oust
C121_B Vestre Jong Huseierforening (09.01.2019)
C122_A Økri Gård Vestre ved Sjur Jacobsen (20.01.2019)

4.1.4. Grunneiere og privatpersoner i Hole kommune

- D101 Advokatfirmaet Hjort pva Sundland Knut Olav (datert 22.01.2019)
D102 Engebretsen Reidar (datert 20.01.2019)
D103 Fossen Utvikling pva Storøya 198/1 (datert 22.01.2019)
D104 Jensen Lasse (datert 16.01.2019)
D105 Kvamme Magne (datert 21.01.2019)
D106 Langerud Fredrik og Dørum Dordi (datert 19.01.2019)
D107 Løbben Trond (datert 22.01.2019)
D108 Fulford Pettersen & Co Advokatfirma pva grunneier 231/7 (datert 22.01.2019)
D109 Nordstrøm Erik (datert 21.01.2019)
D110 Sonerud Finn Roald og Ericsson Anne Rolstad (datert 13.01.2019)
D111 Sundøen Kjell (datert 19.01.2019)
D112 Sværi Stein, Bratlie Frank, Ljåstad Karsten og Bråthen Tor (datert 22.01.2019)
D113 Søhol Christina Rørvik, Søhol Truls, Nina Rørvik, Søhol Ørjan Rørvik, Rørvik Åga, Rørvik Ragnhild, Rørvik Jon (datert 21.01.2019)
D114 Wahl-Larsen Advokatfirma pva Bech Ingeborg og Bjerke Anders (datert 22.01.2019)

4.1.5. Grunneiere og privatpersoner i Ringerike kommune

- E101 Aarseth Tore, Hansen Jan, Herrman Dag (datert 14.12.2018)
E102 Aasen Hans-Petter (datert 11.12.2018)
E112 Aasen Thor Bergsund
E103 Dæhlen Guro (datert 12.12.2018)
E104 Fjeldstad Øivin (datert 13.12.2018)
E105 Forberg Sverre (datert 14.12.2018)
E106 Oppen Asle (datert 13.12.2018)
E107 Schjong Dagfinn, Enderud Annie Olea (datert 13.12.2018)
E108 Schjong Ole Johan (datert 13.12.2018)
E109 Simonsen Kenneth (datert 12.12.2018)
E110 Stenbro, Per J. (datert 02.02.2019)
E111 Stenheim Tonny, Berntsen Gunnar, Berntsen Guro Kathrine (datert 14.12.2018)

4.2. Myndigheter

A101_N Akershus fylkeskommune (08.01.2018)	Forslagsstillers kommentar
Er positive til at Kattås og Rustan er tatt ut av planforslaget.	Merknaden tas til orientering.
Det er avklart at det ikke er behov for ytterligere arkeologiske registreringer i forbindelse med planforslaget for Nordby (pr. 17.12.2018).	
Det vises for øvrig til tidligere uttalelser.	

A101_B Akershus fylkeskommune (09.01.2018) (Bærum, generelt)	Forslagsstillers kommentar
<p>Er positive til endringene som gjøres for å øke trafikksikkerheten med planskilte kryssinger for gående og syklende og forlengelse av gang og sykkelveg langs Slepndveien. Er også positive til at det blir redusert behov for massetransport på lokalveger.</p> <p>Er positive til at begrepsbruken for masseforvaltning er endret i tråd med anbefalinger.</p>	Merknaden tas til orientering.
<p>Det stilles krav om arkeologiske registreringer i forbindelse med planforslaget med forlengelse av gang- og sykkelvegen langs Slepndveien (retning Bjørnegårdsvingen). Planen kan ikke vedtas før undersøkelsene er ferdigstilt og eventuell dispensasjon i henhold til kulturminneloven er vedtatt av Riksantikvaren.</p>	Manglende arkeologiske undersøkelser blir gjennomført før planvedtak. Prosjektet har dialog med Akershus fylkeskommune om dette.
A101_A Akershus fylkeskommune (21.01.2018) (Bærum, Avtjerna)	Forslagsstillers kommentar
<p>Er svært positive til at det foreslås en ressursbank for masser. Dette er i tråd med regional plan for massehåndtering om at det etableres områder for mellomlagring av overskuddsmasser som kan bearbeides, sorteres og gjenbrukes.</p>	Merknaden tas til orientering.
<p>Det oppfordres om at mest mulig av veifarene med id. nr. 236010 og 236016 bevares. Det bes om at hensynssonen for veifaret 236010 respekteres under anleggsperioden slik at det ikke blir kjørt med tungtransport eller lagret masser/materiell e.l. tett på vegene.</p>	Rigg- og marksikringsplan hensyntar slike forhold. Det vises til reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.7
<p>Det vises til regional plan for vannforvaltning 2016-2021. Det forutsettes at tiltakene i planforslaget ikke forringer tilstanden i vassdragene.</p>	Før det tillates utslipp av vann skal det søkes om utslippstillatelse til Fylkesmannen.
A102_H Buskerud fylkeskommune (21.01.2019/31.01.2019/06.02.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) tillegge lokale og regionale behov vekt. Forutsetter at tidligere merknad legges til grunn for ferdigstilling av reguleringsplanen.</p>	Merknaden tas til orientering.

Ber om at helsetilstand for beboere ved Hole bo- og rehabiliteringssenter og kommunens omsorgsboliger ikke svekkes. Folkehelseovens formål må legges til grunn. KMD bør drøfte permanent relokalisering. Kommunens kostnader knyttet til reetablering må dekkes av staten.

Påpeker ansvaret etter folkehelseovens § 22 med hensyn til å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer befolkningens helse.

Støtter Hole kommunes syn på at kostnader til planlegging, flytting, etablering og eventuell reetablering av Hole bo- og rehabiliteringssenter og kommunens omsorgsboliger må dekkes av fellesprosjektet. Ber KMD drøfte om institusjonen bør flyttes på permanent basis.

Forutsetter at det bygges kryss på Helgelandsmoen. Uten kryss vil det bli unødvendig stor belastning på regionale og lokale veger i Hole og Ringerike. Krysset vil ha stor betydning for utvikling av næringsarealer i Hole kommune.

Er uenig i kategoriseringen av næringsarealene på Helgelandsmoen.

Er bekymret for stor resttrafikk på fylkesveger, særlig gjennom Sundvollen.

Trafikktallene oppgitt i planarbeidet, framstår som mangelfulle. Uten kryss på Helgelandsmoen vil avkjøring til Hønefoss sør/ Hvervenmoen skje ved Elstangen og trafikken må gjennom Sundvollen. Askveien er ikke ønsket som hovedatkomst inn til Hønefoss sentrum. Fra Styggedalskrysset blir eksisterende E16 i retning tilbake mot Hvervenmoen eneste alternativ. Krysset på Elstangen blir avkjøring for bilister som skal til Hønefoss sørfra, det fører til at trafikken gjennom Sundvollen blir unødvendig stor. Påpeker at Hole kommune mangler arealer for framtidig næringsutvikling. Kritiske til at Regional plan for areal og transport for Buskerud benyttes som argument for ikke å utvikle næringsareal på Helgelandsmoen.

Det pågår en prosess i samarbeid med kommunen for å se på løsninger for å ivareta beboerne ved Hole bo- og rehabiliteringssenter og andre berørte institusjoner.

Momenter i uttalelsen er belyst i kapittel 2.5 om valg av planalternativ på Helgelandsmoen.

Videre arealutvikling på Helgelandsmoen må avklares gjennom en kommunal arealplanprosess.

Det blir gjennomført ny trafikkberegning våren 2019, basert på oppdaterte, nasjonale forutsetninger. Det er bygget opp en regional trafikkmodell som beregner trafikk på ny veg og bane, samt endringer på eksisterende vegnett. Som eksempel innebærer bygging av kryss på Helgelandsmoen noe mindre trafikk på eksisterende E16 ved Sundvollen enn løsning uten kryss. Dette utgjør i størrelsesorden 1100 kjøretøy pr. dag i 2044, eller om lag 20-25% av den totale trafikken i 2044. Trafikken er likevel mer enn halvert sammenlignet med dagens situasjon. Nye beregninger forventes å gi en generell reduksjon i fremtidige trafikk tall.

<p>Utfylling på Sundvollen bidrar til å redusere utbyggingspresset på andre verdifulle områder i kommunen. Den største fyllingen bør derfor oversendes KMD. Det er foreslått 300 parkeringsplasser, tilgjengelighet for bil må begrenses med færre antall parkeringsplasser og en mer framtrødende løsning for bussen ved stasjonen. Det er ikke oppgitt hvilken besparelse revisjonen av fyllingen gir.</p> <p>Bra at kollektivknutepunktet får mer sentral plassering i forhold til togstasjonen. I samråd med Brakar ønskes en utforming med sømløs kobling mellom buss og tog.</p>	<p>Når det gjelder utfyllingen på Sundvollen, oversendes planforslaget med to alternativer. Alternativene viser to ulike omfang av fyllingen, og fellesprosjektet anbefaler den minste utfyllingen. Det vises videre til kapittel 2.3, som tar for seg bakgrunnen for anbefalingen.</p> <p>Antall bussoppstillingsplasser er i henhold til ønske fra Brakar og Buskerud fylkeskommune. Plassering av bussholdeplassene gir god omstigning mellom buss og tog, både på knutepunkt og langs Holeveien ved tunnelportalen. Brakar og Buskerud fylkeskommune legger viktige føringer for kollektivtrafikken, blant annet rutetilbudet. Videre detaljering vil skje i samråd med Brakar og Buskerud fylkeskommune.</p>
<p>Støtter sammenhengende gang- og sykkelveg fra E16 Elstangen til stasjonen på Sundvollen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Er uenig i at eksisterende E16 klassifiseres som H1 veg. Mener Holeveien gjennom Sundvollen må ha bygate kvalitet for å hindre barrierevirkning for tettstedsutviklingen.</p>	<p>Statens vegvesen har gitt føringer til prosjektet om at Holeveien skal planlegges som en H1 veg. En større ombygging av vegen til gateprofil gjennom Sundvollen må eventuelt sees i sammenheng med øvrige planer for tettstedsutvikling i Sundvollen, og fellesprosjektet mener dette må avklares i en helhetlig plan for utvikling av arealene og det lokale vegsystemet.</p>
<p>Vanskelig å få samlet oversikt over aspektene og virkninger av reguleringsplanen, da det ikke gis en samlet fremstilling av planforslaget ved begrenset høring. Enkelte av bestemmelsene er formulert, men flere er kun omtalt med hensyn til hvilken intensjon de har. Det er ikke entydig hvilke løsninger som anbefales. Dette vanskeliggjør Hole kommunes saksbehandling og medvirkning.</p> <p>Påpeker at det ikke framkommer hvordan høringsuttalene etter offentlig ettersyn er fulgt opp og kan derfor ikke vurdere hvordan fellesprosjektet har fulgt opp tidligere merknad.</p>	<p>Bakgrunnen for at man ved begrenset ettersyn ikke oppdaterte hele planforslaget var at det ville ha resultert i et veldig omfattende dokument, der endringene kunne være vanskelig å skille fra det som tidligere var hørt ved offentlig ettersyn. En slik oppdatering ville også ha medført en betydelig økt tidsbruk. Det vises også til kapittel 2.1 om medvirkning. Tiltakshaver mener høringsdokumentene gir en god oversikt over foreslåtte endringer.</p> <p>Dette forholdet håndteres i det samlede merknadsdokumentet (foreliggende).</p>
<p>Fellesprosjektet bør følge opp Regional plan for areal- og transport i Buskerud ved å tilrettelegge for gode møteplasser og gode forbindelser mellom ulike funksjoner ved kollektivknutepunkt.</p>	<p>Det er først og fremst i tilknytning til stasjonene dette er relevant. Stasjonen bygges ut i henhold til Bane NOR sitt regelverk, og det tilrettelegges for byttepunkt mellom reisemidler.</p>
<p>Forutsetter at rapporten om strømningsforhold i Steinsfjorden/Tyrfjorden er korrekt og at vannkvaliteten i Steinsfjorden ikke forverres eller påvirkes av utfyllingen i Kroksund eller begrenses av broene over Kroksund.</p>	<p>Rapporten er oppdatert, med foreslått utfylling som forutsetning. Det vises til kapittel 2.3 Stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.</p>
<p>Støtter Hole kommune i at avtale om kompensasjon bør omhandle relevante parametere. Tap av arealer til friluftsliv, nærmiljøanlegg og idrettsanlegg kan</p>	<p>Det vises til kapittel 2.12 Kompensasjon for friluftsliv.</p>

dokumenteres og prissettes. Fellesprosjektet bør bruke erfaringstall. Støtter Hole kommune i at budsjettert beløp på 15 mill. ikke er tilstrekkelig begrunnet utfra faktiske konsekvenser.	
Ønsker fortsatt at eksisterende E16 fra Elstangen til Sundvollen reguleres i sin helhet.	Prosjektet regulerer de deler av vegen der det planlegges tiltak.
Har forventning om at kommunale og fylkeskommunale veger som får økt trafikk, blir oppgradert som del av prosjektet. Minner om at veger som får midlertidig eller permanente ulemper i anleggsperioden blir satt i stand eller oppgradert.	For de veger og kryss som forventes å få anleggstrafikk, er det regulert nødvendige tiltak for å sikre kapasitet og trafikksikkerhet. Veger vil bli satt i stand etter endt anleggsdrift. For lokalveger som kan få økt trafikk i driftsfasen, vil det ble vurdert lokale støyttiltak.
Mener prosess med omklassifisering av veger ikke er tilstrekkelig beskrevet i reguleringsplanen. Omklassifisering av fylkesveg har økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.	Det vises til planbeskrivelsen kapittel 4.3 om tillatelser og vedtak etter andre lover. Det foreslås at dagens E16 på strekningen Elstangen-Styggedal omklassifiseres til fylkesveg. Saksbehandling knyttet til omklassifisering gjøres etter veglovens regler i en egen prosess.
Fylkeskommunen har sendt sin anbefaling om dispensasjon fra kulturminneloven. Avventer endelig behandling hos Riksantikvaren.	Omfanget av dispensasjoner, og vilkår for dette, er avklart. Reguleringsbestemmelsene er oppdatert i henhold til dette.
Har ingen merknad til at bygningsmiljøet på Benterud og skolehuset i Sundvollen er tatt ut av planen.	
Fellesprosjektet bør ha kontakt med kommunene og fylkeskommunen for eventuelle justeringer av planforslaget før oversendelse til KMD.	Forslagsstiller har i prosessen hatt dialog med fylkeskommunen og kommunene angående de foreslåtte planendringer. Det vises for øvrig til kapittel 2.1.2 om medvirkning og informasjon i høringsperiodene.

A102_R Buskerud fylkeskommune (05.12.2018; foreløpig; 10.12.2018 og 31.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Ber om å få tilsendt oppdaterte plankart inkl. automatisk fredete kulturminner, jf. høringsuttalelse av 01.09.2018, for kontroll. Disse danner også grunnlag for Riksantikvarens behandling av dispensasjonsspørsmålet. Det er ønskelig å kunne gjøre en helhetlig vurdering av hvilke kulturminner som skal dispenseres med vilkår om utgravning og hvilke som kan dispenseres uten videre vilkår. Ønsker å gjøre en samlet vurdering av arealene i Hole og Ringerike kommuner. Før planen sendes KMD, ønsker fylkeskommunen å få oversendt et fullstendig plankart for å sjekke at alle hensynssoner er oppdatert og inkludert.	Det vises også til forslagstillers kommentarer til merknad A102_H. Oppdatert materiale er sendt fylkeskommunen.
Plankartet er også grunnlaget for å gi dispensasjoner etter kulturminneloven. Foreligger ikke samlet konsekvensutredning av endringene som er på høring nå, det må sjekkes	Tas til orientering. Planbeskrivelsens kapittel 5.4 som beskriver konsekvenser av tiltaket, er oppdatert i samsvar

om undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven er oppfylt.	med revidert planforslag. Hele planområdet er undersøkt i henhold til § 9.
Forventer at det oversendes endelig plankart med konsekvensvurdering før planen oversendes KMD. Dette vil ikke være ny høring, kun utsjekk.	Tas til følge.
<u>Forholdet til områderegulering Hønefoss:</u> Det skal utarbeides detaljreguleringsplan for utforming av stasjonstorget og overgang/knutepunkt for tog/buss/taxi og tilknytning av stasjonen til gang sykkelvegnett. Dette skjer i nærmere avtale mellom Ringerike kommune, fellesprosjektet og Buskerud fylkeskommune. Oppstart i løpet av våren 2019.	Det er i reguleringsplanen ikke fastsatt et plankrav om utforming av stasjonstorg og knutepunkt for de arealene som inngår i reguleringsplanen. Forslagsstiller er imidlertid kjent med dette planarbeidet og vil bidra i prosessen.
<u>Kulturminnevern, Nyere tids kulturminner:</u> Det er svært positivt at fylkeskommunens innspill om å markere Hønefoss stasjon og Begna bru i Hønefoss som hensynssone med formål bevaring i plankartet, er tatt til følge.	Tas til orientering.
<u>Arkeologiske kulturminner:</u> Kravene i kulturminnelovens § 9 skal oppfylles, se foreløpig uttalelse datert 5.12.2018.	Omfanget av dispensasjoner, og vilkår for dette, er avklart. Reguleringsbestemmelsene er oppdatert i henhold til dette.
<u>Forholdet til Ve stasjon</u> Positivt. Mindre arealbeslag, og fjerner all tvil om eventuelt to stasjoner. Støtter også opp om utviklingen av et sentralt kollektivknutepunkt i Hønefoss.	Tas til orientering.
<u>Mælingen:</u> Mellomlagring av jord på Mælingen krever flomtiltak. Forventer at valg av alternativ blir gjort ved i sluttbehandling av planen.	Berørte områder omfattes av hensynssone, med bestemmelse. Tas forøvrig til orientering.
<u>Endringer av veg- og transportsystemet:</u> <u>Snyta:</u> Positiv til rekkefølgebestemmelser som sikrer opparbeiding av tiltak for gang- og sykkeltrafikk før anleggstrafikk starter. Kulturminnelokalitet inkluderes i endelig rapport. <u>Sørumjordet/Tolpinrud:</u> Det vil fortsatt være mulig å anlegge veg fra Styggedalen og fram til stasjonen som en framtidig løsning. Ringerike kommunestyre har vedtatt dette alternativet. Dette alternativet er også med i transportutredningen, men det er andre løsninger og alternativer som på kort sikt gir bedre kost-nytteeffekt enn denne løsningen.	Rekkefølgebestemmelse og kulturminnelokalitet inngår i planen. Planløsningen ekskluderer ikke en slik mulighet. Forslagsstiller anser en slik løsning som krevende, og støtter synspunktet at det bør vurderes andre løsninger som gir ønsket nytte.

A103 Bærum kommune (17.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Bærum kommune har avgitt en felles uttale for alle planendringer i Bærum kommune.	
Det må reguleres et 10 m bredt vegetasjonsbelte til bevaring langs Isielva ved Nordby. Det må	Merknaden tas delvis til følge. Rigg- og anleggsområdet på Nordby reguleres med 5 meter.

nedfelles egne reguleringsbestemmelser for å ivareta vannforskriften med miljøtiltak.	avstand til lsielva; dette samsvarer med dagens situasjon.
Berørte kommunale midlertidige boliger på det planlagte riggområdet må erstattes.	Dette blir behandlet når det inngås avtale om bruk av området i anleggsfasen. Se kapittel 2.14 om grunnerverv.
Kommunen ønsker å delta i arbeidet ved utarbeidelsen av risiko- og sårbarhetsanalyse om trafikksikkerhet ved Nordby.	Kommunen inviteres til å delta i møter når løsningene detaljeres ut.
Valg av tverrslag på Reverud og Jong med tilhørende massetransport må styres av hva som gir minste totalbelastning for bomiljøene. Det må være forbud mot knuseverk på begge steder. Naboer må høres.	Fordeling av aktivitet mellom disse to riggområdene vil bli en avveining mellom effektiv anleggsgjennomføring, kostnad og totalbelastning for nærmiljøene. Planen åpner ikke for knuseverk på disse to anleggsområdene. Se kapittel 2.9.6 om anleggsperioden.
Det må inn rekkefølgekrav om etablering av ny gang- og sykkelveg mot Bjørnegårdsvingen og midlertidige planskilte gang- og sykkelkryssinger før oppstart av anleggsarbeidet på Reverud og Jong.	Merknaden er tatt til følge. Rekkefølgekravene er innarbeidet i bestemmelsene.
Det bør legges til grunn støykrav for en permanent situasjon ettersom den støyende anleggsperioden på Jong og Reverud er langvarig.	De midlertidige tiltakene vil ikke bli behandlet som om de er permanente, selv om varigheten vil være over to år. Se begrunnelse og nærmere forklaring spesielt i kapittel 2.9.6 og mer generelt i kapittel 2.9.1 og 2.9.3.
Masser som skal kunne tas imot på Avtjerna i ressursbanken kan komme fra andre steder enn fra Ringeriksbanen.	Dette er en åpen ressursbank for mottak av masser fra ulike aktører og steder, men Ringeriksbanens behov er sikret i forslag til planbestemmelser.
Det må inngås avtaler mellom Bærum kommune og fellesprosjektet når reguleringsplanen er vedtatt. Reguleringsbestemmelsene må ha med krav om at det er inngått avtale før anleggsarbeidet kan starte.	Det vil måtte inngås en rekke avtaler mellom Bærum kommune og FRE16, men disse kan ikke bindes opp av en reguleringsplan.
Reguleringsbestemmelsene for ressursbanken bør justeres slik at det ikke blir unødvendige begrensninger og optimal drift kan oppnås. Området som er satt av til ressursbank bør utvides.	Drift av en ressursbank styres også i stor grad av tillatelse/driftsplan fra direktoratet for Mineralforvaltning. Detaljer for driften må bestemmes nærmere gjennomføring når det bl.a. er avgjort hvem som skal drive ressursbanken.

A104_H Forsvarsbygg (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Endringene har ikke betydning for den virksomheten Forsvaret har i området.	Merknaden tas til orientering.

A105_R Fylkesmannen i Buskerud (14.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Fraråder endring av planforslaget ved Mælingen hvor brutype endres fra platebru til bjelkebru, fordi: <ul style="list-style-type: none">- redusert frihøyde kan redusere fuglenes vilje til å krysse under bruene- omlegging av lokal veg medfører at flomkanalen i området må krysses. Dette vil i noen grad svekke muligheten for	Av hensyn til kryssende fugl er bruens konstruksjon og kontrast til omgivelsene viktig. Det skal arbeides videre med utforming av bruene slik at kontrast og synlighet forebygger kollisjon med fugl. I det videre arbeid legges det opp til samarbeid med relevante fagmiljø og Fylkesmannen.

<p>hvordan kanalen kan integreres i det planlagte økologiske kompensasjonsarealet sørøst i Synneren</p> <p>- endringen gir anlegget økt dominans og barriereeffekt i landskapet</p>	<p>Det er endring av brutype som medfører behov for å krysse flomkanalen med to lave bruer, ikke omlegging av vegsystemet som i hovedsak foreslås for å gi bedre arrondering av jordbruksteiger.</p> <p>Konsekvenser av det endrede tiltaket er belyst i planbeskrivelsens kapittel 5.</p>
<p>Viltkorridoren ved Korsdalen beskrives som det viktigste vilttiltaket i fellesprosjektet. Studier dokumenterer «større er bedre» for faunapassasjer og det frarådes at faunapassasjen reduseres med en bredde fra 100 til 75 meter.</p>	<p>Det er satt krav i bestemmelsene til frihøyde minst 5,0 meter over en lengde på minst 75 m. Transportkorridorens bredde i området er ca. 55 meter, og består av tre separate bruer med lysåpning mellom. Anbefalinger i Statens vegvesen håndbok V134 «veger og dyreliv» er lagt til grunn for utforming av viltundergangen, og viltundergangen ligger godt innenfor det som er angitt her. Fellesprosjektet mener at de funksjonelle krav til undergangen som er foreslått i reguleringsplanen godt ivaretar hensyn til hjortevilt.</p>
<p>Endring ved Prestemoen medfører at 28 daa med naturtypen sandfurskog vil gå tapt. Anbefaler at det sees på andre løsninger for å legge til rette for et midlertidig rigg- og anleggsområde og at dagens sandtak benyttes til dette.</p>	<p>Størrelsen på riggområdet er utvidet ved revisjon av planforslaget, og forslagstiller er kjent med at dette medfører negative konsekvenser for sandfurskogen. Fellesprosjektet planlegger også å benytte eksisterende sandtak i området. Totalt sett, og ut fra at det er identifisert et økt behov for riggareal i området, opprettholdes forslaget.</p>
<p>Endringer med bakgrunn i bedre løsninger for myke trafikanter og trafikksikkerhet, som medfører noe mer beslag av dyrka mark, kan forsvares etter en samlet vurdering.</p> <p>Det må sikres i bestemmelsene at denne matjorda blir tatt vare på for nydyrking eller jordforbedring.</p>	<p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Dette er ivaretatt i kapittel 6.1 i planbestemmelsene som bl.a. setter krav til ivaretagelse og behandling av matjord i anleggsperioden, samt istandsetting etter ferdigstilling av anlegget. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsfasen.</p>
<p>Endringene som er foreslått er ikke vurdert i tråd med §§ 8-12 i naturmangfoldloven. Dette må følges opp.</p>	<p>Oppdatert planbeskrivelse gir en samlet vurdering av de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12.</p>

A106_B Fylkesmannen i Oslo og Viken (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Planbestemmelsene for midlertidig beslag av dyrket mark på Jong, Reverud og Bjørnegårdsvingen må forbedres. Dette for å ivareta nasjonale føringer for jordvern og matproduksjon</p>	<p>Kravene til tilbakeføring av dyrka mark som beslaglegges midlertidig anses å være tilfredsstillende beskrevet i planbestemmelsene kapittel 6.1.</p>
<p>Tiltakene ved Lars Jongs vei må ikke føre til omdisponering av dyrket jord til idrettsformål på gjenværende LNF-område.</p>	<p>Forslagsstiller forholder seg her til eksisterende reguleringsplan, og det planlegges ikke omdisponering av LNF-område til annet formål.</p>

Ny gang- og sykkelveg langs Slepndveien mot Bjørnegårdsvingen tangerer de registrerte naturtypene Østre Jong og Østre Jong S. Det bes om at trær søkes bevart og at de som ikke blir felt beskyttes i anleggsfasen.

Trær som kan bevares inngår i rigg- og marksikringsplan som skal utarbeides for gjennomføring av tiltaket, jf. reguleringsbestemmelsenes punkt 2.7.

A106_N Fylkesmannen i Oslo og Viken (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
En tversrslagstunnel på Nordby vil ha færre negative konsekvenser for natur og dyrket mark enn de tidligere foreslåtte alternativene.	Merknaden tas til orientering.
Planforslaget for Nordby burde vært grundigere beskrevet, slik at det hadde vært enklere å vurdere konsekvenser for ulike natur- og miljøverdier.	Beskrivelsen anses å være dekkende. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan i anleggsperioden.
Det ser ikke ut til at naturverdiene i Djupdalen eller Kjaglidalen naturreservat blir påvirket av planforslaget. Det minnes om NMFL § 49.	Disse områdene påvirkes ikke av planforslaget.
Det bes om at det settes opp en kantsone langs Isielva for å hindre partikkelavrenning og å opprettholde best mulig økologisk tilstand.	Det er satt av en kantsone på 5 m til dette formålet; dette i samsvar med dagens situasjon.
Det er bekymring for at anleggsvann fra bl.a. tunneldrivingen skal slippes ut i Isielva. Selv om det planlegges å rense anleggsvannet er det noen typer utslipp det ikke er tekniske løsninger for å rense.	Vilkår for evt utslipp av forurensning i anleggsperioden forutsettes avklart i søknad og tillatelse etter forurensningsloven. Se også kapittel 2.9.5 om vannhåndtering, drikkevannskilder og utslipp.
Isielva har til tider lav vannføring, derfor bør det vurderes å redusere vannmengden som slippes ut ved fordrøyning. Den totale vannmengden kan ved store utslipp påvirkes i stor grad ved lav vannføring.	Det vil være et aktuelt tiltak. Vilkår vil framgå av midlertidig utslippstillatelse; se kap 2.9.5.
I anleggsfasen ved bygging av omleggingsveg ved Isielva vil det skje skadelig partikkelutslipp i Isielva hvis det ikke gjøres tiltak. Det bes om at det gjøres en miljørisikovurdering av forberedende arbeider for dette vegtiltaket. Denne ønsker Fylkesmannen å se for å gjøre en vurdering om det må søkes om en utslippstillatelse etter forurensningsloven.	Merknaden tas til følge. Det skal utarbeides søknad om utslippstillatelse; se kapittel 2.9.5.
Det er registrert grunnforurensning med ID 477 i området. Det er ingen informasjon eller mistanke om deponert spesialavfall. Fellesprosjektet må vurdere om lokaliteten som er registrert i databasen vil berøres og om det er fare for forurensning.	Denne lokaliteten var et kommunalt deponi, riktignok på den samme eiendommen, men vel 800 m sør for planområdet på Nordby.

A106_A Fylkesmannen i Oslo og Viken (17.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Er positiv til at mengden masser er redusert og at delområde 1 og Brenna ikke brukes til permanent masselagring. Er også positiv til at det etableres	Merknaden tas til orientering

en ressursbank. Det oppfordres til å jobbe mer med å gjenbruke en størst mulig andel av masser.	
Planforslaget er forbedret mht. tema naturmangfold, men det bes om at det innarbeides detaljerte krav i planen for å ivareta hensyn til landskap, friluftsliv, natur, vannmiljø og landbruk.	Temaene følges opp i rigg- og marksikringsplanen. De generelle rammene for akseptable inngrep i landskap mm. er ellers gitt i reguleringsplanen.
Avtjernsmyra har store miljøkvaliteter som bør ivaretas. Det er stor risiko for at myra vil bli påvirket av tiltakene som er planlagt i området rundt den. Det forutsettes at det lages en løsning for å begrense avrenning med partikkelforurensning fra masselagringsområdene.	Myra skal i minst mulig grad påvirkes. Myra kan fungere som økosystemområde med fordøyning av vann høyt i vassdraget. Avtjernsmyra er sikret med eget bestemmelsesområde som skal ivareta myras økologiske funksjon.
Foreslått nytt kryss på Avtjerna vil komme tettere på Rustanbekken. Det er viktig at avrenningen fra veganlegget begrenses. Kantsonen mot bekken bør sikres eller det bør opparbeides en ny flersjiktet kantsone.	Det skal utarbeides søknad om utslippstillatelse; se kapittel 2.9.5. Området skal opparbeides med løsmasser for vegetasjonsetablering mot vassdraget.
I anleggsfasen ved bygging av ny veg vil det skje skadelig partikkelutslipp i Rustanbekken hvis det ikke gjøres tiltak. Det bes om at det gjøres en miljørisikovurdering av forberedende arbeider for dette vegtiltaket. Denne ønsker Fylkesmannen å se for å gjøre en vurdering om det må søkes om en utslippstillatelse etter forurensningsloven.	Merknaden tas til følge. Det skal utarbeides søknad om utslippstillatelse; se kapittel 2.9.5.
Det vises til tidligere uttalelse om hvilke tiltak som krever tillatelse og hvilke vurderinger som må gjøres i forbindelse med anleggsarbeidet f.eks. vannhåndtering fra masselagringsområdene.	Tas til orientering.

A106_H Fylkesmannen i Oslo og Viken (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Anbefaler den minste utfyllingen av hensyn til nasjonale interesser knyttet til naturmangfold og landskap. Ser samfunnsnytt med boligbygging, ved stasjonen. I kommunedelplanen for Sundvollen er det avsatt store arealer som legger til rette for stor vekst og som ligger sentrumsnært.</p> <p>Redusert utfylling ivaretar bedre grøntområder og allmenne interesser langs vassdraget. Mener utfylling vil ha store negative konsekvenser for landskap og miljøverdier. Kroksund er viktig som hekke- og trekkområde for fugl, samt viktig for vandring og leveområde for fisk og andre ferskvannarter. Har uttrykt bekymring for fyllingens påvirkning på vannkvalitet og vannutskiftning i Steinsfjorden.</p>	<p>Planforslaget blir oversendt KMD med to alternativer. Alternativene viser to ulike omfang av fyllingen, og fellesprosjektet anbefaler den minste utfyllingen. Det vises til kapittel 2.3 som tar for seg stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen. Her står det også om vannutskiftningen. Det vises også til kapittel 2.10 som går nærmere inn på tiltak for bevaring av naturmiljø, der blant annet et restaurerende tiltak vil være etablering av habitat for edelkreps (truet art) langs kanten av fyllingene på Sundvollen og Elstangen.</p>
<p><i>Vegsystemet fra Elstangen til Sundvollen.</i> Positivt at det er sett på bedre løsninger for sammenhengende gang- og sykkelveger og at kryssing av Kleivbekken løses med bru framfor kulvert.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>

<p><i>Ny plassering av tun på Rudsøgarden</i> Anbefaler at dagens atkomst velges og det søndre alternativet (L11-2). Vil i mindre grad være i konflikt med jordvern hensyn, splitte naturområdet og ivaretar hensynet til viktig kulturlandskap i området.</p>	<p>Fellesprosjektet har tatt innkomne merknader om plassering av tun på Rudsøgarden til følge og foreslår tunet plassert i sør (L11-2)</p>
<p><i>Helgelandsmoen – Storelva</i> Positivt at bestemmelsene fjerner mulighet for å etablere brufundamenter i Storelva, og at det ikke vil være behov for fundamentering i elva</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p>Positivt at Nordlandsbekken er planlagt som et åpent bekkeløp, men savner bedre redegjørelse for konsekvensene. Er en viktig gytebekk for ørret. Omleggingen må ikke få negativ virkning på vannføring og vannkvalitet. Mener det er uheldig at bekkekløften er foreslått som deponiområde og anbefaler at omfanget av deponier blir kritisk vurdert og antallet begrenses.</p>	<p>Rapporten om fysiske tiltak i vassdrag er oppdatert med noe mer dokumentasjon se dokumentliste i planbeskrivelsen. Det er ikke registrert gyting av størret i bekken.</p>
<p>Vedrørende omlegging av sjøledninger vil det normalt sett stilles krav til når på året slikt arbeid kan utføres for å skjerme fuglelivet i hekkeperioden. Vil ikke bli stilt slikt krav her da arbeid med FRE16 vil pågå over flere år og vil forstyrre uavhengig av arbeid med sjøledningene. Det bør likevel være mål om å redusere forstyrrelsene. Arbeidene bør derfor legges til sensommer/høst.</p>	<p>Når det gjelder vannledning så sveises de på land/vannkanten og ledningen føres deretter ut i sjøen og blir senket. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.</p>

A107_H Hole kommune (vedtak 21.1.2019) (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Begrenset ettersyn hadde veldig kort frist for uttalelse. Oppfatter at enkelte av endringene er av vesentlig art. Vanskelig å få oversikt over alle relevante endringer på så kort tid. Det er også gjort endringer i bestemmelsene uten at disse er konkretisert i høringsdokumentene.</p>	<p>Gjennomføring av begrenset høring har vært vurdert opp mot plan- og bygningslovens krav og hensyn til å ivareta tilstrekkelige muligheter til medvirkning og ivaretagelse av rettslige interesser. Forslagsstiller mener det er viktig at høringen har vært presis på hva som faktisk er endret i planforslaget.</p>
<p>Mener at utredningsplikten ikke er oppfylt ved at lokale ringvirkninger ikke er belyst.</p>	<p>Det vises til konsekvensutredning temarapport lokale- og regionale virkninger. Rapporten dekker utredningsprogrammet i fastsatt planprogram.</p>
<p>Påpeker at ikke kun tidsbruk og kostnader skal styre hvilke løsninger som velges. Løsning med valg av totalentreprenør og utsettelse av viktige alternativvalg til etter at reguleringsplanen er fastsatt virker ikke beroligende. Bekymret for at de enkleste og rimeligste løsningene for prosjektet blir valgt på bekostning av lokal utvikling og nærmiljø.</p>	<p>Det vises til foreliggende planforslag der det redegjøres for vurderingene som ligger bakenfor de løsninger som er valgt. Planforslaget legges fram for vedtak med planalternativer på Sundvollen, Helgelandsmoen og Mælingen, det er nærmere redegjort for dette i kapittel 2.3, 2.5 og 2.6. Merknaden tas for øvrig til orientering.</p>

<p>Opplever i liten grad at Hole kommunes ønsker og krav om prioritering av prosjektets samfunnsnytte lokalt og for kompensierende tiltak blir hørt.</p> <ul style="list-style-type: none">- Har ikke vurdert det svært store potensialet for næringsutvikling på Helgelandsmoen.- Forutsetter at planen vedtas med motorvegkryss på Helgelandsmoen, og at krysset blir realisert. Krysset er avgjørende for etablering av nye arbeidsplasser og vekst i regionen og vil bidra til en positiv samfunnsnytte på minst 130 mill. kroner.- Har ikke belyst den svært uheldige økte ulykkesfrekvensen lokalt eller de økte vedlikeholdskostnadene dersom krysset ikke blir bygget.	<p>Det vises til kapittel 2.5 valg av planalternativ Helgelandsmoen.</p> <p>Uavhengig av bygging av vegkryss på Helgelandsmoen får både Hole- og Ringerike kommune med ny veg og bane økt potensial for både befolkningsvekst og vekst i arbeidsplasser. Dette gjelder også for Helgelandsmoen, der næringslivet etter gjennomføring av tiltaket får en nærmere tilknytning mot Osloområdet. Gjennomføring av tiltaket vil generelt redusere ulykkesrisiko på eksisterende vegnett vesentlig på grunn av redusert trafikk.</p>
<p>Er skuffet over at arbeidet med kompensasjon for forringelse av idretts- og friluftsliv og bortfall av idrettsanlegg ikke er kommet lenger.</p> <ul style="list-style-type: none">- Planprogrammet legger opp til at tiltak for å begrense, avbøte eller kompensere negative konsekvenser for friluftsliv og nærmiljø skulle vurderes. Dette er ikke tilstrekkelig fulgt opp.- Det må settes av MNOK 43 som kompensasjon for forringelse av idrett- og friluftsliv i et fond disponert av Hole kommune i samarbeid med frivillige lag og foreninger.- Har blitt forespeilet at det er budsjettert med et beløp på 15 mill. kr til kompensasjon for ikke- prissatte konsekvenser fordelt på tre kommuner. Det ikke foreligger begrunnelse for summen.- Tap av friluftsliv og nærmiljøfunksjoner i idrettsanlegg som blir berørt kan dokumenteres og prissettes.- Anser det som brudd på planprogrammet at det ikke er fastlagt kompensasjon før reguleringsplanen vedtas. Ber om at det blir satt en kroneverdi på kompensasjon før det gjøres noe arbeid i området Bymoen og Mosmoen	<p>Føring fra planprogrammet anses som ivarettatt ved at prosessene med arbeidsgruppen er igangsatt.</p> <p>Se kapittel 2.12 kompensasjon for friluftsliv og idrettsanlegg samt kap 2.14 om grunnverv.</p> <p>Prosjektet anser planprogrammet som oppfylt med prosessene som nå er i gang. Se også kapittel 2.12.</p>
<p>At fotballøka i Sundvollen er tatt ut av planforslaget og er henvist til grunnverv, skaper usikkerhet om reetablering. Har behov for å ha igjen en bane som tilsvarer en syverbane, som kan utløse spillemidler.</p>	<p>Ballbanen søkes primært reetablert på resteiendommen.</p> <p>Fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen erstattes i forbindelse med det ordinære grunnvervet.</p>
<p>Fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen må opprettes andre steder, og vil ha en stor kostnad. Disse må erstattes på en fullverdig måte. Viser også til lovnader om avtale om kompensasjon.</p>	<p>Det forutsettes at erstatningsspørsmål rundt ballbanen på Sundvollen, og fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen, behandles etter ekspropriasjonsrettslige regler og prinsipper. Det vises til kapittel 2.14 om grunnverv.</p>
<p>Krever planskilt løsning for gående og syklende fra Øvre Elstangen/Klokkerbråten under FV155 mot Elstangen og Storøya.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.4 trafiksikkerhet, som handler om trafiksikkerhet i anleggsperioden. Krysningpunktet er vurdert i en trafiksikkerhetsvurdering. Det vises også til</p>

	forslagstilleres kommentar til merknad D103 fra Fossen utvikling.
<p>Krever at det foreligger en avtale for Hole bo- og rehabiliteringssenter før reguleringsplanen godkjennes i departementet.</p> <p>Beboerne ved Hole bo- og rehabiliteringssenter, må få nytt botilbud/sykehjemsplasser før anleggsstøyen går ut over helsen. Kostnader knyttet til reetablering av sykehjem og omsorgsboliger må dekket av prosjektet. Planen må ikke begrense muligheten til videre utbygging av Hole bo- og rehabiliteringssenter.</p>	<p>Det pågår for tiden en prosess for å se på løsninger for å ivareta beboerne ved Hole bo- og rehabiliteringssenter. Hole kommune er deltagende i denne prosessen.</p>
<p>Vil ha en samlet framstilling av reguleringsplanen med plankart og bestemmelser før oversendelse til departementet. Viser for øvrig til sin høringsuttalelse av 20.6.2018.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Det er under og etter høringene av planforslaget vektlagt en åpen dialog mot berørte myndigheter og andre. Planforslaget som sendes over til KMD omfatter forhold som er kjent for kommunen, og det legges ikke opp til oversendelse av et samlet planforslag til kommunen før planen sendes til departementet.</p>
<p>I klimarapport "Lokalklimavurdering. Ringeriksbanen ved Steinsletta" beskriver at forurensningen vil holde seg ved bakken "i transportkorridoren". "Vegetasjonen på begge sider av korridoren vil absorbere og begrense forurensningen". Konsekvensene for den daglige driften av barnehagens utebaser er ikke er tilstrekkelig konsekvensutredet.</p>	<p>Det er utarbeidet egen fagrapport for luftforurensning hvor det er gjort beregninger av forurensningssituasjon, se dokumentliste i planbeskrivelsen. Beregnede resultater viser at det er bakkekonsentrasjoner av nitrogendioksid (NO₂) som kan gi forurensningsnivåer opp mot anbefalte grenseverdier i veileder T-1520 <i>retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging</i>. Ved relokalisering av baser må dette sees i sammenheng med andre forhold, som støy og forhold til anleggsgjennomføring.</p>
<p>Viser til flere feil og mangler i høringsdokumentet:</p> <ul style="list-style-type: none">- Feil i pkt. 2.1.1. L hvor det vises det til adressene Dronningveien 1A og 1B-C. Dronningveien 1B eksisterer ikke.- Figur 6 er ikke i samsvar med figurteksten- Enkelte bestemmelser konkretiserte, andre er kun beskrevet.- Ser ikke at vedlagt plankart omfatter området nord for Sundvollen, Jf. skisse figur 21 i beskrivelsen.- Plankartene mangler plan ID.- Eldre grunnlagskart er benyttet fører blant annet til at boliger som bør vurderes for støyskjerming, ikke er registrert.- Det er beskrevet at: Større deler av Sundøya er bevart og reguleres til park og friluftsmål". Dette stemmer ikke med plankartet. Mulig man her mener Slettøya.- For regulert næringsområdet på Kjellerberget er det ikke samsvar mellom beskrivelse og plankart. Plankart viser ikke hensynssone, H560.- Ber om at støykart oppdateres.	<p>Forslagstiller mener de feil og mangler som er påpekt ikke er å betrakte som vesentlige, og at kommunen gjennom høringsperioden har hatt anledning til å avklare eventuelle uklarheter med fellesprosjektet. Feil og mangler, oppretting mv. i plandokumentene er i nødvendig omfang rettet opp i planforslag som legges fram for vedtak.</p> <p>Vedrørende omtale av bestemmelsesendringer i høringsdokumentet er det søkt å gi en presis omtale av endringer i bestemmelser, uten at hele planforslaget har vært lagt ut til ny høring. Dette er vurdert opp mot plan- og bygningslovens krav og hensyn til å ivareta tilstrekkelige muligheter til medvirkning og ivaretagelse av rettslige interesser, samtidig som rask framdrift med planarbeidet har vært viktig.</p> <p>Grunnkart oppdateres før endelig planforslag. Omtale av Sundøya er feil, og er gjort ved beskrivelse av konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv. Vurdering av konsekvens endres ikke som følge av dette.</p>

	<p>Hensynssone H560 på Kjellerberget er etter en nærmere vurdering tatt ut av planforslaget da større deler av naturtypelokaliteten vil bli berørt i anleggsperioden, og området er tidligere regulert til næringsformål.</p> <p>Oppdaterte støykart er utarbeidet, og disse vil revideres igjen seinere når trafikkrapport oppdateres og det foreligger mer detaljerte planer for anleggsgjennomføring.</p>
<p>Planen berører flere gjeldende reguleringsplaner med eksisterende reguleringsformål og midlertidig riggområde. Er ikke tydelig hvordan bestemmelsene blir for disse områdene.</p>	<p>Dette er ivaretatt i reviderte bestemmelser, som også er drøftet med kommunen.</p>
<p>Forventer at kommunale veger som får endret funksjon og økt trafikk som en følge av prosjektet, blir oppgradert.</p>	<p>Ingen veger får endret funksjon. Flere veger blir oppgradert for å tåle anleggstrafikk.</p>
<p>Der kommunen skal overta eller drifte anlegg som bygges, må det utarbeides utbyggingsavtaler eller gjennomføringsavtaler. Må sikres i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>Fellesprosjektet vil ha tett dialog med kommunen om reetablering av VA-anlegg og bygging av kommunale veger og øvrige anlegg. En form for gjennomføringsavtale kan være aktuelt, dette må avklares i senere fase av prosjektet.</p>
<p>Ved omlegging av gang- og sykkelveg ved Tyriheim, bør si noe om dagens gang-sykkelveg som ligger på vestsiden av Tyriheim. Har hørt at denne planlegges fjernet.</p>	<p>Opprettholdelse av denne lenken kan medføre uønsket kryssing i plan ved rundkjøring nord for Tyriheim. Det er antakelig er vanskelig å lede gående og syklende fram til undergang under ny atkomstveg til Klokkebråten. Denne lenka inngår ikke i reguleringsplanen, og gang- og sykkelveglenken må vurderes i senere fase av prosjektet.</p>
<p>Har fått opplysninger om at det planlegges boligrigg med kapasitet til 600 arbeidsfolk. Gir økning i innbyggertallet, og vil bla. a. belaste vegsystemet ytterligere. Forutsetter at rundkjøringen på Sundvollen og øvrig vegnett rustes opp.</p>	<p>Det foreligger ikke konkrete planer for etablering av boligrigger. Entreprenør vil, innenfor reguleringsplanens rammer og etter nødvendige godkjenninger, kunne etablere nødvendige riggfunksjoner.</p>
<p>Ved Øvre Rørvikberget beslaglegges del av grøntareal og lekeplass. Som kompensasjon ber man om at det opparbeides tilfredsstillende lekeplass og grøntareal innenfor BLK1 i reguleringsplanen for Elstangen barnehage. Med rekkefølgebestemmelse om etablering av lekeplassen før arbeidet på Øvre Rørvikberget starter.</p>	<p>Løses som del av grunnervet; se kap 2.14.</p>
<p>Uheldig at kun deler av Holeveien foreslås regulert. Opptatt av at Holeveien framstår med et helhetlig preg etter anleggsperioden. Bør ha en utforming som gir tilfredsstillende kapasitet, men ikke en veg med H1.</p>	<p>Statens vegvesen har gitt føringer til prosjektet om at Holeveien skal planlegges som en H1 veg. En større ombygging av vegen til gateprofil gjennom Sundvollen må eventuelt sees i sammenheng med øvrige planer for tettstedsutvikling i Sundvollen, og fellesprosjektet mener dette må avklares i en helhetlig plan for utvikling av arealene og det lokale vegsystemet.</p>

	For øvrig reguleres det som er nødvendig for å gjennomføre planlagte tiltak.
Når Kleivbekken legges sammen med gang- og sykkelvegen under Holeveien må denne sikres mot oversvømmelse i flomsituasjoner.	Det nye bekkeløpet dimensjoneres for 200 års flom +50%.
Det foreligger ikke juridisk avklaring eierskap til strandsone og bunn i Sundvollbukta. Kommunen er grunneier i området.	Det vises til kapittel 2.14 om grunnerverv.
Område mellom Holeveien og fyllinga (på østsiden) er tatt ut av planforslaget og ligger mellom regulert fylling og regulerte Holeveien. Var pekt på som mulig utbyggingsområde, ber om at området tas inn igjen.	Området er ikke nødvendig for utbygging av veg og bane. Videre planlegging her er en kommunal oppgave.
All tilpasning av fyllingen til fjorden må skje innenfor GF10 og ikke gå på bekostning av BA10. Forutsetter at det er et statlig ansvar dersom utfyllingen påvirker vannutskiftingen negativt mellom Steinfjorden og Tyrifjorden. Ønsker at det blir lagt til rette for møteplasser og utfoldelse av aktivitet og rekreasjon nært boligene uten fysiske eller mentale barrierer.	GF10-arealet dekker behov for tilpasning mellom fjord og tettsted, og for allmenne interesser. Det vises til kapittel 2.3 med tanke på vanngjennomstrømming i Steinsfjorden, samt kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen. Det vises også retningslinjer for videre planlegging av BA10 i planalternativ B, jf. reguleringsbestemmelsene.
Ser flere positive fordeler med å senke jernbanebrua fra Slettøya mot Kroksund.	Tas til orientering.
Mellom veglinje for E16 og Hole bo- og rehabiliteringssenter er det planlagt terrengforming som støyvoll. Må utformes slik at tomtens utnyttelsesgrad ikke reduseres.	Eiendommen blir ikke berørt av støyvollen slik at utnyttelsesgrad reduseres.
Ansvar for drift, vedlikehold og nødvendig utskifting av tekniske anlegg må ivaretas og bekostes av fellesprosjektet i anleggsperioden.	Det vises til det pågående prosess med kommunen for å komme til løsning for Hole bo- og rehabiliteringssenter i anleggsperioden.
Gående og syklende fra Tangen og Rudsøgarden må kunne ferdes trygt langs vegene med anleggstrafikk til Kroksund og retning Vik i anleggsperioden. Dette må ivaretas i planen.	Det vises til kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden og hvordan dette ivaretas i reguleringsplanen.
Omlagning og trafiksikkerhetstiltak i Rudsøgardsveien - Gamleveien – Holeveien må ikke hindre framkommelighet for hjemmetjenesten.	
Ber om at anleggsatkomst fra Røyseveien (Fv. 158) ses nærmere på, med hensyn til trafiksikkerhet for myke trafikanter.	
Forutsetter at bestemmelsene vedrørende område BSM10 opprettholdes med #1 og at det ikke åpnes for knusing av steinmasser i Bye grustak.	Planforslaget gir ikke hjemmel for å knuse stein i Bye grustak.
Det er foreslått regulert anleggsatkomst fra Røyseveien til jordet, mot tidligere tre atkomster. Anleggsatkomsten vil krysse eksisterende gang- og sykkelveg som ligger i en bakke. Ber om en trafiksikker løsning i dette krysningspunktet.	Langs den nye atkomstvegen planlegges det gang- og sykkelveg som er adskilt fra kjøreveg. Ny atkomst etableres tidlig i prosjektet. Dagens atkomst vil benyttes av anleggstrafikk. Det vises også til kapittel 2.9.6, under avsnittet om Vik.

Må sikre gående og syklende forbi masseuttak og byggegrop i Jomfrulandsveien.	Det vises til kapittel 2.9.4 som omhandler trafiksikkerhet i anleggsperioden og hvordan dette ivaretas i reguleringsplanen. Det vises også til kapittel 2.9.6 om anleggsperioden i området Vik-Selteveien. Kulvertene er dimensjonert med lysåpning minimum i henhold til vegnormalene.
Flere bruer erstattes med kulvertløsninger for gående og syklende og må utformes slik at de oppleves som trygge å ferdes i.	
Mener gang- og sykkelstier har positiv virkning og er nødvendige tiltak for sikkerhet og nærmiljø. Sti rundt fylling og liten strand i Sundvollen har positiv virkning for friluftslivet.	
Turterrenget i Bymoen og Mosmoen er også et viktig friluftsområdet i barmarksesongen, ikke kun skigåing slik det står i planbeskrivelsen.	Merknaden tas til orientering og er oppdatert i foreliggende planforslag.
Friluftsområdet i Bymoen som går tapt og det gjenværende som blir sterkt forringet, må erstattes.	Det vises til kapittel 2.12 om avbøtende og restaurerende tiltak for friluftsliv.

A108_N Miljødirektoratet (28.11.2018)	Forslagsstillers kommentar
Miljødirektoratet er ikke høringspart i en statlig planprosess. Det er andre myndigheter som følger opp denne plansaken.	Merknaden tas til orientering.

A109_N Norges vassdrags- og energidirektorat (26.11.2018)	Forslagsstillers kommentar
Hensynssone for utløpsområde for steinsprang ved Nordby må inkluderes i hensynssonen for løsneområde.	Løsneområdet er forutsatt sikret. Eksisterende veggrunn er derved ikke utløpsområde.
Hvis tiltaket bygger ut i Isielva vil de eksisterende flomberegningene ikke være riktige lenger. Det må da gjøres nye beregninger for å dokumentere at tiltaket ikke øker faren for flom og erosjon opp- og nedstrøms.	Det er ikke planlagt å bygge ut i elva. Det er satt av en buffer på 5m mot elva for å unngå å påvirke elva/ elveløpet.

A109_B Norges vassdrags- og energidirektorat (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det har vært flere omganger med høringer til dette planforslaget. De siste endringene av planforslaget er ikke knyttet til tidligere merknad avgitt av NVE. NVE viser til og opprettholder dette høringsinnspillet fra 21.06.2018. Det savnes at virkningene av planendringene er tatt med i den samlede konsekvensvurderingen. Sumvirkninger er ikke vurdert. De er positive til at det legges opp til gjenbruk av masser på Avtjerna.	Merknaden tas til orientering.
Planforslaget er ikke så detaljert som anbefalt ved forrige uttalelse. Det vises til vannressursloven og § 5 aktsomhetsplikten mht. konsekvenser for mindre bekker og Rustanbekken som er en del av	Det vil utarbeides mer detaljerte planer for vannhåndtering i anleggsområdet. Se kapittel 2.9.5. Rapport Fysiske tiltak i vassdrag er oppdatert etter

det vernet vassdragsområdet Oslomarka, som kan bli påvirket av anleggsarbeid på Avtjerna.	høring og offentlig ettersyn, se dokumentliste i planbeskrivelse.
Vil tiltakene som foreslås ved Avtjerna medføre økt fare for flom eller erosjon i bekkene lenger ned i vassdraget?	Vann som slippes ut fra anleggsområdene kontrolleres både mht kvalitet og mengde gjennom forutsatte (og eksisterende) rensedammer og eventuelt andre tiltak.
Det bes om at hensynssoner for skredfare med bestemmelser innarbeides i planforslaget. Videre bes det også om at faresoner for flom og kvikkleireskredområder også innarbeides.	Det er laget en egen kartserie for hensynssone naturfare (flom, skred og ras).

A109_H Norges vassdrags- og energidirektorat (25.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det er uheldig at endringer av reguleringsplan i Hole høres som enkeltdele og at de på denne måten tas ut av den totale sammenhengen. Det er uheldig at konsekvenser ikke er samlet vurdert, slik at virkningene kan sees i sammenheng. Svakheter i arealformål og bestemmelser til disse ikke er direkte beskrevet i høringsdokumentene.	Gjennomføring av begrenset høring har vært vurdert av forslagsstiller opp mot plan- og bygningslovens krav og hensyn til å ivareta tilstrekkelige muligheter til medvirkning og ivaretagelse av rettslige interesser, samtidig som raske framdrift med planarbeidet har vært viktig. Forslagsstiller mener det er viktig at høringen har vært presis på hva som faktisk er endret i planforslaget, og at dette hadde vært mer krevende med en samlet revisjon av planforslag over større områder. Endringer av arealformål og bestemmelser er beskrevet i høringsdokumenter. Det vises også til kapittel 2.1 om medvirkning og informasjon i høringsperiodene.
Anbefaler at det legges inn byggegrense mot vassdrag for arealformål BN10 ved Elstangen.	Dette formålet er videreført fra gjeldende regulering, som ikke omfatter byggegrense. Forslagsstiller ønsker i minst mulig grad å endre rettsvirkning av gjeldende reguleringsplaner dersom det ikke er nødvendig for gjennomføring av tiltaket. Det er stilt krav om detaljregulering for det aktuelle området.
Omlegging av bekk ved Øvre Rørvikberget – det er ikke beskrevet kapasitet og omlegging av bekken.	Omlegging av bekken gjøres i dagen over et kortere parti på grunn av justering av eksisterende veg. Bekkeomleggingen skal dimensjoneres i henhold til planens reguleringsbestemmelser.
Utforming av Kleivbekken er besvart på en god måte.	Tas til orientering.
Løsning med minimal utfylling i Tyrifjorden kan gis konsesjon og behandling av denne kan samordnes etter vannressursloven § 20 d. Utfylling som i tillegg legger til rette for byutvikling kan ikke gis tillatelse etter vrl.	Forslagsstiller legger fram to alternative planforslag til planmyndigheten KMD, og minste utfyllingsalternativ anbefales.
Det er positivt at kryssing av Storelva gjøres uten pilarer i elva.	Tas til orientering..
Det er ikke mulig å ta stilling til omlegging av bekk langs vegen inn mot Høgås da bekken ikke er tegnet på illustrasjoner, og tiltaket er ikke omtalt i ikke-prissatte konsekvenser.	Det er vurdert at omlegging av bekken ikke har noen påvirkning på viktige naturverdier. Omleggingen er nærmere beskrevet i fagrapport «Fysiske tiltak i vassdrag, FRE-00-A-26340.

A109_R Norges vassdrags- og energidirektorat (13.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p><u>Generelt:</u> Mener det er uheldig at endringene høres ute av den totale sammenhengen, vanskelig å fullt ut se totale virkninger.</p>	<p>Se kapittel 2.1 med underliggende kapitler. Opprinnelig planforslag sammen med høringsmaterialet for endringer anses å gi tilstrekkelig grunnlag for å kunne uttale seg.</p>
<p>Endringene som nå høres er kun mindre endringer som ikke svarer ut NVEs merknader til planforslaget i særlig grad. Uttalelsen av 21.06.2018 står derfor i all hovedsak fortsatt ved lag.</p>	<p>Fellesprosjektet viser til at det er gjort større endringer blant annet gjennom vesentlig endrede og reduserte tiltak for grunnstabilitet, blant annet som følge av NVE sitt innspill. Dette medfører at det totale tiltaket reduseres og påvirkning på f.eks. Sokna reduseres vesentlig.</p>
<p>Det er positivt at prosjektet optimaliseres i forhold til klimakonsekvenser og økonomi (fra plate-/traubru til bjelkebru), men dette går ut over areal, frihøyde, siktlinjer med mer.</p> <p>Endringene er beskrevet og virkninger er delvis vurdert, men det er uheldig at dette ikke er tatt inn i den samlede konsekvensutredningen slik at virkningene kan ses i sammenheng. Hver for seg virker endringene begrensede i forhold til dette prosjektet, men sumvirkninger er ikke vurdert.</p>	<p>Planbeskrivelsens kapittel 5 som omhandler konsekvenser av tiltaket, er revidert som følge av endringene.</p>
<p>Det er framstilt på en god måte hvordan plankartet vil endre seg, men det er en svakhet at arealformålene og bestemmelser til disse områdene ikke er beskrevet.</p>	<p>Der det er endringer, er dette beskrevet. Endringer er for øvrig oppsummert i kap 5.</p>
<p>Det er positivt at fareområder skal vises som hensynssoner og tilknyttes bestemmelser som ivaretar sikkerheten mot naturfare.</p>	<p>Merknaden tas til orientering</p>
<p><u>Mælingen:</u> Endringen av brutype vil medføre mindre frihøyde, og vil ifølge beskrivelsen sannsynligvis gi en negativ effekt for landskapsbildet og for nærmiljø og friluftsliv. Dette bør vurderes nærmere slik at virkninger av dette blir ivaretatt i det videre.</p>	<p>Virkningene er vurdert med hensyn til ikke-prissatte konsekvenstema, slik det også framgår av høringsdokumentet. Samlet vurdering for ikke prissatte tema er angitt i planbeskrivelsen.</p>
<p><u>Mælingen/Riggområder ved Prestemoen med tilhørende vegsystem:</u> Viser til tidligere innspill og tilbakemeldinger knyttet til inngrep og tiltak på Mælingen. Endringer i vannregimet er pekt på som uheldig i dette området. Flommer er en del av det som holder verdien i dette området oppe. Det er videre noe av grunnen til at vi står fast på vår anbefaling om alternativ A med lang bru over Mælingen.</p> <p>I vurderingen av konsekvenser for tiltakene innenfor kapittel 2.2 ser det ikke ut til at virkninger av tiltaket som foreslås nord på Mælingen er</p>	<p>Det er redegjort for fellesprosjektets anbefaling av alternativ over Mælingen i kapittel 2.6.</p> <p>Planbeskrivelsens kapittel 5, konsekvenser av tiltaket, er oppdatert etter revisjon av planforslaget.</p>

beskrevet. Her er planen utvidet, men endringene er ikke beskrevet og virkningene ikke vurdert.	
<u>Oppfølging etter møtet datert 21.11.2018:</u> Stille spørsmål ved om ikke også endret utredning og vurdering av konsekvenser bør høres. Dette er særlig aktuelt knyttet til valg av brutype over Storelva. NVE mener at dersom det fortsatt er aktuelt med pilarer i Storelva må tiltaket beskrives nærmere, og konsekvenser og virkninger tiltaket vil ha for allmenne interesser beskrives. Avbøtende tiltak må også vurderes.	Alternativet med pilarer i Storelva er forlatt og ikke lenger en del av planforslaget.
NVE står fast i anbefaling om å krysse Storelva uten pilarer i elva.	Dette er i samsvar med revidert planforslag som sendes departementet for behandling.

A110_R Ringerike kommune. Kommunestyret (30.11.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Vedtak i kommunestyret:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ringerike kommune støtter etatenes forslag til endringer i begrenset høring.2. Framdrift er fortsatt svært viktig.3. Rådmann ser på muligheten av å etablere et friluft og våtmarkssenter i sammenheng med kompensasjon for friluft.4. Foreliggende saksframlegg og protokoll med vedtak er innspill fra Ringerike kommune <p><u>Rådmannens vurdering:</u> Det er svært positivt at begrenset høring i hovedsak tar til etterretning de innspill som Ringerike kommune hadde i innspill til høringsforslaget 31.05.18. Det er fortsatt viktig med god framdrift som det oppleves at det er. Det er gjort nødvendige justeringer i begrenset høring som er naturlig i en så stor sak.</p>	<p>Forslagsstiller tar kommunestyret sitt vedtak og rådmannens saksframlegg til orientering.</p>
<p><u>Ve stasjon og arealbeslag:</u> Beslutningen om å ta Ve stasjon ut av planen er i tråd med kommunens vedtak i kommunestyret 31.05.2018, bl.a. med begrunnelse om å begrense inngrep i dyrket mark.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p><u>Mælingen:</u> Støtter forslaget om kort bru/lang fylling.</p> <p>Viser til grunneieres innspill om forenkling av vegsystem for å bedre arrondering. Ber om at det sees på mulighet for å ha en gangforbindelse mellom Mælingen og Helgelandsmoen i forbindelse med brua over Storelva, om dette enkelt lar seg løse.</p>	<p>Vegsystem på Mælingen er forenklet for bedre arrondering</p> <p>Det er ikke planlagt gangforbindelse mellom Helgelandsmoen og Mælingen. Dette er i tråd med vedtatt planprogram.</p>
<p><u>Riggområdet ved Prestmoen:</u> Mellomlagring av masser (jord) nord på Mælingen krever tiltak mot flom for å hindre jorderosjon/avrenning til Synneren.</p>	<p>Planbestemmelsenes kapittel 6.1 (bestemmelser til midlertidige anleggsområder) setter krav til sikring mot erosjon, flom etc. i anleggsperioden.</p>

<p><u>Snyta</u>: Det er positivt at rekkefølgebestemmelse for gang- og sykkelveg langs rv. 35 nå er lagt inn i planen.</p>	Merknaden tas til orientering.
<p><u>Kompenserende tiltak for friluftsliv</u>: Fellesprosjektet vil gi 15 millioner til kompensierende tiltak i kommunene der friluftslivet blir rammet. Hvordan beløpet fordeles blir en del av den videre prosessen. En arbeidsgruppe med representanter fra fylket, kommunene og Fellesprosjektet ser på hvilke tiltak disse midlene kan brukes til.</p> <p>I brev av 28.04.2016 fra Samferdselsdepartementet (SD) står det: «I planarbeidet skal det legges vekt på å finne relevante avbøtende og kompensierende tiltak, med særlig vekt på naturmangfold, flomsikring og jordvern/jordbruk». Foreløpige fokusområder for friluftskompensasjon:</p> <ul style="list-style-type: none">• Koble byen til våtmarksområdet• Skape rundtur med turveg og gang- og sykkelveger• Skape turrute langs elva• Skape mer ut av våtmarksområdet og Røsholmstranda med små rundturer	Merknaden tas til orientering.

A111_B Statsbygg (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Deler av et bestemmelsesområde ligger på Statsbyggs eiendom 89/288. Det bes om at dette området legges utenfor denne eiendommen.	Merknaden tas til følge.

4.3. Organisasjoner og næringsliv

B101_N Bærum elveforum (19.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Forumet er opptatt av kulturminner ved Nordby. Det gjelder bl.a. teinesteder og brukar. De ønsker å holdes informert om hvordan kulturminnene vil ivaretas gjennom anleggsfasen	Det er ikke registrert kulturminner i konflikt med planområdet. Teinesteder og brukar blir ikke påvirket av planforslaget.
Det ønskes også løpende informasjon om konsekvenser for fisk og fisket på strekningen fra Bjørum sag til Skui.	Elveforumet høres før planlagte arbeider i elva og være høringsinstans ved søknader om utslippstillatelser til Fylkesmannen. Se også kapittel 2.9.5 som omhandler vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder.
B101_B Bærum elveforum (12.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det savnes vurderinger etter naturmangfoldloven §§ 8-12 for vann, myrer, bekker og elver i Sandviksvassdraget.	Oppdatert planbeskrivelse gir en samlet vurdering av de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 175 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Myrer er viktige som karbonlager og for vannbalansen og må ikke berøres eller påvirkes i sitt nedbørsfelt.	Avtjernsmyra er sikret med et eget bestemmelsesområde som skal ivareta myras økologiske funksjon.
Det er skepsis til å anlegge deponier eller steinknuseanlegg som til tross for renseanlegg kan komme til å forurense Rustanelva og Sandviksvassdraget.	Dette håndteres i søknad om anleggskonsesjonen. Se også kapittel 2.9.5 vannhåndtering, drikkevannskilder og utslipp.
Det ønskes ikke at Nordby brukes som område for atkomsttunnel, det er en fordel for naturmiljøet og Isielva å gå inn lenger nord ved Bjørum sag. Da unngås et forkastningsområde i Sagåsberget.	Nordby er valgt fordi det etter forslagsstillers vurdering ikke gir store inngrep i naturmiljøet. Lenger nord vil det kunne bli konflikt med anleggsområdet for E16 Bjørum – Skaret. Se også kapittel 2.2.2 som begrunner valg av lokalisering av atkomsttunneler.

B102 Bærum Natur- og friluftsråd (09.01.2019, 20.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Støtter Skui vels høringsuttalelse.	Merknaden tas til orientering. Se merknad B121 Skui vel.

B103_B FAU Skui skole (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det ønskes ikke at Ringeriksveien (gamle E16) brukes til massetransport eller annen anleggstrafikk av hensyn til trafikksikkerheten til skolebarn og andre.	Merknaden tas til følge. Det er ikke planlagt å tillate anleggstrafikk å bruke denne delen av Ringeriksveien.

B104_B FAU Ås barnehage avd. vestre Jong (10.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Bruken av Jongjordet til anleggsvirksomhet må tidsbegrenses i kontrakt med entreprenør. Det bør tas minst mulig masse ut via Jong. (Nordby bør brukes mest ekstensivt).	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masse fra området og ut på hovedveinettet.
Det ønskes ikke at Jong brukes som et sentralt anleggsområde med hovedrigg. Det medfører ekstra trafikk som ikke er forenlig tett innpå et bomiljø med skole, barnehager og idrettsanlegg med mange brukere. Nordby eller Avtjerna er et bedre alternativ som ligger tettere på E16.	Se kapittel 2.2.2 der lokalisering av atkomsttunneler omtales samt kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Luftkvaliteten kan bli påvirket negativt av anleggsvirksomheten som er planlagt på Jong. Det bes om krav til luftkvalitet i reguleringsbestemmelsene.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden.
Vifter for å lufte ut tunnelene må plasseres et annet sted enn på Jong.	Dersom tunnelvifter medfører overskridelser av grenseverdier for anleggsstøy, vil det bli vurdert tiltak for å redusere støyutbredelse, herunder blant annet innkassing og plassering av vifter.
Det bes om at støytiltak innarbeides i planforslaget pga. varigheten av anleggsarbeidet og at det er mange barn som oppholder seg i området.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.

Anleggsarbeidet vil påvirke mange boliger og personer som oppholder seg i området. Det må legges inn konkrete begrensninger på tillatte støvvverdier, støy og rystelser i reguleringsbestemmelsene.	Det vises til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det bes om at det settes begrensninger til kl. 19.00 på kvelden for når sprengninger kan utføres. Området er rasfarlig og det bør gjøres sikringstiltak mot steinras fra Tanumfjellet.	Støyende arbeid vil bli planlagt slik at reguleringsplanens bestemmelser for anleggsstøy kan overholdes, eventuelt vil det også kunne iverksettes avbøtende tiltak. Se kapittel 2.9 om håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden Rasfarlige områder vil bli overvåket og vurdert av fagfolk før tiltak gjennomføres, se planbestemmelsene kapittel 5.2.
Det er registrert salamander som er en rødlistet art i planområdet.	Funnet det vises til er ikke verifisert. Se kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.

B105_H Fossen Utvikling AS på vegne av Kjærlighetsgaven Sameie 225/7 og Opplysningsvesenets fond 224/1 (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Den samfunnsøkonomiske nytten av kryss på Helgelandsmoen er etter reviderte kostnadstall for bygging av kryss utvilsomt positiv. Framstår som ulogisk å ikke innarbeide kryssforslag som eneste alternativ i endelig planforslag.</p> <p>Er kritiske til at investeringskostnader, Fylkesmannen i Buskerud sin bekymring vedr.- kryss og «signaler» utenfor utredningsarbeidet benyttes som argumentasjon mot bygging av kryss. Ber fellesprosjektet anbefale kryssløsning på Helgelandsmoen. Mener utredningsplikten i planprogrammet ikke er fulgt vedrørende vurdering av kryss, og at beregnet trafikantnytte og restverdi av kryss er for lav.</p> <p>Det er interessenter som ønsker å etablere seg i området ved kryss; Buskerud travforbund, etablering av verdens mest innovative energistasjon. Uttalelsen er vedlagt mulighetsstudie for Helgelandsmoen fra Norsam og LPO arkitekter</p>	<p>Fellesprosjektet registrerer at det sett ut fra et lokalt næringsutviklingsperspektiv er interessant med utvikling av kryss i området. Prosjektets holdning er likevel at det av andre hensyn ikke bør bygges kryss her. Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ for Helgelandsmoen.</p> <p>Mulighetsstudien tas til orientering. Lokal arealutvikling må håndteres gjennom kommunale planprosesser.</p>
<p>Eier av gbnr. 225/7 ønsker å flytte deler av riggområdet.</p> <p>Kommenterer også forhold vedrørende kompensierende vern; behovet går ned som følge av reduksjon av inngrep i Kroksund, eier av gbnr. 225/7 aksepterer ikke vern av «Domholtevja N» og «Helgelandsmoen»..</p>	<p>Riggområdet har vært på høring tidligere. Det foreslåtte riggområdet er ansett for å være best egnet for gjennomføring av prosjektet.</p> <p>Vedrørende kompensierende vern av arealer er dette en egen prosess i regi av Fylkesmannen i Oslo og Viken (tidligere Fylkesmannen i Buskerud), jfr. også kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.</p>

B106_H Franzefoss Pukk AS (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Viser til tidligere uttalelser vedrørende høring av revidering av forslag til reguleringsplan for Bærum og Avtjerna sør.	Merknad fra Franzefoss tas til orientering. Det vises også til kapittel 2.14 om grunnnerverv.
Viser til at Franzefoss pukk har avtale med grunneier og arbeider med planer for massedeponier på Brakamyrr og Høymyrr i Hole kommune.	
B107(_A) Franzefoss Pukk AS (18.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Samme innspill som tidligere. De ønsker å tilby sine tjenester.	Tar kontakt med mineralbransjen for å vurdere deres løsning og andre tilbyderes løsninger nærmere byggestart.
B107_B Franzefoss Pukk AS (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Har driftskonsesjon fra direktoratet for Mineralforvaltning. Har mulighet til å ta imot masser på Steinskogen. De jobber med å etablere deponier på Brakamyrr og Høymyrr. Fellesprosjektet inviteres til omvisning på Franzefoss anlegg.	Merknaden tas til orientering.
B108_H Galleri Klevjer ved Thomas Klevjer (19.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Fins det tall hos SSB eller andre steder som tar for seg «uforutsette» konsekvenser? Dersom det ikke blir kryss og det blir trafikkøkning og det må investeres i eksisterende vegnett, hvordan beregnes helheten? Det er ligger et potensial for utvikling av arealene rundt Helgelandsmoen, i samfunnsregnskapet burde det da vært bygget et nytt kryss allerede i forkant. Gis det midler til lokalmiljøet, i forbindelse med endringer av vegsystemet.	Det vises til kapittel 2.5 om valg av planalternativ Helgelandsmoen. Med «uforutsette» konsekvenser forstås det at merknadsgiver refererer til den uforutsette veksten som har vært i arbeidsplasser på Helgelandsmoen etter at militærleiren ble avvirket. Dersom kommunen gjennom sin arealplanlegging legger til rette for vekst på Helgelandsmoen, må det også tas hensyn til kapasitet og kvalitet på infrastrukturen i området.
B109_H Hole Landbrukslag (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Vil understreke at når høyproduktiv matjord får stor belastning over lang tid, vil den være forringet produksjonsmessig i mange år. Viktig at eier kan være trygg på at det gis kompensasjon i så lang tid som det vil være behov.	Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel 2.11 Jordvern og landbruksarealer. I forbindelse med reguleringsarbeidet, er det utarbeidet et forslag til økonomisk kompensasjonsordning i form av et nydyrkningsfond. Det vises også til kapittel 2.14 om grunnnerverv.
Har tidligere bedt om konsekvensutredning av veg- og baneprosjektets innvirkning på klimavernsonen i Bymoen. Er skeptiske til mulige klimatiske endringer som følge av åpning for å dyrke mat på begge sider av skogsbelte gjennom bygda.	Det er gjennomført en lokalklimavurdering som vurderer virkning av å fjerne deler av klimavernsonen. Se rapport «Lokalklimavurdering Ringeriksbanen ved Steinssletta» (FRE-00-A-26290, se dokumentliste i planbeskrivelse). Ut fra klimavurderingen forventes ikke økt vind eller andre klimaeffekter av tiltaket øst eller vest for

	klimavernsonen. Rigg- og anleggsområdet ved Bye grustak er redusert for å begrense inngrepet i klimavernsonen.
Kartleggingen av områdene som kunne brukes til økologisk kompensasjon har blitt omfattende. Viktig at valgte kompensasjonsområder ikke er potensielle dyrbare områder.	Vedrørende økologisk kompensasjon vises det til kapittel 2.10 om tiltak for bevaring av naturmiljø.

B110_B Idrettslaget Jardar (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Positive til at det totalt sett blir mindre massetransport ved Tanum-Jong området når Nordby har kommet inn og Kattås er tatt ut. Det bes om at masseuttaket ved Reverud og Jong holdes på et minimum. Det er mange barn og unge som bruker området og vil bli påvirket av anleggstrafikk.	Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel 2.9.6, der konsekvenser i anleggsperioden for de enkelte områdene omtales.
Det må anlegges planskilt kryssing for gående og syklende i de vegene det skal kjøres massetransport.	Det er innarbeidet bestemmelser i planforslaget som sikrer at det etableres planskilte kryssinger for gående og syklende ved de planlagte anleggsatkomstene ved Jong og Reverud før anleggsstart.
Det anbefales at anleggsatkomsten til Jong legges til Slepndveien og ikke som en ny arm i rundkjøringen ved Kiwi.	Anleggsatkomsten til Jong er planlagt fra Slepndveien.
Det ønskes etablert en plathalltunnel for anleggstrafikken over jordet på Jong. En slik tunnel vil redusere støy- og støvplagene ved klubbområdene og Bjørnegård ungdomsskole.	Dette vil bli vurdert nærmere i senere fase av prosjektet.
Det bes om at AT-trafoer plasseres slik at magnetfelt ved 200% belastning ikke overlapper med fotballbanen.	Ut fra magnetfeltberegninger berøres det nærmeste hjørnet av fotballbanen av magnetfelt over 0,4 mikro-Tesla ved 200 % belastning. Gjeldende retningslinjer om magnetiske felt tilsier at en bør vurdere tiltak dersom magnetfeltnivå overstiger denne verdien ved planer om nye bygg. Ut fra dette vurderes det ikke som påkrevet med tiltak.
Det bes om at idrettsparken som er regulert ferdigstilles av fellesprosjektet som kompensasjon for ulempene under.	Områdene på Jong som blir brukt i anleggsperioden vil tilbakestilles til dagens bruk. Evt. Omdisponering av arealene er en sak mellom grunneier og Bærum kommune.
Bærum kommune blir bedt om å få laget en avtale med grunneier av den planlagte idrettsparken. I tillegg anmodes det om at de starter en planprosess slik at området kan benyttes til dette formålet når anleggsarbeidene er ferdig.	Dette er utenfor prosjektets mandat og må tas opp med Bærum kommune.
Det bes om at det i anleggsfasen settes opp høye gjerder ved fotballbanen, som hindrer baller å havne over på anleggsområdet.	Det er innarbeidet krav om anleggsgjerde langs skolen og idrettsbanen i reguleringsbestemmelsene.
Arealet mellom kunstgressbanen og anleggsområdet brukes til treningsareal og må kunne benyttes i hele anleggsperioden.	Dette området omfattes ikke av planforslaget og kan benyttes som i dag.

Kunstgressbanen har jordvarme fra 8 borehull. Energibrønnene må ikke påvirkes av arbeidet med Ringeriksbanen.	Se kapittel 2.13 som omtaler omlegging og etablering av kommunaltekniske anlegg, herunder også private energibrønner.
B111_B Jongsåsen Vel (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det gjøres oppmerksom på at barn og unge ikke er trafikkyndige og at det vil kreves ekstra årvåkenhet fra førere av tyngre kjøretøy.	Se kapittel 2.9 om midlertidige arbeider generelt og kapittel 2.9.4 om trafikksikkerhet spesielt.
Tiltakshaver må følges opp slik at det blir etablert tett vegg mellom anleggsområdet og skole- og idrettsanlegg.	Reguleringsbestemmelsene fastsetter krav om anleggsgjerde langs skolen og idrettsbanen.
Det bes om at transformatorer skjermes for magnetfelt og stråling av tiliggende områder.	Transformatorene skal plasseres i bygg som vil skjerme områdene rundt fra stråling.
Det bes om at Lars Jongs vei og Nedre Åsvei ikke benyttes av tyngre kjøretøy hverken i anleggsfasen eller senere, ettersom dette er skoleveg og ligger rett ved skolen og idrettsanlegget.	Det er ikke planlagt å bruke disse vegene i anleggsfasen. Dette er sikret i bestemmelsene.
Det stilles spørsmål til hvilke atkomster som skal brukes til anleggsområdet ved Reverud.	Atkomsten i vest skal brukes etter at anlegget er ferdigstilt (i driftsfasen). Her vil det primært være mindre kjøretøy som skal benytte atkomsten og den vil ikke være i daglig bruk. Atkomsten i øst skal brukes i anleggsfasen. Her skal en midlertidig planskilt kryssing for gående og syklende over atkomsten etableres for bruk i anleggsfasen.
De er positive til forslaget om ny gang- og sykkelveg øst i Slepndveien (mot Bjørnegårdsvingen). Forslaget til planskilt løsning for gang- og sykkelveg ved Reverud støttes.	Merknaden tas til orientering.
Det bes om at det stilles krav om å bruke støysvake kjøretøy. I tillegg bes det om at stilles strengere krav til konsekvensutredning for støy. Det bør vurderes å tilby avlastningsopphold på støysvake steder og gis støtte til bruk av lokaler uten støyproblemer for personer som er eksponert for støy fra anleggsarbeidet.	Krav til støysvake kjøretøy vil bli vurdert innarbeidet som krav i anleggskontrakter. Det vises også til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overensstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det bes om at kjøretøy som har vært i anleggsområdet rengjøres før de brukes på det øvrige vegnettet.	Det vil bli stilt krav om rengjøring av anleggsbiler og av veger i området. Aktuelle tiltak er beskrevet i miljøoppfølgingsplanen.

B112_H Kommunalt foreldreutvalg i Hole (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Støtter Hole kommunes merknad. Ny rundkjøring ved Tyriheim – fra Elstangen ut på Holeveien. Bør være permanent forbindelse med gangveg, over vegen. Ønsker ikke kryssing i plan når anlegget er ferdig.	Det vises generelt til kapittel 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden. Det planlegges planskilt gang- og sykkelvegkryssing kryssing av ny atkomstveg til Klokkerlia.
Sikring av gående og syklende fra Rudsøgarden og Tangen mot både Vik og Sundvollen. Vegene ned mot Kroksund vil ha anleggstrafikk og barn vil ferdes her, må derfor sikres at det er trygt å gå langs og krysse vegen.	Det er innarbeidet areal i reguleringsplanen for planskilt kryssing av E16 i anleggsperioden
Kleivbekken i kulvert under vegen, gangvegen må legges så høyt at denne er flomsikker.	Bekkeløp dimensjoneres for 200 års flom+50% klimapåslag.
Gang/sykel fra Kroksund over sundet og inn på stasjonsområdet. Det må legges inn mulighet til å sette fra seg sykkel inne på stasjonsområdet.	Det vises til planbeskrivelsen kapittel 4.1.3 som beskriver stasjonsløsning. Sykkelparkering vil bli etablert.
Viktig med rampe/gangveg for rullestol/barnevogn fra Sundvollen/Elstangen og inn på stasjonsområdet.	Universell utforming vil ivaretas i anlegget i henhold til krav i Bane NOR og Statens vegvesen sitt tekniske regelverk/vegnormaler.
Det må være gangveg fra Kroksund og ned til Paddevika, og videre over gangbru. Dersom det er tenkt at elever skal benytte Gamleveien, må det være gode gatelys hele vegen.	Dagens gangforbindelse gjennom Karjolveien og Øgardsvika opprettholdes som tilrettelagt løsning for gående og syklende.
Ikke klart hvordan kryssing av ny vei mellom «sykehjemmet» og Paddevika blir, ved Gamleveien fra Kroksund og skal fortsette Gamleveien mot Vik. Kryssing må være planfri.	Denne vegen vil være en lokal atkomstveg/gate med begrenset trafikk, og det er ikke behov for planskilt kryssing for gående og syklende. Kryssing mellom Gamleveien og ny veg fra Paddevika blir planskilt i anleggsperioden.
Gangveg fra Viksenga til Kjellerberget og Selteveien langs Røyseveien, blir krysset av anleggstrafikk og må sikres. Viktig med sikring av gående og syklende i Jomfrulandsveien forbi masseuttak og byggegrop. Også gangvegen der anleggstrafikken skal krysse gangvegen fra Røyseveien inn til Bye grustak. Må sikres at man kan krysse Selteveien for å komme over gang og sykkelfelt. Alternativt med gangfelt på begge sider. Må være planfri kryssing av Selteveien når man kommer på gangvegen langs nåværende E16, både i anleggsfasen og permanent.	Det er gjort trafiksikkerhetsvurdering av kryssingene (ved Selteveien, ved riggatkomst Viksenga, Jomfrulandsveien, Bye), og det er innarbeidet nødvendig areal for midlertidig planskilt kryssing over Selteveien. Flere av disse forholdene tas med inn i det videre arbeidet med detaljering av krav i entreprenørkontrakter, slik at hensynet til myke trafikanter og øvrige trafikanter blir ivarettatt på en forsvarlig måte. Jomfrulandsveien planlegges ikke benyttet til massetransport.
Det bør heller etableres gangbru over krysset på Helgelandsmoen i istedenfor kulvert under vegen.	Gangbanen på en gangbru over krysset på Helgelandsmoen blir liggende ca. 18 meter over dagens terreng. Det er så stor høydeforskjell at den vil ha redusert funksjonalitet, og det kreves omfattende tilrettelegging for universell utforming.

B113_H MDG Ringerike og Hole (23.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Uttrykker sterk bekymring for de negative konsekvensene prosjektet vil ha for Hole bygda og Nordre Tyrifjord Våtmarkssystemer (NTS) også med tanke på miljø – og klimaendringer. Området har et unikt økosystem med flere rødlistearter. Våtmark har unike egenskaper ved flom og tørke samt evne til å absorbere og holde på CO ₂ . Viser til tidligere uttalelser fra ulike faginstusjoner og naturvernorganisasjoner som alle fraråder ødeleggelsen av unike våtmarksområder. Hensynet til våtmarkssystemet gjør at MDG avviser fellesprosjektet i planlagt form og innhold.	Det vises til kapittel 2 2 om forutsetninger for planleggingen og kapittel 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø, der omtales vurderinger knyttet til naturmangfold.
Foreslår at E16 oppjusteres og får enklere 4-felts utforming. Jernbanetraseen legges fra Oslo via Nittedal og Roa til Hønefoss. For å unngå store ødeleggelser i Hole og Tyrifjorden Våtmarkssystem.	Det vises til kapittel 2.2 Utbyggingskonsepter, prinsipper og overordnede løsninger. Her omtales bakgrunnen for valg av trase.
Glad fylling er redusert og tilpasses naturmangfoldet. Ber likevel om at innspill fra NVE og Steinfjorden Fiskeforening vurderes grundig. Ser fordeler med lavere jernbanebru i vest dersom det ved bygging fører til mindre CO ₂ -avtrykk. Må tas hensyn til vannstand og estetikk ved valg av høyde på brua.	Se vurderinger som framgår av kapittel 2.3.
Det er store belastninger for beboere ved sykehjemmet dersom de må flytte før anleggsfasen. For å unngå flytting bør bruløp og trasé, skjerming av sykehuset, samt gjennomføring og tilpasning anleggsarbeidet rundt sykehjemmet utredes. Foreslår at en ny plassering av traseforslaget lenger sør i sundet tas til ny vurdering.	Det pågår det en prosess i samarbeid med kommunen for å se på løsninger for å ivareta beboerne ved Hole bo- og rehabiliteringssenter og andre berørte institusjoner i Kroksund.

B114_H Naturvernforbundet i Buskerud (20.1.2019)	Forslagsstillers kommentar
For kort høringsfrist for revidert planforslag og vanskelig å sette seg inn i alle endringene. Det er gjort endringer i planbestemmelsene uten at det beskrives hvilke endringer dette er.	Merknaden tas til orientering. Ved utleggelse av planforslaget var også endringene av reguleringsbestemmelsene del av materialet. Bestemmelsesendringer ble omtalt i høringsdokumentet.
Mener det ikke er utredet realistiske og reelle alternativer for plassering av trasé, og at dette ikke er i tråd med forskrift om konsekvensutredning. Mener at det burde ha vært utredet andre traséer gjennom Hole som: Åsa-alternativet, Nittedalsalternativet og 0-alternativ, med dagens trasé om Drammen med utbedringer.	Det vises til kapittel 2.2 som omhandler valg av utbyggingskonsept. Her kommenteres tidligere trasevalg og bakgrunnen for at de ikke lenger anses som aktuelle, her også Åsa alternativet.

<p>Økologisk kompensasjon skal benyttes som siste utveg. Benyttes som første virkemiddel for å legge til rette for en linje uten alternativ.</p>	<p>Kapittel 2.10 tiltak for bevaring av naturmiljø omhandler både om tiltakene og økologisk kompensasjon.</p>
<p>Mener kunnskapsgrunnlaget for igjenfylling er for dårlig. NIVAs eneste forslag til avbøtende tiltak for Steinsfjorden er vannstandsregulering. Vannstandsregulering er ikke konsekvensutredet. Basert på konsesjonsbestemmelsene for Tyrifjorden vil slik regulering være umulig.</p>	<p>Vises til kapittel 2.3 Stasjonsutvikling og areal for tettstedsutvikling. Her beskrives også påvirkning på vannutskiftningen i Steinsfjorden. Vannstandsregulering håndteres etter annet lovverk, men rapporten påpeker at vannstandsendringer er den store driveren i vannutskiftninga.</p>
<p>Enhver utfylling av Sundvollenbukta vil hindre en framtidig åpning mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Det er ikke konsekvensutredet hva en åpning av den syd-østre vegfyllingen mellom Sundvollen og Sundøya betyr for vannutskiftningen. Mener vilkårene i forskrift om rammer for vannforvaltningen §12 ikke er oppfylt. Mener at det var flere feil i datagrunnlaget og premisser som inngikk i rapporten om vannkvalitet i Steinsfjorden. Fyllingsfoten på fyllingen i Kroksundet skal være 1:8, men endringen har ikke vært konsekvensutredet. Området som beslaglegges under vannflaten reduseres ikke. Ikke tilstrekkelig holdepunkter for å konkludere at en mindre oversjøisk fylling vil være bedre for vannutskiftningen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden.</p>	<p>Naturvernforbundet sine synspunkter vedrørende tiltak for å forbedre vannutskiftningen og oppfyllelse i forskriftsvilkår tas til orientering.</p> <p>Fyllingsfot med helning 1:8 har ligget til grunn for konsekvensutredningen som er gjennomført, og dette var en forutsetning også for vurderingene som ble gjort forut for høring av det samlede planforslaget. Regulert vannareal omfatter også tiltakets behov for tilgang til vannarealet i anleggsperioden, herunder behov for etablering av siltgardiner med videre.</p>
<p>Deponering av sprengmasser i Tyrifjorden vil inneholde giftige tungmetaller og rester av nitrogenholdig plast. Konsekvensene for miljø og samfunn i et langsiktig perspektiv er ikke beskrevet.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.9.5 som også omhandler håndtering av utslipp til vassdrag fra anleggsaktiviteter. Se også kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling Sundvollen, samt kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden.</p>
<p>Ved det foreslåtte utløpet for Kleivbekken, vil det store deler av året være stillestående vann som ved oppvarming kan gi gunstige forhold for algeoppblomstring. Det er også fare for gjengroing.</p>	<p>Oppblomstring av vasspest/tusenblad og alger er kjent fra store deler av Kroksund. Det er ikke grunn til å tro at dette vil være et større problem ved Kleivbakkens utløp i fremtidig situasjon enn i dagens situasjon</p>
<p>Bekymret for at fellesprosjektet vil danne presedens for framtidige samferdselsprosjekter gjennom vernede områder.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Regjeringen legger opp til at CO2 utslippene ytterligere skal kuttes.</p>	<p>CO₂-reducerende tiltak skal vurderes også i senere fase av prosjektet.</p>
<p>Mener myndighetene bør be om ny konsekvensutredning som har reelle og realistiske alternativer. Kunnskapsgrunnlaget må økes med hensyn til tiltak som ikke vil forhindre en forbedring av fjorder og vassdrag. Traseen over våtmarksområdene Mælingen fører til at kravet til økologisk kompensasjon utløses. Ved valg av en annen trasé kunne ha unngått dette.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.2 om utbyggingskonsept.</p>

B115_N_B Naturvernforbundet i Bærum (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Støtter merknaden til Skui Vel og framhever enkelte elementer.	Merknaden tas til orientering. Se også B121 Skui vel.
B115_A Naturvernforbundet i Bærum (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Støtter merknaden til Skui Vel.	Merknaden tas til orientering. Se også B121 Skui vel.
B116_R Opplysningsvesenets fond (14.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Opprettholder merknader av 29.06.2018.</p> <p>Ønsker ikke å bruke sandtaket ved Busund som midlertidig masselagring. Dette vil få negative konsekvenser både for driver av sandtaket og for grunneier. Ønsker evt. kompensasjon. Ved å benytte skogarealet (som tidligere spilt inn) til midlertidig masselagring kan full drift i sandtaket opprettholdes og ikke være i konflikt med OVF's utviklingsplaner. OVF er positive til å legge til rette for en slik lagring.</p>	<p>Fylkesmannen i Buskerud er negativ til å ta i bruk større deler av skogarealet til masselagring. Slik planforslaget nå foreligger, er det tatt i bruk deler av skogarealet som medfører at 28 daa med naturtypen sandfurskog vil gå tapt. Samtidig er kun deler av sandtaket forutsatt benyttet til masselagring, slik at det vil være tilgang til sandressursen og atkomst er sikret.</p> <p>Løsningen er dermed et kompromiss som søker å imøtekomme Fylkesmannens krav og grunneiers ønsker.</p>
<p>Ønsker ikke at areal avsatt til vegserviceanlegg øst for Styggedalskrysset skal være heleid av Statens vegvesen. Arealet ligger i dag på OVF's grunn. Naturlig og ønskelig at OVF utvikler dette.</p> <p>Ønsker som grunneier å bli trukket inn i planene for vegserviceanlegg ved Styggedal.</p>	<p>Arealet er delvis eid av Statens vegvesen, delvis av OVF. Se kapittel 2.14 vedr grunnervvervsprosessen.</p> <p>Grunneier vil bli involvert i prosessen med detaljreguleringen av arealet.</p>
B117_H_R Ringerike og Hole travselskap (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Travselskapet har bekymringer om tilrettelegging for hest langs den nye traséen. Det er viktig at det også tilrettelegges for ferdsel med hest over skibru på Svendsrud/Bymoene og ved undergang ved Svingerud/Mosmoen. Ønsker at det tilrettelegges slik at det blir minst mulig grad av konflikt mellom ferdende til fots/på ski og ridende, samt at ikke ridende i minst mulig grad må ferdes ved bilveg.</p>	<p>Overgangsbrua over Mosmoen er dimensjonert for kjøring med løypemaskin, med føringsbredde 4,5 meter. Framtidig bruk, flerbruk spesielt, må avklares med Hole kommune.</p> <p>Ved Svingerud/Mosmoen bygges det bruer i linja og det er god plass under bruene for kryssing av traséen.</p>
<p>Flere staller ligger nær traséen. Det er viktig at banen sikres med gjerder for å sikre at løse hester ikke kan krysse traséen, blant annet ved Hønefoss og Ringerike Rideklubb ved Bærenga. Viltgjerder dekker behov.</p>	<p>Det planlegges viltgjerde på begge sider av traséen blant annet over Bymoene/Mosmoen, samt Prestmoen-Styggedal.</p>

B118_B Sameiet Grobstok (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det planlagte deponiet på Avtjerna er for stort og i strid med Bærum kommunes framtidige planer for området med boligutvikling for flere tusen mennesker. Et deponi av denne størrelse vanskeliggjør å gjøre området senere om til et område klar for bymessig boligbygging. Det bør søkes etter alternative deponiområder, subsidiært bør det inngås dialog med grunneiergruppen for å finne en løsning som ivaretar en ønsket lokal utvikling for området.	Planforslaget er endret ved Avtjerna. Avtjerna foreslås i planen brukt til deponering av masser, ressursbank og som anleggsområde. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
En stasjon på Avtjerna ville vært viktigere for å knytte arbeidsmarkedene på Ringerike og Osloområdet nærmere sammen, enn å få 50 minutter kortere togreise til Bergen. Tråden om kreativ bruk av servicetunnelen til Avtjerna for alternativ transport bør følges opp.	I kapittel 2.2.3 er det redegjort for valg av stasjonsløsninger. Her er også ideen om bruk av servicetunnelen til transport omtalt.
Det stilles spørsmål ved om fellesprosjektet er uhildet ettersom det kan være et konkurranseforhold mellom boligutvikling på Sundvollen og på Avtjerna. Det bes om en uhildet og uavhengig vurdering av en stasjonsløsning på Avtjerna.	Temaene som tas opp her er gjort kjent i en offentlig planprosess. Før eventuelt vedtak har overordnet myndighet blitt kjent med dette innspillet.

B119_A_B Skanska (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Er positiv til det reviderte planforslaget på Avtjerna, men har forslag til endringer. Området for ressursbank BAA1 ønskes utvidet nordover til Lorangmyr. Det bør også tillates betongfabrikk og asfaltfabrikk i dette området. Det foreslås at arealformål LNF under midlertidig regulering endres til boligformål eller som uregulert. Det bes om en reguleringsbestemmelse om at permanente deponier på Avtjerna legges på en slik måte at det kan bli framtidig byggegrunn.	Merknaden tas til orientering. Planforslaget legger ikke opp til at det skal kunne etableres en betongfabrikk eller asfaltfabrikk i området. Se også kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Det foreslås å begrense kravet i bestemmelsene om etablering av nytt kryss inntil f.eks. 50 daa av BAA1 er tatt i bruk.	Kravet er stilt av trafiksikkerhetsmessige årsaker. Statens vegvesen er vegeier og stiller kravene.
Det foreslås at kravet om vannbehandlingsanlegg i felt BAA1-4 fjernes eller modifiseres.	Dette anlegget er etablert og dekker et allerede eksisterende behov. Planforslaget forutsetter å kunne bygge videre på denne funksjonen.
Det foreslås at felt #1-5 kan brukes til andre masser enn de som kommer fra Ringeriksbanen. Alternativt kan formålet midlertidige anleggsområde fjernes fra BAA ressursbank. Hensikten med disse forslagene er å kunne starte en ressursbank i størrelsesorden 35-70 daa snarest mulig etter vedtatt plan.	Prosjektet har behov for arealene som midlertidig anleggsområde, se også kapittel 2.7 for generell omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser.
Det er lagt ved en rapport fra SINTEF «Miljøgevinst ved gjenvinning av	Tas til orientering.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	185 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

overskuddsmaterialer generert i E16 (Bjørum-Skaret) og Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE 16)» datert 10. desember 2018	
---	--

B120_B Foreningen til Ski-idrettens fremme (Skiforeningen) (07.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker at reetablering av skiløyper tas med i rigg- og anleggsplan.	Merknaden tas til ikke til følge. Det er først aktuelt å etablere ski- og turløyper etter at anleggsfasen er over. Se også kapittel 2.12 som omtaler kompensasjon for friluftslivet.
Det ønskes etablert en utfartsparkering ved bruk av overskuddsmasser fra prosjektet et sted på Avtjerna. Dette kan bli et fint utgangspunkt for skiturer.	Det kan bli aktuelt etter anleggets slutt. Se for øvrig kapittel 2.14 som omtaler grunnervvervsprosessen.

B121_A/N/B Skui vel (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Er positive til at Rustan og Kattås er tatt ut av planforslaget. Det planlagte tverrslaget ved Nordby bør flyttes lenger nord til Jomarveien ved Bjørum sag, med nærmere tilknytning til E16. Dersom Nordby opprettholdes må gjennomgangstrafikken stenges ved Nordby og anleggstrafikk sydover Ringeriksveien ikke tillates.	Det vises til kapittel 2.2.2 som omtaler valg av lokalisering av atkomsttunneler. Anleggstrafikken er primært forutsatt å gå nordover fra Nordby – korteste veg til hovedvegsystemet.
Det etterspørres hvilke vurderinger som er gjort etter Naturmangfoldlovens krav. Det er ingen referanser eller rapporter som angir hva «feltarbeid 2018» innebar.	Det har vært gjennomført flere kartlegginger av ulike aktører. Se kapittel 2.10 som omtaler tiltak for bevaring av naturmiljø
Arealinngrepene på Avtjerna er for store og med en permanent ressursbank blir inngrepene varige. Det bes om at det gjøres mindre inngrep i delområde 4 og at område 2 og 3 bygges midlertidig høyere. Den gamle masselagringsplassen (område 3) foreslås som sted til å brukes som ressursbank. Skal det være knuseverk eller annen støyende virksomhet må det være under tak/ skjermes for støy og støv, av hensyn til naboer og friluftsliv i tilstøtende områder.	Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna. Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Avtjernsmyra må ikke berøres og planlagt tverrslag nord for myra må tas ut av planforslaget. Vanntilsiget må sikres slik at myra kan opprettholde sin funksjon som myr.	Avtjernsmyra hensyntas i planforslaget. Det er regulert et eget bestemmelsesområde rundt myra. Se også kapittel 2.9.5 Vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder og 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø.
Det bør opprettholdes en sammenhengende skogkant langs viltdraget.	Det vil holdes av en kantsone med vegetasjon i viltdraget.
Ressursbanken med mottak av mange ulike slags masser vil mangedoble risikoen for forensning av vassdraget.	Se kapittel 2.9.5 Vannhåndtering, utslipp og beskyttelse av drikkevannskilder.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 186 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Er det alternative mottak for overskuddsmasser?	Planforslaget for Avtjerna er avgjørende for å få håndtert massene i dette omfattende prosjektet. Se kapittel 2.7 for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser.
Området med eldre granskog i Avtjerna sør bør ut av planforslaget og vernes.	Området er etter registrering juni 2018 ikke vurdert å være verdifulle/store nok til at det er riktig å avgrense dem som nye viktige naturtyper/naturtypelokaliteter.

B122_B Sollihøgda eiendom (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
De foreslåtte massedeponiene vil hindre en framtidig bolig- og næringsutvikling på Avtjerna. Planforslaget skulle i større grad hatt samarbeid med lokale myndigheter og lagt til rette for at nytten av prosjektet hadde blitt best mulig. (Tilrettelagt for framtidig byutvikling). Det foreslås en bestemmelse om at massene skal plasseres på en slik måte at det kan bli framtidig byggegrunn.	Merknaden tas til orientering. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Det burde vært vurdert å se på muligheten av å bruke servicetunnelen til autonome busser.	Det er ikke aktuelt å bruke den til et slikt formål. Den er planlagt brukt til redning og vedlikehold/service av hovedtunnelen.
Den foreslåtte massedeponeringen i delområde 2 og 3 er i strid med avfallshierarkiet.	Det vises til kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av bergmasser.

B122_A Sollihøgda eiendom (18.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det vises til tidligere uttalelse som opprettholdes. Det vises til uttalelsene fra Skanska og disse støttes.	Merknaden tas til orientering.
Er positive til at det foreslås ressursbank på Avtjerna, men mener området burde vært regulert til boligformål. Området er satt av i kommuneplanen til boligformål og landbruksformål og er dermed i strid med kommunens plan for området.	Se kapittel 2.7 og 2.7.2.
Det må tillates at andre grunneiere i området også får drive parallell massegjenvinning i området.	Prosjektet forutsetter å kunne bruke hele det midlertidige anleggsområdet til sine behov gjennom hele anleggsperioden. Nærmere vilkår vil bli fastsatt gjennom leieavtale og i dialog med Bærum kommune, for så vidt gjelder ressursbankområdet.

B123_H Steinsfjorden fiskeforening (20.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Tidligere merknader innsendt til offentlig ettersyn har ikke blitt hensyntatt. Ingen mangler eller opplysninger er tatt inn i planarbeidet.	Planforslaget blir oversendt med to alternativer. Alternativene viser to ulike omfang av fyllingen, og fellesprosjektet anbefaler den minste utfyllingen.
Fellesprosjektet forventes å ha negative konsekvenser for vannmiljøet i Steinsfjorden og Kroksundet.	Det vises til kapittel 2.3 og 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø, som omtaler tiltak i planen og omhandler bakgrunnen for tiltakene.

Det planlagte inngrepet i Kroksund blokkerer for flere mulige tiltak for å sikre god vannutskifting og godt vannmiljø i sundet og i Steinsfjorden.	Det vises til kapittel 2.3 som også omtaler vannutskifting i Steinsfjorden.
UNNGÅ - Stor utfylling i sundet kunne vært unngått men anbefales av fellesprosjektet. AVBØTE – Tiltak for å sikre god vannsirkulasjon mangler. Fellesprosjektets ene tiltak er hverken utredet eller lovlig. RESTAURERE – Deler av sundet kunne vært tilbakeført til naturlig tilstand. Fellesprosjektet har kun med restaurering av Kleivbekken. KOMPENSERE - fellesprosjektet har ingen kompensierende tiltak knyttet til Kroksund.	Planforslaget oversendes med to alternative omfang av utfyllingen, - og anbefaler minste fyllingsalternativ. Det vises også til kapittel 2.3 som også omhandler vannutskifting i Steinsfjorden. Området settes i stand med etablering av gruntvannsområder og restaurering av Kleivbekken, det vises og så til reguleringsbestemmelsene pkt. 4.6.1. Det vises også til forslagstillers kommentarer til merknad B54 (merknad fra Steinsfjorden fiskeforening til høring av samlet planforslag).
Rapport konsekvenser av anleggsgjennomføringen med hensyn til vannkvalitet, FRE-30-A-25321, er ikke med til offentlig høring. Resultater fra rapporten skulle vært hensyntatt ved beslutning om utfyllingsgrad i Kroksundet.	Dessverre har ikke rapporten vært tilgjengelig før. Denne blir tilgjengelig sammen med oversendelsen til KMD.
Kan ikke se at vår lovfestede rett til kunnskap om naturmiljøets tilstand og om virkningene av planlagte inngrep, er ivaretatt.	Fellesprosjektet mener kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å kunne vurdere hensynet til naturmangfold, og at fiskeforeningen har hatt tilgang til relevant kunnskap. Grunnlagsdata og konsekvensanalyser er utfyllende beskrevet i fagrappporter. Se også kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling i Sundvollen.
Sprengsteinsfylling gir varig forurensing i form av plast, mikroplast og nitrogen. Nitrogennivået i kombinasjon med økt vanntemperatur representerer en betydelig miljøfare.	Prosjektet er kjent med disse utfordringene og jobber med ulike tiltak for å begrense konsekvensene. Prosjektet vil søke om nødvendige tillatelser etter forurensningsloven som vil fastsette vilkår for utslipp. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.
Vanntilførsel fra Randselva er det eneste tiltaket med tilstrekkelig og sikker effekt for å sikre godt vannmiljø i Steinsfjorden. Har ikke tiltro til vannstandsmanipulering som tiltak for vannutskifting. Er ikke i tråd med gjeldende regulering av Tyrifjorden.	Kommentar tas til orientering, men forslaget er utenfor planforslagets mandat og oppdrag. Det vises til forslagstillers kommentarer til merknad B54.
Å fylle igjen Kroksundets dypeste parti er bekymringsfullt fordi dette kunne hatt en nøkkelrolle for vannmiljøet i sundet og i Steinsfjorden, og uten at konsekvenser og muligheter for tiltak er utredet tilstrekkelig. Dette har betydning for vannsirkulasjon, vanntemperatur, gjengroing og algevekst.	Deler av området som er omfattet av utfylling har dybder større enn 5 meter. Under vegbrua er dybden ca. 2,5 meter. Forslagstiller forstår kommentaren i lys av fiskeforeningens innspill om å åpne fylling på eksisterende E16 for å øke vanngjennomstrømning. Det vises til forslagstillers svar på merknad B54 vedrørende tidligere spørsmål om dette. Det vises også til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen.
Habitatforbedrende tiltak i planområdet virker ikke å være gjort på premissene til artene tiltakene er ment for.	De aktuelle tiltakene har hovedsakelig som mål å restaurere den nedre delen av Kleivbekken som i dag har lite naturlig preg, og reetablere gruntvannsområder utenfor fylling.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 188 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Foreningen har foreslått en omgruppering av habitatområder og fjordtorg i planområdet. Kan gi bedre forutsetning for å lykkes med habitatforbedrende tiltak. Hovedbudskap er like fullt at utfyllingen i Kroksundet heller må unngås.	Konkrete innspill til ulike habitatområder tas til orientering, og tas som innspill til arbeidet i senere fase. Enkelte av tiltakene forutsetter en reguleringsmessig løsning som ikke er i samsvar med det forslagstiller foreslår.
Område for utbygging, omtalt som område 4, ved Sundvollstranda er i konflikt med vedtatt biotopvernområde og dagens bruk som samlingssted for kommunens innbyggere.	Området er ikke omfattet av planforslaget. Det er illustrert mulig framtidig bebyggelse i området for å illustrere et mulig, framtidig tettstedspotensiale.
Utsagnet «ikke vakkert kulturlandskap» er ubegrunnet og subjektivt. Anbefales fjernet fra reguleringsplanen.	Fiskeforeningens synspunkt tas til orientering. Formuleringen er hentet fra en underlagsrapport til reguleringsplanen. Landskapet og kulturlandskapet i området er gitt en verdisetning og presis omtale i tiltakets konsekvensutredning.
Eksisterende bro for E16 bør fjernes for å sikre god vannsirkulasjon. Broen har for lav seilingshøyde og er dårlig vedlikeholdt. En ny bro uten undervannsterskel og med seilingshøyde 5 meter anbefales.	Det er i dette prosjektet ikke vurdert tiltak på eksisterende E16-bru. Dagens bru er fundamentert på en bru fra 1855. Det vises også til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling i Sundvollen.

B124_H Sundvolden Holding og tilknyttede selskaper (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Er positive til at arealformål på Elstangen er endret til næringsformål. Oppfatter at planforslaget ikke er til hinder for å sammenføye de to avkjøringene, som er viktig for utnyttelsen av eiendommen.	Tas til orientering.
Tyriheim, reguleringsformålet grønnstruktur gjenspeiler ikke faktisk bruk. Mener arealet bør ha bebyggelse og anlegg som arealformål.	Tas til følge og blir endret for å gjenspeile dagens kommuneplan.
Mener at endring av gang- og sykkelvegnett er uheldig. Undrer seg over at gang- og sykkelveg sør for Tyriheim er flyttet til den andre siden av veggen. Mener endringene bør tilbakeføres.	Synspunktet tas til orientering, men forslag til løsning endres ikke. Etter en faglig vurdering av trafiksikkerhet i anleggsfasen, samt trafiksikkerhetsutfordringer i området i dag, er det innarbeidet tiltak i planen som gir økt sikkerhet for gående og syklende både i anleggsperioden og permanent. Se også kapittel 2.9.4.
Har også lagt til ny avkjørsel på Tyriheim, setter pris på at behovet er i hensyntatt, men mener plasseringen er uheldig. Ligger på det høyeste punktet og ligger rett foran hovedinngangen. Uheldig for varelevering og et hensiktsmessig internvegssystem. <i>(illustrasjonen viser forslag til ny plassering øst for nåværende plassering)</i> Ber om at avkjøringen flyttes i endelig planforslag.	Planforslaget opprettholder plasseringen av avkjørselen, men vil i samråd med merknadsgiver se på en konkret og praktisk løsning for plassering.
Har mange ansatte som bor på hotellets eiendom og vil bli støyuutsatt i anleggsperioden.	Det vises til kapittel 2.9 Midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden, og spesielt til kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser og 2.9.6 om anleggsperioden i området Sundvollen-Vik.
Forventer at anleggsperioden vil medføre store belastninger og potensielt negative økonomiske konsekvenser for driften av hotellet. Ber om at anleggstrafikk på vegnettet løses slik at det ikke	

fører til forsinkelser eller hindrer atkomst til hotellet.	Omfattende anleggsarbeider i tilknytning til E16 både ved Sundvollen og på andre steder vil uunngåelig medføre redusert framkommelighet og tidvise trafikkavviklingsproblemer på E16 fra Hønefoss til Bærum.
Er bekymret for rystelser i forbindelse med sprengningsarbeid og ber om at det vurderes å gjennomføre tiltak.	

B125_R Sørumsgata veiforening (12.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Viser til høringsinnspill til opprinnelig planforslag. Fornøyd med at høringsinnspill mht Sørumsgata er delvis imøtekommet.	Tas til orientering.
Ønsker at det i forbindelse med prosjektet utarbeides en fordeling av vedlikeholdsansvar for Sørumsgata, at det utarbeides en ny vegrettsavtale i god tid før anleggsstart, og at vi får tildelt en kontaktperson i prosjektet.	Ansvarsfordeling for veivedlikehold blir avklart i forbindelse med grunnnerv, se kapittel 2.14.
Under anleggsperioden forventer vi kontinuerlig og tilstrekkelig tilgang til eiendommene til enhver tid, at det settes inn tiltak for å minimere støy og støv fra anleggsvirksomheten og at det blir trygt å ferdes til fots og på sykkel, spesielt med tanke på skoleveg.	I revidert forslag til plan er det innarbeidet flere trafiksikkerhetstiltak, bl.a. for å sikre skoleveger. For øvrig henvises til kapittel 2.9, der det redegjøres nærmere for midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.
Presisere at jordvern, rett behandling av matjord og kvaliteten på tilbakestilte arealer til jordbruksformål tas på alvor, og at det tas kontakt med fagmiljøer for å finne beste løsning.	Se kapittel 2.11 der jordvern og håndtering av matjord i anleggsperioden er nærmere beskrevet.
Forventer at FRE16 tar ansvar for å jordskifte og makeskifte, inkl. strategiske arealer tilhørende OVF, for optimale driftsmessige løsninger.	Se kapittel 2.14 der grunnnervsprosessen er beskrevet nærmere.
Ve stasjon: Forslag til regulert jernbanespor må fjernes og L24 flyttes «etter».	Tas til følge og Planforslaget er revidert i samsvar med bemerkningen.

B126_B Tanum vel (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Slutter seg til Vestre Jong Nabogrupperes høringsuttalelse av 09.01.2019.	Merknaden tas til orientering. Se også merknad C121 Vestre Jong huseierforening.
Av hensyn til den rødlistede salamanderarten på Jongjordet må planforslaget endres slik at arten kan bevares. Det må utredes bl.a. forekomst og økologisk funksjonsområde på Jongjordet.	Det er gjort befarings av dammen og det ble ikke registrert salamandre. Dammen ligger utenfor planområdet og vil ikke bli direkte berørt.
Det kreves at anleggsarbeid på Jong og Reverud skal ikke skje mellom kl. 16.00 på fredager og 08.00 på mandager.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overensstemmelse med kommunen og kommunelegen.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 190 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

Det kreves at det settes opp sikringsvegger langs anleggsvegene på Jongjordet og Reverud.	Detaljert plassering bestemmes nærmere anleggsfasen. Det vil settes opp anleggsgjerder.
---	---

B127_B Unicon AS (11.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det ønskes at det gjennom planforslaget gis anledning til å etablere en betongfabrikk på Avtjerna. En betongfabrikk kan gjenbruke sprengstein fra tunnelarbeidene.	Den legges opp til at man kan etablere betongfabrikk, men ikke for en ekstern aktør utenfor prosjektet.

B128_R Veienkroken Velforening (13.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Tre eiendommer er direkte berørt av revidert planforslag og er varslet med brev. Felles veg i Veienkroken er et realsameie med 14 grunneiere. Mener derfor at alle disse skal varsles direkte om høringen. Ber om at dette blir gjort med de frister som gjelder i henhold til plan- og bygningsloven.	Det er gjennomført varsling i ettertid, med tre ukers høringsfrist, se også merknad E110.

B129_B Veslefrikk barnehage (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det er mange yngre som bor og oppholder seg i området gjennom hele døgnet. Disse blir ekstra påvirket av ulemper fra anleggsarbeidet i den lange anleggsperioden.	Se kapittel 2.9 som redegjør for midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsfasen. Kapittel 2.9.6 omtaler konsekvensene i de enkelte områdene.
Det er vanskelig å uttale seg til planforslaget når det ikke foreligger komplett med plankart og bestemmelser.	Se kapittel 1.1 om høringen og kapittel 2.1 om medvirkning i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget.
De ikke prissatte konsekvensene i anleggsfasen vil være lavere ved masseuttak på Nordby enn på Jong. Dette er ikke vektlagt slik som konsekvensutredning-forskriften krever.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedveinettet. Både Jong og Nordby vil bli brukt til å ta ut stein av tunnelen. I kapittel 2.2.2 er lokalisering av atkomsttunneler omtalt, mens det i kapittel 2.9.6 orienteres om konsekvensene i anleggsfasen for de enkelte områder.
Det stilles spørsmål ved om støyberegningene fra høsten 2018 er riktige ettersom de viser lavere støyinnivå enn i de fra juni 2018. Når det nå er planlagt mer aktivitet på Jong synes dette å stemme dårlig overens.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.
Det er registrert salamander som er en rødlistet art i planområdet (i Lars Jongs vei). Dette skulle vært nærmere utredet og vektlagt i plansaken. Utredningsplikten er ikke oppfylt.	Det er gjort befarings av dammen og det ble ikke registrert salamandre. Dammen ligger utenfor planområdet og vil ikke bli direkte berørt.
Anleggsarbeidet på Jong vil påvirke mange boliger, institusjoner med personer som oppholder seg i området. Det må legges inn konkrete begrensninger på tillatte støvverdier, støy og rystelser i reguleringsbestemmelsene.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy, støv og rystelser i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket.

	Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det bør tas minst mulig masser ut via Jong/Reverud. (Nordby bør brukes mest ekstensivt). Reguleringsbestemmelsene må begrense masseuttaket over Jongjordet til maksimalt det som var planlagt av uttak samlet for Jong og Reverud.	Både Jong og Nordby vil bli brukt til å ta ut stein av tunnelen. I kapittel 2.2.2 er lokalisering av atkomsttunneler omtalt, mens det i kapittel 2.9.6 orienteres om konsekvensene i anleggsfasen for de enkelte områder. Det totale uttaket fra Jong/Reverud har ikke økt selv om planen åpner for å kjøre mer masser ut fra Jong.
Bruken av Jongjordet til anleggsvirksomhet må tidsbegrenses i kontrakt med entreprenør og med krav om istandsettelse etter midlertidig bruk. Det ønskes ikke at Jong brukes som et sentralt anleggsområde med hovedrigg. Det medfører ekstra trafikk som ikke er forenlig tett innpå et bomiljø med skole, barnehager og idrettsanlegg med mange brukere. Nordby eller Avtjerna er et bedre alternativ som ligger tettere på E16.	Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene. Se også svar over.
Anleggsvifter, permanente vifter og AT-trafoer må flyttes til Reverud. Der er det lenger avstand til bebyggelse og ingen skole, barnehager eller idrettsanlegg. Det må gjøres tiltak for å begrense støy fra anleggsvifter i anleggsfasen og vifter fra AT-trafoer i permanent situasjon.	Det henvises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen for prosjektet og kapittel 2.9.3 om støy.
Anleggsarbeidet vil påvirke mange boliger og personer som oppholder seg i området. Det må legges inn konkrete begrensninger på tillatte støvverdier, støy og rystelser i reguleringsbestemmelsene.	Dette er ivaretatt i planen, se kapittel 2.9.3 om støy.
Det kreves støyskjerming mot anleggsområdet i Lars Jongs vei, (for IL Jardar/Veslefrikk barnehage og Bjørnegård skole) selv om støyberegningene ikke tilsier det. Støyen vil oppleves som et problem pga varigheten.	Se kapittel 2.9.3 om aktuelle støytiltak.
Luftkvaliteten kan bli påvirket negativt av anleggsvirksomheten som er planlagt på Jong. Det bes om krav til luftkvalitet i reguleringsbestemmelsene.	Se kapitlene 2.9.2 og 2.9.3 som også omhandler luftforurensning.
De er positive til forslaget om ny gang- og sykkelveg øst i Slepndveien (mot Bjørnegårdsvingen). Det bes om at det settes opp kjøresterkt rekkverk på strekningen. Det er positivt at det etableres en planskilt kryssing for gående og syklende ved Slepndveien der anleggsatkomsten er planlagt.	Merknaden tas til orientering. Prosjektert løsning er vurdert å tilfredsstille krav til trafiksikkerhet.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	192 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

B130_B Viken skog SA (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det drives tømmerdrift øst for Avtjerna på blant annet Kollen. Med planforslaget blir eksisterende driftsveger avskåret. Det bes om at det i anleggsfasen gis tilgang til skogsområdene øst for Avtjerna og at det blir satt av område til velteplass for tømmer ved E16.	Det vil bli etablert midlertidige skogdriftsveger. Detaljene avklares nærmere før anleggsstart. Eventuelle kompensasjoner vurderes ved grunnervet og avtaler om midlertidig bruk av areal. Se kapittel 2.14 om grunnervet.

4.4. Grunneiere og privatpersoner i Bærum kommune

C101_B Asta Hansens vei, Vesthavnveien, Nedre Ås vei og Myrliveien (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det henvises til uttalelsen fra Vestre Jong nabogruppe	
Høringsperioden fra 7/12 til 9/1 var for kort hvis man regner fra den dagen alt høringsmaterialet var klart 11. desember. Det må trekkes fra helligdager mellom jul og nyttår.	Merknader som er kommet inn etter høringsfristen er blitt behandlet. Dette forholdet har ikke påvirket muligheten for å komme med innspill til planforslaget. Se ellers kapittel 2.1 om høringsfrister.
Det stilles spørsmål ved om støyberegningene fra høsten 2018 er riktige ettersom de viser lavere støy nivå enn i de fra juni 2018. Når det nå er planlagt mer aktivitet på Jong synes dette å stemme dårlig overens.	Se kapittel 2.9 med underliggende kapitler.
De ikke prissatte konsekvensene i anleggsfasen vil være lavere ved masseuttak på Nordby enn på Jong. Dette er ikke vektlagt slik som konsekvensutredning-forskriften krever.	Både Jong og Nordby vil bli brukt til å ta ut stein av tunnelen. Se kapittel 2.9.6.
Det er vanskelig å uttale seg til planforslaget når det ikke foreligger komplett med plankart og bestemmelser.	Se kapittel 2.1 med underliggende kapitler.
Det bes om at sikringssonen for tunnelen på Jong for boligreguleringen gis bestemmelser i tråd med gjeldende bestemmelser for området.	Merknaden tas til følge. Bestemmelsene er endret for dette området.
Det bør tas minst mulig masse ut via Jong. (Nordby bør brukes mest ekstensivt). Reguleringsbestemmelsene må begrense masseuttaket over Jongjordet til maksimalt det som var planlagt av uttak samlet for Jong og Reverud.	Både Jong og Nordby vil bli brukt til å ta ut stein av tunnelen. I kapittel 2.2.2 er lokalisering av atkomsttunneler omtalt, mens det i kapittel 2.9.6 orienteres om konsekvensene i anleggsfasen for de enkelte områder. Det totale uttaket fra Jong/Reverud har ikke økt selv om planen åpner for å kjøre mer masse ut fra Jong.
Er kapasiteten på luft inn og ut av tunnelen blitt vurdert på nytt? Vil det bli behov for større kapasitet på vifter på Jong/Reverud med økt støy nivå som konsekvens nå som Kattås er tatt ut? Anleggsvifter, permanente vifter og AT-trafoer må flyttes til Reverud. Der er det lenger avstand til	Se kapittel 2.2. og 2.9 med underkapitler. Det vil ikke være permanente tunnelvifter som genererer støy.

bebyggelse og ingen skole, barnehager eller idrettsanlegg. Vifter for AT-trafoer må støyskjermes.	
Bruken av Jongjordet til anleggsvirksomhet må tidsbegrenses i kontrakt med entreprenør og med krav om istandsettelse etter midlertidig bruk. Det ønskes ikke at Jong brukes som et sentralt anleggsområde med hovedrigg. Det medfører ekstra trafikk som ikke er forenlig tett innpå et bomiljø med skole, barnehager og idrettsanlegg med mange brukere. Nordby eller Avtjerna er et bedre alternativ som ligger tettere på E16. Planutvidelsen på Jong for å få plass til AT-trafoer og atkomstveg går på bekostning av dyrket mark og vanskeliggjør en planlagt utvidelse av idrettsanlegget.	Anleggsfasen er stipulert til ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.
Det bes om at støytiltak innarbeides i planforslaget pga varigheten av anleggsarbeidet. Det stilles spørsmål til vurderingen av hva som er permanente og midlertidige tiltak. Varigheten på dette tiltaket vil tilsa at det skal behandles som et permanent tiltak.	Se kapittel 2.9.2. og 2.9.3. Anleggsfasen er stipulert til ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. I kapittel 2.9.6 er det beskrevet nærmere om anleggsperioden for de enkelte områdene.
Anleggsarbeidet vil påvirke mange boliger og personer som oppholder seg i området. Det må legges inn konkrete begrensninger på tillatte støvverdier, støy og rystelser i reguleringsbestemmelsene. Fellesprosjektet må gjennomføre målinger for å dokumentere at kravene i reguleringsbestemmelsene overholdes. Støyende anleggsvirksomhet i helgene må begrenses til tidsrommet mellom kl. 07.00 og 21.00. I befolkningstette områder må det være strengere regler. Det kreves støyskjerming mot anleggsområdet i Lars Jongs vei selv om støyberegningene ikke tilsier det. Støyen vil oppleves som et problem pga varigheten og at det vil være punktstøy som overskrider grenseverdiene. Luftkvaliteten kan bli påvirket negativt av anleggsvirksomheten som er planlagt på Jong. Det bes om krav til luftkvalitet i reguleringsbestemmelsene. Eventuelle klager på støv skal avviksbehandles. Det må gjennomføres måling av støvnedfall for å dokumentere at støvkravene blir overholdt.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler støy og støv i anleggsperioden. Kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
Det bes om at strølys begrenses, slik at naboområdene ikke blir sjenert av sterk belysning fra anleggsområdene.	Se kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan i anleggsperioden.
Det etterspørres hva som er grenseverdiene for elektromagnetisk stråling fra AT-trafoer. Beregningene må gjøres ut fra maksimal kapasitet på trafoene.	Transformatene skal plasseres i bygg som vil skjerme områdene rundt fra stråling.
Det bes om et eget møte med prosjektet for å få siste oppdaterte informasjon om planforslaget slik at det blir mulighet for å komme med ytterligere innspill før det sendes over til politisk behandling.	Det er gjennomført medvirkning slik det er beskrevet i kapittel 2.1. Prosjektet vil fortsette medvirkningsarbeidet videre inn i byggefasen.

C102_A Bryn gård v/Olaf Bryn Røkholt (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Avtjernsetra eies av Bryn gård og det settes pris på at setra med setervoll skal bevares. Det må være tilgang og mulig å bruke setra i anleggsfasen.	Merknaden tas til orientering. Det vil opprettholdes kjøreatkomst i anleggsfasen.
De har beitende sauer i Kjaglia, dette ønskes opprettholdt ved at prosjektet setter opp gjerder slik at det blir mulig med fortsatt husdyrhold her.	Anleggsområdene vil bli inngjerdet. Det er sannsynlig at husdyrhold kan opprettholdes utenfor anleggsområdet.
Det ønskes at Avtjerna i framtiden kan bli et boligområde og at anleggsarbeidene ikke vil være til hinder for en slik utvikling.	Planforslaget er endret ved Avtjerna. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.

C103_B Bjørn A. Dahlen (06.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Hvorfor legges ikke utvidelsen på andre siden av Slependsveien?	Gang- og sykkelvegen er en videreføring fra tidligere planer. Å endre på hele vegens tverrsnitt er omfattende, med omlegging og ny vegoppbygning på sørsida av Slependsveien.
De ble lovet støyskjerm av kommunens avdeling Vei og trafikk ved en befaring den 21. august 2017.	Gang-/sykkelvegen i seg selv utløser ikke behov for støytiltak. Krav om lokalt støytiltak som utløses av dagens støynivå må evt. tas opp med kommunen.
Løsningen som velges må gis en estetisk god utforming.	Detaljer av tiltaket vil bli gjort før utbygging. Løsning og utforming må godkjennes av vegeier og eventuelt omsøkes til Bærum kommune.
Biloppstillingsplass ut mot Slependsveien ønskes opprettholdt.	Ved grunnervervet vil detaljer rundt opparbeidelse av eiendommen bli avtalt. Se kapittel 2.14.

C104_B Unni Dybvik (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Vil berøres sterkt av anleggsarbeidet fra Jongjordet med støy- og støv i anleggsfasen	Se kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsfasen, spesielt kapittel 2.9.2 og 2.9.3.
Boligen vil få restriksjoner mht videre utvikling og eiendommen vil få en forringet verdi. Dette protesteres det mot.	Se kapittel 2.14 om grunnerverv.
Påpeker at de også ble rammet av anleggsarbeid i forbindelse med utbyggingen av Askerbanen for relativt kort tid siden.	Merknaden tas til orientering.
Vil boligen fra 1923/1970 tåle rystelser i forbindelse med sprengningsarbeid i bakken under? (Krav om erstatning/ kompensasjon)	Det vises til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden. Boligen ligger slik til at det vil være aktuelt med oppfølgingstiltak for å eventuelt kunne dokumentere skade på bygninger. Dette vurderes konkret i senere fase av prosjektet. Dokumenterbare skader på bygg som skyldes anlegget utløser erstatningsansvar.
Det etterspørres støydempende tiltak og om hvordan anleggsarbeidet skal begrenses.	Se kapittel 2.9.3 om støy, støv og rystelser i anleggsperioden og 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden. Miljøoppfølgingsplanen omtaler

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 195 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

	hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen.
--	--

C105_A Øivind Ekeberg (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det ønskes at de planlagte deponiområdene på Avtjerna i stedet skal utvikles til framtidige boligområder. Det bes om en redegjørelse fra fellesprosjektet på alternativ bruk av arealene på Avtjerna i tråd med PBL.	Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.

C106_B Terje Finholdt (07.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Avtjerna er ønsket av Bærum kommune som framtidig boligområde. Planforslaget er i strid med en slik framtidig byutvikling. Grunneieren på Brenna viser til bl.a. planene for Sollihøgda Plussby	Se kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av bergmasser
Plan for massehåndtering bør hensynta ønsket framtidig byutvikling av Avtjerna.	Brenna er tatt ut av planforslaget og det er ikke aktuelt for dette prosjektet å bruke arealet på Brenna til massehåndtering.
Det bør legges opp til gjenbruk av overskuddsmasser, og at masser plasseres slik at det kan bli framtidig byggegrunn og brukes til veibygging og utjevning av høydeforskjeller.	På Avtjerna legges det til rette for etablering av en ressursbank. Prosjektet planlegger å plassere bergmasser for gjenvinning i dette området. Det vises for øvrig til kapittel 2.7 om konsept for gjenbruk og lagring av masser. Se kapittel 2.7.2 om hvordan massene skal legges lagvis på Avtjerna.
Det ønskes at den planlagte servicetunnelen for jernbanen kan benyttes til en framtidig transportmulighet til og fra området.	Det er ikke aktuelt å bruke servicetunnelen til et slikt formål. Den er planlagt brukt til redning og vedlikehold/service av hovedtunnelen.

C107_B Amir Hammami og Isabel Gulliksen (11.02.2019)	Forslagsstillers kommentar
De stiller seg bak Vestre Jong nabogrupperes uttalelse.	Merknaden tas til orientering.
Planforslaget virker ikke gjennomtenkt og belastningen for området deres blir stor. Det stilles spørsmål ved lovligheten og gjennomførbarheten til planforslaget.	Gjennomføring av et omfattende utbyggingstiltak medfører uunngåelig ulemper for omgivelsene. Det foreligger et omfattende utredningsmateriale og et gjennomarbeidet planforslag. Fellesprosjektet vil gjennomføre en rekke tiltak for å redusere ulemper i anleggsperioden. En nærmere omtale av anleggsperioden er gitt i kapittel 2.9.

C108_B Sjur Jacobsen (Økri gård) (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Viser til tidligere uttalelse om forhold på eiendommer øst for planområdet på Avtjerna som fortsatt er aktuell.	Merknaden tas til orientering.

Atkomst til eiendommene må opprettholdes.	Det er innarbeidet en bestemmelse om at det opprettholdes mulighet for å krysse anleggsområdet.
Anleggsområdet bør avgrenses med viltgjerde.	Anleggsområdet vil gjerdes inn.
Det bør settes inn tiltak for dempe støv- og støyplager.	Se kapittel 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsfasen.
Det må inngås avtaler om tilgang og erstatning før noen aktivitet kan starte.	Se kapittel 2.14 med underkapitler om avtaler om grunnverv og erstatning.

C109_A Hans-Martin Johansen (18.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Påpeker at deres hus blir stående igjen som et av få som ikke blir innløst som en følge av planforslaget for Ringeriksbanen og ny E16 Bjørum - Skaret. Det blir store ulemper i anleggsfasen og driftsfasen. Det bes om at huset (Ringeriksveien 459) blir innløst.	Huset ligger ikke slik til at forslagstiller har vurdert behov for å innløse boligen. Merknaden tas ikke til følge.

C110_B Tom Johansen (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Deres eiendom i Myrliveien 1b (55/147) omfattes av planforslaget, de er opptatt av hvilke begrensninger dette vil innebære. Vil eiendommen miste verdi som en følge av begrensningene i potensiell utnyttelse? Vil eventuelle skader på bygninger og eiendom bli erstattet ?	Begrensninger i potensiell utnyttelse ligger tiltak i grunnen som er hjemlet i eksisterende reguleringsplan, men som ikke tillates etter forslag til ny plan. Slike rettighetsbegrensninger kan medføre erstatningsansvar. Se kapittel 2.14 om grunnverv. Se også kapittel 2.9.3 om støv, støv og rystelser i anleggsperioden og 2.9.2 om miljøoppfølging i anleggsperioden.
Vil de bli utsatt for støv i anleggsfasen?	Se kapittel 2.9.2 og 2.9.3. Det vil oppleves anleggsstøy ved boligen. Ut fra foreløpige beregninger av anleggsstøy forventes det ikke at boligen får støynivåer som utløser behov for støytiltak i anleggsperioden. Det understrekes at beregningene er foreløpige og at plassering av støykilder ikke er fastlagt.

C111_A Per Johnsrud (07.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Merknadsgiver protesterer på planforslaget på Avtjerna. Massedeponeringen og reguleringsformålet LNF er ikke ønskelig. Det bør forberedes for byggegrunn og det bør reguleres til boligformål – subsidiært uregulert. Opprettholder den forrige uttalelsen.	Se kapittel 2.7 om gjenbruk og lagring av bergmasser.

C112_B Tor-Arve Lindefjeld og Anna Risnes (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Ønsker mer informasjon om hvordan planendringene påvirker Reverud og Jong og om den totale trafikkbelastningen på Tanumveien blir lavere. Hvor stor massetransport vil det bli på Tanumveien pr time, antall biler fra Kattås og fra Reverud?</p>	<p>Se kapittel 2.2.2 om endringer av planforslaget og 2.9.4 om trafiksikkerhet i anleggsperioden. Massetransporten vil gå noe ned ettersom Kattås er tatt ut av planforslaget. Det vil ikke bli massetransport nord for Reverud. Reverud som riggområde og atkomsttunnel er fortsatt med i planforslaget, men mengden massetransport fra henholdsvis Reverud og Jong vil bli avklart når forholdet mellom disse to riggområdene bestemmes endelig. Det er åpnet for at Jong kan benyttes til massetransport i revidert planforslag, noe som er fordelaktig ettersom Jong ligger nære hovedveisystemet, og man slipper økt belastning på "Kiwi"-krysset" ved Bjørnegård.</p>
<p>Det bes om at det tas med avbøtende konkrete tiltak mot støy i reguleringsplanen. Anleggsperioden blir lang og bør behandles på samme måte som et permanent tiltak.</p>	<p>Se kapittel 2.9.1, 2.9.3 og 2.9.6. om ulike tiltak i anleggsfasen.</p>

C113_B Matheson, Marit Agner og Jacob (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Det bes om at plassering av brakke-/ kontorrigg skjer annet sted enn på Jong eller Reverud. En brakkerigg behøver ikke ligge nær et tverrslag.</p>	<p>Kontor- og/eller boligrigg vil kunne være aktuelt på Reverud og/eller Jong. Se nærmere begrunnelse for dette i kapittel 2.9.6 om anleggsfasen i de enkelte riggområdene.</p>
<p>Det bes om at Reverud tas ut som tverrslag og riggområde. Dersom Reverud opprettholdes bes det om at det etableres en midlertidig undergang for gående og syklende. En bro betyr at det blir større høydeforskjell og løsningen vil kanskje ikke bli benyttet hvis det blir for tungvint.</p>	<p>Merknaden tas ikke til følge. Reverud opprettholdes som mulig riggområde og atkomsttunnel. I revidert planforslag er det innarbeidet et krav om planskilt kryssing for gående og syklende over anleggsveien, parallelt med Tanumveien. Hvilken løsning som er best av under- og overgang må vurderes nærmere anleggsstart.</p>
<p>Det foreslås å etablere en permanent hall og en midlertidig hall i forlengelsen av tverrslaget på Jong. Hallene og flyttingen av atkomstvegen vil dempe ulemper for nærmiljøet i anleggsfasen. Den permanente hallen vil kunne brukes til idrettsformål. Transformatorene kan kanskje også integreres i dette bygget. Atkomstvegen foreslås flyttet lenger nord i Slepndveien i et midlertidig nytt kryss i form av en rundkjøring.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Se kapittel 2.9 om midlertidige arbeider og anleggsgjennomføring.</p>
<p>Det bes om at fellesprosjektet arrangerer et nytt åpent møte i området for en diskusjon i plenum av de foreslåtte løsningene.</p>	<p>Det er gjennomført medvirkning slik det er beskrevet i kapittel 2.1. Prosjektet vil fortsette medvirkningsarbeidet videre inn i byggefasen.</p>

C114_N Espen Molenaar (03.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
<p>Rundkjøring som skal plasseres på E16 ved Bjørum vil bety at en kolle med støydempende effekt blir borte. Det bes om at denne kollen opprettholdes ved at den planlagte rundkjøringen</p>	<p>Dette innspillet hører til et annen plan, E16 Bjørum – Skaret. Innspillet er videresendt til Statens vegvesen, og følges ikke opp av fellesprosjektet.</p>

flyttes til der krysset ligger i dag. Det ønskes i tillegg at det bygges en støyvoll der eksisterende E16 ligger når ny E16 flyttes nordover.	
Ringeriksveien er utsatt for ras fra Nypefossen og ned mot Nordby. Det stilles spørsmål om veien er bred nok til den planlagte anleggstrafikken og om det er vurdert risiko for utkjøring i elva. I tillegg bemerkes det at dette er den eneste sykkeltraseen i området.	Det er kjent at området er skredutsatt. Ringeriksveien er sikret med vegrekkverk mot Isielva. Se kapittel 2.8 om grunnforhold og skred og 2.9 om midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden. Det vil være mulig å ta seg forbi anleggsområdet til fots og med sykkel gjennom anleggsperioden.
Det foreslås å stenge Ringeriksveien for biltrafikk ved Nypefossen. Trafikk til og fra anleggsområdet ved Nordby må kjøre via E16 og en ny bru over Isielva. Gående og syklende ledes i en egen trase utenom anleggsområdet, bl.a. over atkomsttunnelen ved Nordby. Anleggsområdet ved Nordby blir på denne måten tryggere og større.	Anleggstrafikken skal bruke Ringeriksveien nordover fra Nordby og via ny rundkjøring på E16. Alternativt kan det være aktuelt å bruke Isiveien og en planlagt ny nordvendt rampe til E16 ved rundkjøringen på Isi. Ringeriksveien er også omkjøringsveg for E16. Merknaden tas ikke til følge.

C115_N Tone S. Molle (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Gjør oppmerksom på at E16 Bjørnum – Skaret vil pågå parallelt med fellesprosjektet. Det bes om at anleggstrafikk til og fra Nordby ikke belaster boligområdene sørover ved bl.a. Skui skole.	Anleggstrafikken skal bruke Ringeriksveien nordover fra Nordby og via ny rundkjøring på E16. Alternativt kan det være aktuelt å bruke Isiveien og en planlagt ny nordvendt rampe til E16 ved rundkjøringen på Isi.

C116_B Nabogruppe Vestre Jong (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Naboer til planforslag i Lars Jongs vei (49/232, 49/233 og 49/234) påpeker at de som naboer ikke er varslet direkte. I tillegg var høringsperioden for kort hvis man regner fra den dagen alt høringsmaterialet var klart 11.desember og at det var helligdager mellom jul og nyttår.	Angitte eiendommer er ikke direkte berørt av endringene som ble varslet i revidert planforslag og er derfor ikke varslet direkte i siste høringsrunde. Se kapittel 2.1.1 om høring og offentlig ettersyn.
Det stilles spørsmål ved om støyberegningene fra høsten 2018 er riktige ettersom de viser lavere støyinnivå enn i de fra juni 2018. Når det nå er planlagt mer aktivitet på Jong synes dette å stemme dårlig overens.	Se kapittel 2.9 med underliggende kapitler.
De ikke prissatte konsekvensene i anleggsfasen vil være lavere ved masseuttak på Nordby enn på Jong. Dette er ikke vektlagt slik som konsekvensutredning-forskriften krever.	Både Jong og Nordby vil bli brukt til å ta ut stein av tunnelen. Se kapittel 2.9.6.
Det er vanskelig å uttale seg til planforslaget når det ikke foreligger komplett med plankart og bestemmelser.	Se kapittel 2.1 med underliggende kapitler. Opprinnelig planforslag sammen med høringsmaterialet for endringer anses å gi tilstrekkelig grunnlag for å kunne uttale seg.
Det er registrert salamander som er en rødlistet art i planområdet (i Lars Jongs vei). Dette skulle vært nærmere utredet og vektlagt i plansaken. Utredningsplikten er ikke oppfylt.	Det er gjort befaring av dammen og det ble ikke registrert salamandre. Dammen ligger utenfor planområdet og vil ikke bli direkte berørt.

<p>Det bør tas minst mulig masser ut via Jong. (Nordby bør brukes mest ekstensivt). Bruken av Jongjordet til anleggsvirksomhet må tidsbegrenses i kontrakt med entreprenør og med krav om istandsettelse etter midlertidig bruk.</p>	<p>Både Jong og Nordby vil bli brukt til å ta ut stein av tunnelen. I kapittel 2.2.2 er lokalisering av atkomsttunneler omtalt, mens det i kapittel 2.9.6 orienteres om konsekvensene i anleggsfasen for de enkelte områder. Det totale uttaket fra Jong/Reverud har ikke økt selv om planen åpner for å kjøre mer masser ut fra Jong. Den totale mengden masser som kjøres ut via Slependsveien er redusert sammenliknet med opprinnelig planforslag.</p>
<p>Er kapasiteten på luft inn og ut av tunnelen blitt vurdert på nytt? Vil det bli behov for større kapasitet på vifter på Jong/Reverud med økt støynivå som konsekvens nå som Kattås er tatt ut? Anleggsvifter, permanente vifter og AT-trafoer må flyttes til Reverud. Der er det lenger avstand til bebyggelse og ingen skole, barnehager eller idrettsanlegg.</p>	<p>Se kapittel 2.2. og 2.9 med underkapitler.</p>
<p>Det ønskes ikke at Jong brukes som et sentralt anleggsområde med hovedrigg. Det medfører ekstra trafikk som ikke er forenlig tett innpå et bomiljø med skole, barnehager og idrettsanlegg med mange brukere. Nordby eller Avtjerna er et bedre alternativ som ligger tettere på E16. Planutvidelsen på Jong for å få plass til AT-trafoer og atkomstveg går på bekostning av dyrket mark og vanskeliggjør en planlagt utvidelse av idrettsanlegget. (Også på grunn av magnetisk stråling).</p>	<p>Anleggsfasen er stipulert til ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene.</p>
<p>Det bes om at støytiltak innarbeides i planforslaget pga varigheten av anleggsarbeidet. Det stilles spørsmål til vurderingen av hva som er permanente og midlertidige tiltak. Varigheten på dette tiltaket vil tilsa at det skal behandles som et permanent tiltak. Anleggsarbeidet vil påvirke mange boliger og personer som oppholder seg i området. Det må legges inn konkrete begrensninger på tillatte støvverdier, støy og rystelser i reguleringsbestemmelsene. Det kan ikke overlates til entreprenører som har større fokus på tid og penger enn naboskapittel. Det bes om at det gjennomføres støv- og støymålinger.</p>	<p>Se kapittel 2.9.2. og 2.9.3.</p>
<p>Det bes om at strølys begrenses, slik at naboområdene ikke blir sjenert av sterk belysning fra anleggsområdene.</p>	<p>Det er innarbeidet en egen bestemmelse for å begrense lysforurensning i anleggsfasen. Se kapittel 2.9.2.</p>
<p>De er positive til forslaget om ny gang- og sykkelveg øst i Slependsveien (mot Bjørnegårdsvingen). Det bes om at det settes opp kjørestærkt rekkverk på strekningen. Det er positivt at det etableres en planskilt kryssing for gående og syklende ved Slependsveien der anleggsatkomsten er planlagt.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Prosjektert løsning er vurdert å tilfredsstillende krav til trafiksikkerhet.</p>

Det bes om at sikringssonen for tunnelen på Jong for boligreguleringen gis bestemmelser i tråd med gjeldende bestemmelser for området.	Merknaden tas til følge. Bestemmelsene er endret for dette området.
Punkt 5.8 i planbeskrivelsen om at befolkningen i Bærum tåler bedre belastningen for folkehelsen enn andre områder bes fjernet.	Dette punktet vil skrives om. Punktet har ingen relevans for planforslaget.
Det bes om et eget møte med prosjektet for å få siste oppdaterte informasjon om planforslaget før det sendes over til politisk behandling.	Det er gjennomført medvirkning slik det er beskrevet i kapittel 2.1. Prosjektet vil fortsette medvirkningsarbeidet videre inn i byggefasen.

C117_B Målfrid Olsen (04.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Hvorfor legges ikke utvidelsen for å få plass til ny gang- og sykkelveg på sydsiden av Slependsveien nr. 9 og 13?	Gang- og sykkelvegen er en videreføring fra tidligere planer. Å endre på hele vegens tverrsnitt er omfattende med ny vegoppbygning. Det vil skape utfordringer på den andre siden. Det er et annet kostnadsnivå å endre på hele vegens tverrsnitt. Fartsgrensen er 40 km/t og det er ikke behov for å rette ut svingen her.
Løsningen som velges må gis en estetisk god utforming. Løsningen for Slependsveien nr. 9 og 13 må harmonere.	Merknaden tas til orientering.
Det bes om terrengbearbeiding av eiendommen for å jevne ut høydeforskjeller og at det settes opp nytt gjerde og ny beplantning.	Hvordan dette skal utformes blir en del av avtalen som gjøres i forbindelse med grunnervet. Se kapittel 2.14.
Det stilles flere spørsmål ved den valgte utformingen av gang- og sykkelvegen, bl.a. bredde på grøft og hvilke standarder som er fulgt.	Fellesprosjektet følger standarden til den etablerte gang- og sykkelvegen. Bredder på grøfter og andre snitt vil variere. Det er behov for areal til snøopplag. Prosjektet løsning er vurdert å tilfredsstillende krav til trafiksikkerhet.

C118_A Sameiet Grobstok (08.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Masser som deponeres på Avtjerna bør deponeres slik at det i framtiden kan bli byggegrunn. Det ønskes at det ikke reguleres til LNF på massedeponiene. Helst bør det reguleres til boligformål, subsidiært uregulert.	Plan for massehåndtering er endret. Se kapittel 2.7 generelt for omtale av gjenbruk og lagring av bergmasser og kapittel 2.7.2 for nærmere omtale av Avtjerna.
Erstatningsverdien på områdene som foreslås regulert til LNF blir lav (for grunneierne).	Se kapittel 2.14 om grunnerv

C119_A Jostein Tandberg (05.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Planforslaget innebærer at flere skogeiendommer og hytteeiendommer øst for Avtjerna blir vanskeligere tilgjengelig fordi skogsbilveger blir avskåret. Det påvirker også etablerte velteplasser som er viktig for skogdriften. En avskjæring av vegene til Kollen gjør også atkomsten for nødetater vanskelig.	Det er innarbeidet en bestemmelse om at det opprettholdes mulighet for å krysse anleggsområdet. Se kapittel 2.14 om grunnerv.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	201 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Viltet passerer ikke der planen har lagt opp til i planforslaget.	Det er vilttrekk på Avtjerna. Viltpassasjen er lagt slik at den kan dekke dette behovet og samtidig passe inn med planlagt anleggsvirksomhet.
---	---

C120_B Vestre Jong gård (Espen Oust Heiberg) (03.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Planendringene som er foreslått innebærer en økt bruk av jordene på Jong som vil påføre støy- og støvulempere for beboere og leietakere på Vestre Jong gård. Dette bryter med informasjon gitt tidligere.	Planforslaget er endret som en følge av innspill og utvikling av prosjektet. Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedveinettet. Det vil inngås avtale om bruk av jordene, se kapittel 2.14 om grunnerverv.
Det må legges fram en detaljert plan på hvordan matjord skal tas vare på i anleggsperioden for i etterkant tilbakeføres og opparbeides tilbake til godt landbruksareal. Arealbeslaget fra gården er større enn de angitte 4,5daa ettersom dagens bruk er landbruk og ikke idrettsformål selv om det er regulert til det tidligere. Området brukes til kornproduksjon. Dette ble tatt opp i merknaden fra forrige gang også.	Jordet skal tilbakeføres til dagens bruk. Se kapittel 2.11 der jordvern og håndtering av matjord i anleggsperioden er nærmere beskrevet.
Støtter forslaget om planskilt løsning for gang- og sykkelvegen langs Slepndveien. Det bes om at Jongsalléen ikke skades.	Merknaden tas til orientering.
Det kan synes som om eiendom 49/1 ikke er med på listen over berørte eiendommer. Det etterspørres om det er informasjon grunneier ikke har mottatt?	Grunneiendom 49/1 er med i forslagsstillers oversikt over berørte eiendommer. Grunneier er blitt holdt informert på samme måte som andre berørte parter. Se kapittel 2.1 om medvirkning.
Det bes om kompensasjon for ulemper, inntektstap og for grunnerverv i forbindelse med avtaler om midlertidig og permanent beslag av grunn.	Se kapittel 2.14 med underkapitler om grunnerverv.

C121_B Vestre Jong Huseierforening (09.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det kreves støyskjerming mot anleggsområdet i Lars Jongs vei selv om støyberegningene ikke tilsier det. Støyen vil oppleves som et problem pga varigheten og at det vil være punktstøy som overskrider grenseverdiene.	Se kapittel 2.9 med underliggende kapitler.

<p>Det ønskes ikke at Jong brukes som et sentralt anleggsområde med hoveddrigg. Det medfører ekstra trafikk tett innpå et bomiljø med skole, barnehager og idrettsanlegg med mange brukere. Nordby er et bedre alternativ som ligger tettere på E16. Bruken av Jongjordet til anleggsvirksomhet må tidsbegrenses i kontrakt med entreprenør og med krav om istandsettelse etter midlertidig bruk. Det bør tas minst mulig masser ut via Jong. (Nordby bør brukes mest ekstensivt). Luftkvaliteten kan bli påvirket negativt av anleggsvirksomheten som er planlagt på Jong. Det bes om krav til luftkvalitet i reguleringsbestemmelsene. Støyende anleggsvirksomhet i helgene må begrenses til tidsrommet mellom kl. 07.00 og 21.00.</p>	<p>Anleggsfasen er stipulert til ca. 8 år fra anleggsstart og vil gjelde hele prosjektet og ikke et enkelt sted. Jongjordet er viktig som anleggsområde for å få bygget avgrensning fra Askerbanen. Jongjordet ligger gunstig til for å transportere ut masser fra området og ut på hovedvegnettet. Det blir ikke tillatt med knuseverk på Jong. Se også kapittel 2.9.6 som omtaler konsekvenser av tiltaket i de enkelte områdene. Se kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplanen som omtaler hvordan støy fra virksomheten i anleggsperioden vil bli overvåket. Arbeidstidsbestemmelser ut over lovlig tid vil bli fastsatt i overenstemmelse med kommunen og kommunelegen</p>
<p>De er positive til forslaget om ny gang- og sykkelveg øst i Slepndveien (mot Bjørnegårdsvingen). Det bes om at det settes opp kjørestærkt rekkverk på strekningen. Det er positivt at det etableres en planskilt kryssing for gående og syklende ved Slepndveien der anleggsatkomsten er planlagt.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Prosjektet løsning er vurdert å tilfredsstillende krav til trafikksikkerhet.</p>
<p>Det vises til høringsuttalelse fra Nabogruppen Vestre Jong som Huseierforeningen stiller seg bak.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>

C122_A Økri gård (Sjur Jacobsen) (20.01.2019) (Se også uttalelse C108_B)	Forslagsstillers kommentar
<p>Viser til tidligere uttalelse som fortsatt er aktuell. Er imot tiltaket med massedeponi og ressursbank på Avtjerna. Tiltakene ødelegger fine naturområder med skogbruk, jakt og friluftsliv. Det er tragisk at flere fastboende må flytte og et flott hytte- og boligområde forvandles til et stort anleggsområde med flere ulemper</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p>
<p>Anleggsområdet bør avgrenses med viltgjerde.</p>	<p>Anleggsområdet vil avgrenses med anleggsgjerder.</p>
<p>Det bør settes inn tiltak for dempe støv- og støyplager og vannavrenning mot natur, driftsveger, skog og hytter.</p>	<p>Se kapittel 2.9 med underkapitler.</p>
<p>Det bør gjøres tiltak på hytter for at støyulemper reduseres.</p>	<p>Det vil ikke gjøres støytilltak på fritidsboliger. Se kapittel 2.14 med underkapitler.</p>
<p>Alle driftsveger og lunneplasser må være tilgjengelig til enhver tid. Eventuelt må det etableres alternativ.</p>	<p>Det er innarbeidet en bestemmelse om at det opprettholdes mulighet for å krysse anleggsområdet. Lunneplasser vil også kunne etableres, eventuelt i form av økonomisk kompensasjon for etablering utenfor planområdet til Ringeriksbanen.</p>

4.5. Grunneiere og privatpersoner i Hole kommune

D101 Advokatfirma Hjort på vegne av Knut Olav Sundland (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Vegprosjektet fører til at eiendommen blir delt i to. Eksisterende tun og to andre boliger må fjernes. Ønsket at tunet relokaliseres.</p> <p>To alternative lokaliseringer ble lagt på høring. Det nordlige området har flatere partier hvor det vil være enklere å etablere nytt tun, med tilstrekkelig størrelse for å erstatte dagens tun, mener dette ikke er vurdert i planforslaget som var på høring. Det nordlige alternativet vil med tanke på: størrelse, egnethet og støy. Anser kun det nordlige alternativet som reelt.</p> <p>Den sørlige plasseringen gir liten plass til bebyggelse og det er svært bratt, enkelte deler er mindre bratte, disse består imidlertid av dårlige masse og etablering av tun her vil være krevende. De vanskelige terrengforholdene vil medføre betydelige oppfyllinger og vil ligge i gul støysone. Det ligger også en kommunal hovedvannledning i området. Vil oppleves som positivt å unngå en flytting fra nærmiljøet og gården han har en tilknytning til.</p> <p>Stiller spørsmål ved om etableringen av nytt tun i nord vil ha konsekvenser for friluftsliv ved at det vil skje inngrep i nærmiljøet.</p> <p>Viser til at det ved etablering av eksisterende veg til velteplasset ble foretatt undersøkelser av naturmangfold og at det ikke ble gjort funn.</p> <p>Det er ikke plasseringen av tunet i nord som medfører inngrep i verdifull kalkskog, men ny vegtrase over åsen og gjennom kalkbarskogen som innebærer konflikter. Det vil derfor være mulig med ny trase opp til det nordlige alternativet.</p> <p>Det nordlige alternativet innebærer arealmessig større beslag av dyrket mark, men kvaliteten på jorden er ikke vurdert. Jorden i området er svært dårlig og i 2018 var det ingen avling. Skogsmarken som utpekes består av dårlig løvskog og fjell. Samlet sett er konsekvensene for naturressursene av endringene for å etablere tun marginale.</p> <p>Ikke enig i at det nordlige alternativet er mer negativt enn det sørlige mht. kulturminner. Det sørlige alternativet er konfliktfylt med tanke på de synlige restene etter husmannsplassen i området.</p> <p>Er spørrende til at det er vurdert flere negative konsekvenser til det nordlige enn det sørlige alternativet. Forskjellene er likevel ikke store nok til å velge det nordlige alternativet.</p>	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <p>Begge lokaliseringer av tunet har vært på begrenset høring. Under høringen har lokaliseringene blitt vurdert av flere høringsinstanser. Det har da blitt tydelig at det nordlige alternativet anses å være i konflikt med jordvern hensyn, naturmangfold og hensynet knyttet til kulturlandskap. Fellesprosjektet har derfor valgt å fremme planforslag med plassering av tunet i sør. I denne vurderingen er det også hensyntatt argumenter fra merknadsgiver for en nordlig løsning. Forslagstiller mener begge de alternative lokaliseringene er egnet for reetablering av tun sett ut fra et driftsmessig synspunkt, men legger vekt på at de negative konsekvensene av et nordlig valg. Dette gjelder også ved en vegløsning som ikke går over åsen, men over/i kanten av dyrka mark.</p> <p>På grunnlag av de innspill som har kommet ved begrenset høring og de vurderinger som er foretatt i reviderte plandokumenter er den nordlige lokaliseringen av tunet ikke lenger aktuell.</p>

Deler ikke synspunktet på at konsekvensene av det nordlige alternativet er større enn nytten. Mener begge alternativ har akseptable konsekvenser.	
Vil anmode om innsyn i øvrige høringsuttalelser når høringsfristen har utløpt.	Alle innkomne merknader ved forhåndsvarsling, offentlig ettersyn og begrenset høring ligger tilgjengelig for innsyn.

D102 Reidar Engebretsen (20.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Viser til tidligere innsendte innspill og merknad innsendt merknad innsendt 24.06.2018. Det foreligger godkjent reguleringsplan for gnr./bnr.: 196/1 for et hotell på 212 rom, på Sundøya.	Merknaden tas til orientering.
Det er feil i høringsdokumentet på s.11 der samme kartutsnitt vises to ganger.	Forslagstiller beklager dette og i det oppdaterte planmaterialet vil illustrasjoner og kart være rettet.
I revidert planforslag er fremdeles baneformål svært omfattende og omfatter hele området mellom jernbanespor og dagens E-16 på eiendommen. Mener området kan utvikles med bygg. Laget høsten 2014 en mulighetsstudie, da nyhetene om Ringeriksbanen kom. Mener planen viser at området mellom banen og dagens E-16 kan utnyttes og fortettes tilsvarende illustrasjoner fra LPO Arkitekter AS. Atkomsten fra gangveg under broen kan fremdeles tilrettelegges og forbedres. Er i dag en veldig bratt stigning på gangvegen før man kommer inn på Sundøya. Ønsker å utrede mulighetene for gjennomføring av: Bebyggelse på hver side av jernbane trasé i tråd med forslag fra LPO på 5-7 etasjer og skissert BYA og bygging over jernbanespoet og siden jernbanetraseen senkes 3,5 meter er dette igjen aktuelt. Ber om informasjon om hva dette området konkret skal benyttes til, dersom jernbaneformålet opprettholdes. Ønsker selv å utvikle Sundøya.	Det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling på Sundvollen. Området vil bli liggende mellom veg og bane, delvis innenfor byggegrenser og vil være lite egnet til bebyggelse, både med hensyn til støy og beliggenhet da arealet ligger inneklemt mellom veg og bane. Det vises for øvrig til plankartet som viser fremtidig arealbruk av området. Det er riktig at en del detaljer ikke er vist i planforslaget. Det må samtidig gjøres oppmerksom på at en del av knutepunktsfunksjonene er arealkrevende som for eksempel parkering. Videre detaljering vil innebære at flere funksjoner skal innlemmes i planområdet som for eksempel informasjonsinnretninger, møblering, klimabeskyttelse, ladeanlegg for elektriske kjøretøy, areal til buss for tog etc. Arealet må også gi plass for parkmessig utforming og beplantning.
Greit at kommunen blir planmyndighet for påfølgende detaljregulering, men mener at det derfor er viktig at reguleringsplanen legger til rette for tett utnyttelse og bestemte høyder i området.	Merknaden tas til orientering. For forslagstiller er det viktig å plassere de primære knutepunktsfunksjonene og at det tydelig fremkommer hvor stasjonsadkomstene vil plasseres. Derfor reguleres dette entydig inn som jernbane og veiformål.
Ønsker å komme mer med i prosessen angående hva som berører eiendommen og vil ta initiativ til en gjennomgang av planer og muligheter.	Under kapittel 2.3 som omhandler stasjon og areal for tettstedsutvikling står det også om bakgrunnen for valgte løsninger. Det vises også til kapittel 2.14 om grunnverv.

D103 Fossen utvikling pva. Storøya 198/1 (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Reguleringsendringen legger opp til en forbedret trafikksituasjon, målt mot det opprinnelige forslaget.	Merknaden tas til orientering.
Kunne ikke finne trafikksikkerhetsanalysen som en del av planmaterialet, og mener det er en svakhet med reguleringsplanen at denne ikke foreligger. Dersom det lar seg gjøre, ber vi om å få denne ettersendt.	Det vises til dokumentlista i planbeskrivelsen. I kapittel 2.9.4 omhandler trafikksikkerhet i anleggsperioden.
Storøya og Elstangen har i dag hver sin avkjøring over Elstangen fra Fylkesveg 155. Storøya er rekreasjonsområde for alle som bor her, og som vil kunne bosette ved Sundvollen, også for øvre del av Elstangen/Klokkerbråten (øst for E16). Det fører til at det blir færre grønt- og friluftsområder. Samtidig vil Storøya bli mer benyttet til slike formål. Det forventes at FRE16, Hole kommune og det regionale vegkontoret bidrar til å legge en langsiktige plan for avkjøringer, kjøreveg og gangveg på Elstangen, den dagen et slikt planinitiativ fremmes.	Fellesprosjektet er orientert om planinitiativene på Elstangen og Storøya. Fellesprosjektet planlegger ut fra dagens faktiske situasjon og behov i området. Eventuelle framtidige behov må vurderes i en eventuell seinere fase, dersom det fremmes en ny reguleringsplan for privat utvikling av arealer i området. Statens vegvesen vil i en slik plan ta stilling til eventuelle endrede avkjøringssspørsmål, og er i utgangspunktet positiv til at avkjørsler samles. Det vises også til kapittel 2.4 som omhandler utfylling og eiendomsforhold ved Elstangen.
Mener det skapes en ny situasjon ved Elstangen og at FRE16 derfor må bidra i en felles langsiktig utvikling av området, med bygging av planskilt løsning under FV 155. FRE16 må også bidra til at det legger til rette for god og trafikksikker gang- og sykkelvegforbindelse til Storøya ved finansiering og bygging av den planskilte kryssingen under Fv155.	Trafikksikkerhetsanalysen viser at den planlagte løsningen er tilstrekkelig sikker med den aktuelle trafikkmengde.
Storøya har planer for utvikling av egen eiendom, også en justering av infrastrukturen og vil føre til at gående og syklende fra områdene Sundvollen og «øvre Elstangen»/Klokkerbråten vil få en forbedret situasjon til og rundt Storøya, finansiert og bygget av Storøya (og eier av Elstangen). FRE16 har ikke har tatt inn over seg i vurderingen av planskilt krysning at FV155, i stor grad vil bli benyttet som anleggsveg og avlastningsvei for E16.	Det er ikke planer om å bruk 155 sør for Storøya som anleggsvei.

D104 Lasse Jensen (07.12.2018/16.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Har opplevd at det er vanskelig å få svar fra Fellesprosjektet på hva som faktisk er planendringer på Brakamyrr.	Fellesprosjektet har i etterkant av høringsinnspillet hatt dialog med Jensen, og forholdet ansees avklart.
Det reageres på at det i bestemmelsene for Brakamyrr for område # 2 -10 foreslås tillatt oppfylling av masser til kote 330 mot tidligere foreslåtte 315. Dette vil forringe verdien av huset deres i Holeveien 130 og det bes om innløsning.	Det medfører ikke riktighet at oppfyllingshøyden er økt. Denne er opprettholdt fra opprinnelig planforslag med maksimal kotehøyde 330 meter. Det er i planen ikke forutsatt innløsning av bolig, se også kapittel 2.14 om grunnverv. Se forøvrig forslagsstillers kommentarer til merknad D109.

D105 Magne Kvamme (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Modellberegninger fra 1992 og 1997 konkluderte med at vinddrevne strømmer i betydelig grad vil bidra til å bedre vannkvaliteten i Steinsfjorden. I 2006 ble det utført nye beregninger. Konklusjonen viser at virkningen av å åpne Kroksundet med de begrensninger som fins vil være grunnlag for en betydelig positiv forbedring av vannkvaliteten i Steinsfjorden. Det er grunn til spørsmål om vindmålingene gir godt nok grunnlag for beregning av vinddreven strøm i området. Fellesprosjektets beregninger konkluderer med at noe av det samme vannet i en vinddreven strøm føres tilbake til i returstrømmen. Det stemmer så lenge temperaturen i overflatevannet er høy. Temperaturen endres raskt i strandsonen.</p>	<p>Det vises til kapittel 2.3 om stasjon og areal for tettstedsutvikling i Sundvollen, samt til rapport FRE-30-A-25320 for prosjektets vurderinger av tiltakets påvirkning av strømningsforhold i Kroksundet. Denne rapporten er revidert etter offentlig ettersyn av planforslaget</p> <p>Det vise for øvrig til forslagstillers kommentarer til høringsinnspill fra Steinsfjorden fiskeforening, se merknad B123_H. De spørsmålene som reises av merknadsgiver besvares her.</p>
<p>Fellesprosjektet legger opp til at tilstrekkelig vannutskiftning skal skje ved vannstandsending. Man burde ikke ha kommet så langt som man har i planleggingen av inngrep i Kroksund uten at klare avtaler med alle interessegrupper innenfor vannregulering i Tyrifjorden. Uten avtaler kan en ikke regne med at vannutskiftning vil bli bedre enn den er i dag.</p>	<p>Det vises til at dette er et tiltak som kan avhjelpe situasjonen. Regulering av Tyrifjorden er styrt av vannkraftskonsesjon gitt av NVE.</p>
<p>Det må innhentes mer kunnskap om vinddrevne strømmer i Kroksund, det må derfor gjøres vindmålinger lavt over vannet på flere punkt, med tilstrekkelig avstand mellom punktene både på østre og vestre side av sundet. Uten omfattende målinger foreligger det ikke tilstrekkelig kunnskap om alle forhold som påvirker vinddreven vannutskiftning i Steinsfjorden.</p>	<p>Forslagstiller mener det foreligger en god faglig utredning med en robust konklusjon.</p>
D106 Dordi Dørum /Fredrik Langerud (19.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
<p>Har ingen innvendinger mot ilandføring av sjøledning i vintervika med påkobling til pumpestasjon. Forventer at området blir beplantet og tilbakeført til den stand området har ved oppstart. Området leies i dag ut til Sundvolden hotell og arbeidet må koordineres med leietaker. Ønsker dialog om gjennomføring før oppstart.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Det vises til kapittel 2.14 grunnverv som omhandler dette tema. Det vises også til kapittel 2.9.2 om miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Konkrete forhold rundt tiltredelse av eiendom vil avklares gjennom avtale og fastsettelse av eventuell erstatning.</p>
<p>Sundvolden gård har i dag båthavn med flere båter og parkering. Dette er en betydelig inntekt for gården som må kompenseres og det må komme i stand en avtale.</p>	
<p>Ønsker å leie arealet merket med feltnavn BV/SV, under anleggsperioden.</p>	
<p>For feltnavn L står det i dag en granhekk som fungerer som støyskjerm, dersom denne fjernes</p>	

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 207 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

må den erstattes med en ny støyskjerm som kan stå permanent.	
--	--

D107 Trond Løbben (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Planendringen fører til en forverring av situasjonen ved at husene på oversida av E16 med et område på snaue 2 dekar, foreslås tatt inn i riggområdet, bygningene revet og eiendommen innløst.	Forslagstiller har innsett at det vil være svært vanskelig å ivareta bofunksjon og bygninger i anleggstiden. Ved eiendommen skal det drives tunnel i lang tid med mulighet for faseomlegging av rigg og veier. Hovedtrekkene i planen vil opprettholdes, noe som forutsetter at de aktuelle bygningene blir innløst. Det vises til kapittel 2.14 grunnerverv. Fellesprosjektet vil ha videre dialog gjennomføring av grunnerverv. De omtalte områder er i all hovedsak tatt ut av reguleringsplanforslaget.
Innløsning av eiendommen har ikke vært diskutert med merknadsgiver. Mener at de er mest tjent med å fortsatt eie eiendommen og at de to byggene ikke foreslås revet.	
Ble nevnt at den delen av eiendommen som ligger nedenfor E16, ikke lenger var berørt av prosjektet. Bortsett fra ny avkjøring på utsiden av E16. Glad for at skåningen mot fjorden nå bevart.	Det er gjort en konkret vurdering av om eiendommen vurderes om beboelig i anleggsperioden, og konklusjonen ut fra denne vurderingen er at boligen forutsettes innløst. Utvidelse av rigg- og anleggs- arealet er bakgrunnen for dette.
Finner ikke grunnlag i høringsdokumentet som beskriver behov for å øke omfanget av riggområdet på eiendommen. Fellesprosjektet må planlegge bruken av riggområdet til å begrenses til områder rundt byggene.	Eiendommen tilbakeføres til underliggende reguleringsformål - LNF.
Har en enkel livsstil, og det vil være stor forskjell på å holdes skadeløs og få erstatning etter gjeldende regler.	

D108 Fulford Pettersen og Co pva gnr 231 bnr 7 (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Viser til tidligere innsendt merknad sendt 24.06.2018. Eierne av gnr./bnr.: 231/7 er positive til at hovedatkomst til stasjonen er flyttet ned til utfyllingen ved Sundvollen krysset.	Merknaden tas til orientering.
Er likevel kritiske til at store deler av gnr./bnr.: 231/7 er foreslått avsatt til midlertidig rigg- og anleggsområde. Det har vært planer om boligutvikling på eiendommen i over 20år. Det er like naturlig å båndlegge andre eiendommer i området. Eiendommen 231/17 er i sin helhet tatt ut av planforslaget og avsatt til LNF område i dag i likhet med gnr./bnr.: 231/7. Mener det må tilstrebes at det ikke er en grunneier som belastes med båndlegging til rigg- og anleggsområde, mens andre ikke belastes.	Det vises til kapittel 2.9 Midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden. Rigg og anleggsområder er planlagt ut fra de behov som fellesprosjektet har i anleggsperioden. Det er vektlagt å redusere ulemper for omgivelsene i vurderingen av behov for anleggsområder. Det aktuelle området ligger nær flere tyngre anleggstiltak, har ikke eksisterende bebyggelse, og det vil være vanskelig å opprettholde dagens bruk av området til jordbruk gjennom anleggsperioden.
Det er uklart hvilke faglige vurderinger og utredninger som ligger til grunnform å avsette så store arealer til rigg- og anleggsområde, ber derfor om innsyn i dette materialet. Tar forbehold om å utdype merknaden i etterkant av slikt innsyn.	Forslagstiller er ellers positiv til at deler av eiendommen ønskes utnyttet til boliger. Planen hindrer ikke utvikling til boliger etter at anlegget er ferdigstilt.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 208 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

I tillegg til å avsettes til rigg- og anleggsområde, skal også eiendommen tilbakeføres til LF og LNF. Mener eiendommen ligger så nært stasjonen at den heller burde avsettes til formål i tråd med stasjon- og tettstedsutvikling.	Formålet som er lagt på området er en videreføring av gjeldende reguleringsformål for eiendommen, dersom det skulle være ønskelig å endre formål vil dette være mulig gjennom egen reguleringsprosess med kommunen.
Involverte aktører omtaler eiendommen som indrefiletten med tanke på framtidig byutvikling. Fellesprosjektet framhevet at eiendommen vil tilbakeleveres til grunneier ferdig planert og med nødvendig infrastruktur.	Infrastruktur reetableres i samsvar med dagens bruk. Forslagstiller anbefaler planalternativ for Sundvollen som ikke innebærer arealer til tettstedsutvikling, se kapittel 2.3. Det vises også til kapittel 2.14 som omhandler grunnerverv.
Fellesprosjektet må sikre grunneiere forutsigbarhet med hensyn til framtidig bruk. Slik det er solgt inn av fellesprosjektet til grunneiere.	Tas til orientering.
Ønsker dokumentasjon som viser hvilke vurderinger som er lagt til grunnform at store deler av eiendommen er foreslått båndlagt. Ber om tilbakemelding på konkret bruk og forventet tidsperspektiv på rigg- og anleggsområdet.	Det vises til kapittel 2.9.6 der anleggsperioden for det enkelte område omtales nærmere i detalj.
Har flere tanker om løsninger som ønskes drøftet videre.	

D109 Erik Nordstrøm (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Gjelder permanent oppfylling av område langs Holeveien 92/94 og nordover langs Holeveien. Oppfylling må oppfattes som en naturlig del av terrenget, området skal ikke forandres vesentlig, og utsikt for omliggende boliger må ikke bli vesentlig dårligere. Oppfylling av terrenget med kotehøyde 5 meter lavere enn terrenget rundt boliger og fallende mot Holsfjorden (vedlagt skisse)	Maksimal fyllingshøyde er på kote 330, dette er på nivå med terrenget ved Holeveien 112, men høyere enn terrenget ved Holeveien 130 og 138. Fyllingen vil framstå som på høyde med eksisterende terreng, eller noe høyere enn eksisterende terreng fra disse boligene. Utsiktsforhold berøres bare i den grad det ikke er skog som hindrer utsikten, noe som er normalsituasjonen i området. Holeveien 92 og 94 berøres ikke av terrengendringer mot vest, og potensielt utsiktstap. Fellesprosjektet har behov for å ha tilstrekkelig kapasitet i identifiserte masselagringsområder, jfr. kapittel 2.7.
Har skisse til alternativ anleggsveg som berører Holeveien 92 og 94 mindre med støy og støv (vedlagt skisse)	Det er ikke ønskelig å bruke gang- og sykkelveg/atkomstveg til boliger på vestsiden av Holeveien i anleggsfasen. Det planlegges et tilrettelagt krysningpunkt gang- og sykkelveg som ivaretar trafiksikkerhetsforhold i anleggsperioden. Det er regulert permanent atkomstveg til masselagringsområde som i hovedsak følger dagens vegtrase. I anleggsfasen kan annen trase innenfor regulert anleggsområde vurderes.

D110 Finn Roald Sonerud og Anne Rolstad Ericsson (13.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Mener foreslått fylling i Tyrifjorden fremdeles er for stor og ikke burde benyttes til boligbebyggelse.	Merknaden tas til orientering. Planforslaget blir oversendt med to alternativer til KMD. Alternativene viser to ulike omfang av fyllingen, og fellesprosjektet anbefaler den minste
Fyllingen bør være minimal og kun benyttes til etablering av stasjon.	

Mener dagens eksisterende vegfyllinger burde erstattes med bru.	utfyllingen, se kapittel 2.3 om stasjon og areal til tettstedsutvikling på Sundvollen. Noe av bakgrunnen for en slik anbefaling er flere av de innkomne merknadene. Det vises også til kapittel 2.10 Tiltak for bevaring av naturmiljø, som viser til hvilke tiltak som gjøres for naturmiljø.
Tidligere har det vært snakk om å tilføre vann fra Randsfjorden for å bedre vannkvaliteten i Steinsfjorden, derfor bør det ikke etableres hindre for vannstrømningen.	

D111 Kjell Sundøen (Gnr./Bnr.:231/9) (19.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Avsnitt 2.1.1.Vegsystemet Elstangen - Sundvollen. Punkt H Atkomstveg til permanent atkomsttunnel for jernbanetunnelen forlenges med ca. 80 meter mot øst. Holeveien 1381 – 1401 får ny atkomst via ny felles veg fra den planlagte atkomsttunnelen.	Planforslaget gir en god terrengtilpasning. Dagens adkomst fra E16 i nord stenges, som vil bety at en svært bratt adkomst utvikles. Ny og trafiksikker adkomst fra sør vil innebære noe mindre stigning. I senere fase av prosjektet vil løsningen detaljeres.
Mener vegen fra atkomsttunnelen bør legges ned dit den eksisterende private vegen svinger mot høyre. Det vil bli langt bedre for brukerne av denne vegen.	

D112 Stein Sværi, Tor Bråthen, Frank Bratlie, Karsten Ljåstad (22.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Har sendt inn flere innspill og viser til merknad sendt desember 2016.	Merknaden tas til orientering.
Verken kommunens eller innbyggenes argumenter eller ønsker har blitt hensyntatt, med hensyn til plassering av vegbru.	Ved valg av plassering av ny bru har flere hensyn måtte vurderes; krav til rasjonell utforming av et fullverdig kryss ved Elstangen, forsøk på å unngå veg på høy fylling delvis ut i Tyrifjorden, kostnader og gjennomførbarhet ved ulike bruløsninger, landskapshensyn og andre konsekvenser for miljø og samfunn. På bakgrunn av disse vurderingene har brua fått sin nåværende plassering. Se også kapittel 2.2.2 optimalisering innenfor valgt korridor, under avsnittet om løsning for vegbru over Kroksund.
Hole bo- og rehabiliteringssenter vil bli ubeboelig i og etter anleggsperioden. Hole kommunes eiendomsrett vil bli vesentlig svekket ved området innlemmes i planen.	Det pågår en egen prosess med kommunen for å finne en løsning som ivaretar beboerne ved berørte helseinstitusjoner.
Foreliggende forslag antas å innebære store kostnader og ulemper for kommunens innbyggere.	Det vises til kapittel 2.1 Medvirkning. Her omtales de prosessene som har vært avholdt for å sikre innspill til planen.
Har vært umulig å få gehør for kommunens og innbyggenes forslag til bedre plassering av veibrua i Kroksundet.	
Det eneste argumentet for plassering har vært byggekostnader. Verken kostnader til utløsning av flere eiendommer, støyttiltak mm. er hensyntatt.	Det vises til kapittel 2.2 Utbyggingskonsept, prinsipper og overordnede løsninger. Her står det mer om bakgrunnen for valg av trase.

Det stilles spørsmål til om ikke Bane NOR, av både kostnadmessige og menneskelige hensyn, igjen bør utrede om en bru lenger sør over Kroksundet vil lønne seg for alle impliserte.

D113 Christina Rørvik Søhol m.fl (21.01.2019)	Forslagsstillers kommentar
Det er gul skravur på deler av eiendommene Holeveien 1310 og 1312 i reguleringskartet. Hva betyr dette?	De arealer som er markert med farge i plankartet vil være omfattet av reguleringsplanen. Det gule fargen som er på deler av eiendommen i kartet er boligformål og vil være en videreføring av dagens bruk og reguleringsformål. Videre omfattes området av # 1 som innebærer at området er avsatt til midlertidig anleggsområde.
Brønn til eiendommene 1310 og 1312 vil bli berørt av veg til Rørberget.	Det vises til kapittel 2.14 om grunnnerv.
Vil båtfester på gnr./bnr.: 232/2 og 232/13 bli berørt?	
Vil ha advokatutgifter dekket, siden de er berørt.	
Vil ha erstatning da de taper utsikt og skygge fra en stor skråning.	
Blir boende mellom tre store byggeprosjekter; veg, gangbru og bru. Må derfor gjøres støytiltak.	Det vises til kapittel 2.9 Midlertidige arbeider og konsekvenser i anleggsperioden.
Hvem måler støynivået og setter inn tiltak? Hvor raskt vil dette skje?	
Eiendommen vil bli liggende tett mellom to veger. Er det mulig å etablere atkomst til Holeveien 1312 over jorden?	Det har tidligere vært vurdert flere løsninger, men grunnet høydeforskjeller i området, samt behov for å redusere antall avkjørslers langs Holeveien, foreslås viste løsning i planforslag.
Vil i stor grad bli påvirket av byggeprosessen, med tanke på støv og støy. Det bør flere astmatikere i disse boligene.	Det vises til kapittel 2.9.3 som omhandler håndtering av støy, støv og rystelser i anleggsperioden.

D114 Wahl-Larsen Advokatfirma på vegne av Bjerke og Bech (17.06.2018)	Forslagsstillers kommentar (22.01.2019)
For stor areal er avsatt til jernbaneformål på Sundvollen, SBT10 og SB10. Arealet er vist med innfartsparkering og infrastruktur med heis og trapp opp fra jernbanestasjonen. Dersom det er midlertidig avsetning til formålet vil situasjonen være en annen og opprettholder krav om dialog. Vil motsette seg at et stort område er avsatt til jernbaneformål. Det er ikke gitt noen begrunnelse for å det store arealet som ønskes regulert til jernbaneformål.	Areal til baneformål er som følge av omarbeiding av planforslaget vesentlig redusert etter høring av samlet planforslag. Planer for bruk av arealet framgår av planbeskrivelsen kapittel 4.1. Planforslaget blir oversendt med to alternativer til KMD. Alternativene viser to ulike omfang av fyllingen, og fellesprosjektet anbefaler den minste utfyllingen. Noe av bakgrunnen for en slik anbefaling er flere av de innkomne merknadene.
Arealet bør reguleres av kommunen. Det vises til at arealet i vedlagt rapport vil bli avsatt til parkeringsplass inntil bebyggelsen etableres og det vil være i motstrid med det foreslåtte jernbaneformål.	Den foreslåtte parkeringen vil være del av jernbaneformålet i den forstand at det innebærer parkering i tilknytning til jernbanen. For forslagsstiller er det viktig å sikre tilstrekkelig areal for plassering av stasjonsadkomster og

	knutepunktfunksjoner herunder tilstrekkelig antall parkeringsplasser.
Grunneier ønsker selv å bygge ut eiendommen. Anders Bjerke er en betydelig lokal eiendomsaktør og ønsker å ha en aktiv rolle i utvikling av eiendommen sin.	Det vises til kapittel 2.14 Grunnerverv som går nærmere inn på denne tematikken.
Vilkårene for ekspropriasjon vil ikke være tilstede. Den omfattende avsetningen til jernbaneformål vil ikke gi grunnlag for ekspropriasjon, da det ikke vil være nødvendig ut fra samfunnsinteresser jfr. oreigningslova § 2 annet ledd.	
Grunneier har fått rettslig utredet at arealene fra deres eiendom og ut i sjøen, tilhører deres eiendom. Det innebærer at de også vil være eiere av en utfylling i sjø. En bruk av sjøgrunnen vil derfor måtte avtales eller eksproprieres.	
Grunneierne Bech/Bjerke har invitert til dialog og det er gjennomført innledende møte med fellesprosjektet. Grunneier ønsker å få avklart mulighetene for utvikling av eiendommen så fort som mulig.	

4.6. Grunneiere og privatpersoner i Ringerike kommune

E101 Tore Aarseth, Jan F. Hansen og Dag M. Herrman (14.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ber om at gårdsvegen på Mælingen i grove trekk følger den skissen som ble sendt inn til hovedhøringen. Denne følger trasé for vannledningen til eiendommen gnr 3 bnr 14. i har vært i kontakt med Fylkesmannen om denne løsningen og de er positive da det er vilje til å kunne "bytte" areal. Eier av gnr 3 bnr 14 Jan Hansen er villig til å komme Fylkesmannen i møte på dette.	Gårdsvegen er endret i samsvar med grunneiers ønske.
Ønsker/forventer at overskuddsmasser i hovedprosjektet blir brukt til å heve flomutsatt jordbruksareal på Mælingen.	Anleggsområdene/masselagringsområdene skal flomsikres, men det er ikke planlagt permanent heving av terrenget på Mælingen. Avtaler med grunneier kan åpne for dette.
E102 Hans-Petter Aasen (11.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
<u>Endringer Sørumgata</u> : Ber om at vegen legges så nær Bergensbanen som mulig, slik at den ikke medfører unødig arealbeslag. Dette gjelder også inn mot ny kulvert i Storskjæringa. Eventuell omlegging av kommunale vannrør og pumpestasjoner må anlegges slik at de ikke	Veien er i revidert planforslag lagt tett opp til Bergensbanen. For å sikre sikt og manøvreringsareal for kjøretøy, er det nødvendig med en viss kurvatur inn mot ny kulvert i Storskjæringa.

kommer i konflikt med dyrket - eller dyrbar mark i retning gårdstunet i Brandalen.	
<u>Sørumsjordet/hensettingsareal for toget:</u> Anlegget medfører rivning av boliger og beslaglegger i området før Sørumsjordet framtidig tomteareal. Hensettingsanlegg for mange togsett og et stort bygg på fylling inntil Randsfjordbanen, vil være lett synlig og visuelt lite pent.	Arealet som er forutsatt benyttet for hensetting, utløser behov for å innløse tre boliger. Hensyn til nabolaget er forsøkt ivaretatt med bestemmelse om lysforurensning og støytiltak langs Randsfjordbanen.
For å spare godt arronderte jorder/dyrket mark, evt framtidige tomtearealer, samt unngå ulemper for nærliggende bebyggelse (støy, visuelt), ønskes at alternativ plassering av vaskeområdet/hensettingsareal vurderes, primært til området rundt Follum.	Det er tidligere i prosessen vurdert ulike lokaliseringer for hensetting, deriblant Follum. Arealet ved Follum er ikke stort nok og det er driftsmessig uegnet.

E112 Thor Bergsund Aasen (11.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Er fornøyd med revidert vegløsning for Sørungata	Merknaden tas til orientering.
Boligtomt gnr. 47 bnr.122 blir meget sterkt berørt, gjenværende areal blir lite egnet som boligtomt. Berøres også strekt av bygging og drift av hensettingsanlegg.	Det vises til forslagsstillers kommentar til merknad E02. Fagrapport støy og vibrasjoner (se dokumentliste i planbeskrivelsen) viser at eiendommen er støyutsatt både med og uten gjennomføring av tiltaket, og det vil være nødvendig å vurdere støytiltak ved eventuell bebygging av eiendommen. Det vises også til kapittel 2.14.2 om erstatningsfastsettelse ved grunnerv.
Ønsker hensettingsanlegg flyttet til Follumområdet, hvor det er mindre sjenerende for naboskap og beslaglegger mindre dyrka mark.	Det vises til kap. 2.2.2 om optimalisering innenfor valgt korridor. Det vises også til rapporten Vurdering av alternative hensettingsområder, 1.3.2019 (se dokumentliste i planbeskrivelsen) hvor plassering av hensettingsanlegg på Follum er vurdert og forkastet, blant annet på grunn av konsekvenser for kapasitet og fleksibilitet ved Hønefoss stasjon.

E103 Guro Dæhlen (12.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Viser til innspill til forslag til reguleringsplan av 23. juni. Innspillet omhandlet forhold knytta til jordvern, riktig håndtering og lagring av matjord, makeskifte/jordskifte, Opplysningsvesenets fond, reetablering og tilgang til jordbruksarealer, driftsveg mellom Eikli og Sørum, støy, vann- og kloakkrør, tele- og fiberledninger, sikkerhet under anleggsperioden, og bedre oppfølging og informasjon til grunneiere.	Tas til orientering. Det vises til svar på merknad etter offentlig ettersyn av opprinnelig planforslag, samt svar på de av punktene som gjentas i denne merknaden i punktene nedenfor.
Presiserer at jordvern, rett behandling av matjord og kvaliteten på tilbakestilte arealer til jordbruksformål tas på alvor, og at det tas kontakt med fagmiljøer for å finne beste løsning.	Det vises til kapittel 2.11 Jordvern og bruk av landbruksarealer.

Under anleggsperioden forventer vi kontinuerlig og tilstrekkelig tilgang til eiendommene til enhver tid, at det settes inn tiltak for å minimere støy og støv fra anleggsvirksomheten og at det blir trygt å ferdes til fots og på sykkel, spesielt med tanke på skoleveg.	Se kapittel 2.9 om forhold i anleggsperioden. Kapittel 2.9.4 omhandler trafiksikkerhet spesielt.
Forventer at FRE16 tar ansvar for å jordskifte og makeskifte, inkl. strategiske arealer tilhørende OVF, for optimale driftsmessige løsninger.	Se kapittel 2.14 om grunnervvervsprosessen.
Det er avgjørende at det etableres driftsveg mellom Eikli (46/1) og Sørums. Den viste forbindelsen gir lengre veg for drift enn i dag. Ønsker kompensasjon for ulempen.	Spørsmål om kompensasjon er belyst i kapittel 2.14 Grunnerverv.
<u>Sørumsjordet/hensetting:</u> Oppfatter at beslag av dyrka mark til jernbaneformål avhenger av om hele eller deler av høyspent legges om. Avventer vurdering. For å spare godt arronderte jorder/dyrket mark, evt. framtidige tomtearealer, samt unngå ulemper for nærliggende bebyggelse (støy, visuelt), ønskes at alternativ plassering av vaskeområdet/hensettingsareal vurderes, primært til området rundt Follum.	Det er riktig at det foreligger to alternativer for omlegging av Noreledningen. Avklaring blir gjort ut fra tekniske og økonomiske forhold Det er tidligere i prosessen vurdert ulike lokaliseringer for hensetting, deriblant Follum. Arealet ved Follum er ikke stort nok og det er driftsmessig uegnet. Se rapporten Vurdering av alternative hensettingsområder, FRE-50-A-25350.
Ve stasjon: Forslag til regulert jernbanespor må fjernes og L24 flyttes «etter». Viser til innspill fra Asle og Andreas Oppen.	Tas til følge. Se også kapittel 2.2.3 om stasjonsløsninger. Tas til orientering.

E104 Øivin Fjeldstad (13.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker primært ikke banen bygget, sekundært at den får sitt endepunkt på Sørumsjordet.	Tas til orientering
Er gjort kjent med at Høybyveien 64 (gnr/bnr 45/219) er ute av planen.	Tas til orientering

E105 Sverre Forberg (14.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Bemerk: 1. Det er plass for en påkjøringsrampe til E16 fra syd under den eksisterende bru. 2. Hvorfor ikke rundkjøringer på vestsiden av brua og krysset Hallumsdalen, Soknedalsveien og Ringveien? Kryssene her har like stor relevans til jernbanen.	1. Geometri og siktforhold ved en kort rampe syd for eksisterende bru er ikke i henhold til gjeldende krav. 2. Endringene som gjøres i dette krysset er som følge av ny E16, ikke jernbanen. Når Ve stasjon utgår av planen, er det ikke behov for ny kryssløsning på vestsiden av brua.

E106 Asle Oppen (13.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
<u>Atkomst / driftsveg til gnr 48 bnr 1 i Sørumsmarka:</u> Forutsetter å få tilgang til egen eiendom gnr 48 bnr 1 fra nord via Storskjæringa / Ringveien.	Området L24 vil gi mulighet for å etablere landbruksveg med avkjøring fra Ringveien i nord,

	slik at det gis tilgang til gnr. 48 bnr. 1 fra Ringveien ved Storskjæringa.
<u>Ve stasjon:</u> Positiv til at Ve stasjon sløyfes, men ønsker i tillegg forslag til regulert jernbanespor fjernet og L24 flyttet «etter».	Planforslaget er revidert i samsvar med innspillet.
<u>Vannledning/kum vanningsanlegg ved rundkjøring:</u> Viser til tidligere orientering til fellesprosjektet vedrørende ledningsanlegg på eiendommen. Kartskissen over vanningsanlegget ble overlevert på «Åpen kontordag» den 28. november 2018, og er vedlagt uttalelsen. Ber om at fellesprosjektet i forbindelse prosjektet sørger for at vanningsanlegget tilpasses slik at det fremdeles vil være tjenlig og at det legges trekkerør i grøftene som krysser bane og veg slik at det for framtiden vil være god anledning til å trekke eventuelle nye ledninger.	Disse forholdene vil bli fulgt opp i forbindelse med grunnerverv. Se kapittel 2.13 om omlegging av infrastruktur og kapittel 2.14 om erstatningsmessige forhold.
<u>Fragmenterte eiendommer:</u> Makeskifter mv. må gjennomføres gjennom jordskifte for å gjøre eiendomsforholdene for de berørte eiendommene tjenlige igjen. FRE16 må ta initiativ til å iverksette jordskifteprosessen slik at denne blir gjennomført og grunneierne ikke utsettes for utgifter, unødig belastning eller tidsbruk. Det bes om at FRE16 iverksetter dette så snart som mulig og senest innen reguleringsplanens vedtak og i nær dialog med grunneierlaget og grunneierlagets advokat.	Se kapittel 2.14 for nærmere beskrivelse av grunnervervsprosessen.

E107 Annie Olea Endrerud og Dagfinn W. Schjong (13.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker støyvoll av overskuddsmasser mot rv. 35/gang- og sykkelveg/undergang.	Tas til orientering. Dette vil bli vurdert ved prosjektering av anlegget.
Ønsker minst mulig arealreduksjon av eiendom, eventuelt makeskifte.	Se kapittel 2.14 Grunnerverv.

E108 Ole J. Schjong (13.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker kompensasjon for lang driftsveg mellom Sørumsmarka og Eikli (L24). Primært ønskes viltovergang med driftsveg i sør.	Se kapittel 2.14 Grunnerverv. Det er ikke dokumentert behov for viltkryssing i dette området. En planskilt landbrukskryssing vil bli mer kostbar enn den nytten den vil gi, så lenge det fins alternativ tilkomst.
Gangveg i Styggedalen må forbindes med eksisterende gangveg på Bærenga. Viktig at dette gjøres uten ytterligere tap av dyrka mark.	Den planlagte gang- og sykkelvegen er forutsatt tilknyttet eksisterende gang- og sykkelveg ved Bærenga.
Noreledningen vil berøre grunneier flere steder, verst over Bærengsletta. Regner med erstatning for ulemper/skader som følge av omlegging.	Prosjektet søker å oppnå en løsning der Noreledningen ikke legges i ny trasé, men det er p.t. nødvendig å ikke utelukke denne muligheten for omlegging.
Mener FRE16 ikke informerer som lovet/forutsatt, både ved høring og ved arbeid på eiendom	Det er gjennomført informasjon og medvirkning som beskrevet i kapittel 2.1. Grunneier ble

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side: 215 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr: FRE-00-A-26150
		Rev: 00A
		Dato: 13.03.2019

(boringer/arkeologiske. Undersøkelser). Fikk vite om høringen ved en tilfeldighet.	beklageligvis ikke varslet direkte i forkant av undersøkelsene.
Mener respekt for dyrka mark er for dårlig.	Tas til orientering. (Se også kapittel 2.11.)

E109 Kenneth Simonsen (12.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Eiendommen er ifølge beregninger ikke støyutsatt. Eier får ikke dette til å stemme pga. opplevd støy i dag. Mener tiltaket forverrer situasjonen (fjerning vegetasjon, skråning etc.). Ber derfor om at det vurderes støytiltak på eiendommene som grenser mot skråningen og Bane NOR sin eiendom. Ønsker redegjørelse for hvilke vurderinger og beregninger som er lagt til grunn for konklusjonen om at eiendommen ikke vil bli støyutsatt.	Eiendommen er ifølge beregninger ikke støyutsatt. Det vises til planbeskrivelsen kapittel 4.1.12 om støytiltak for ytterligere informasjon.
Retter kritikk mht. varslingsprosedyrer. Henviser til at det bare sendes generelt varsel og at grunneiere må søke informasjon selv. Har fått telefon om møter samme dag.	Grunneier er direkte varslet. Informasjon i prosjektet er beskrevet i kapittel 2.1.1.
<u>Veien i Veienkroken som anleggsveg:</u> Vegen er et realsameie, bekostet av boligeierne. Den er ikke dimensjonert for tung trafikk og man er redd for omfattende skader ved bruk til anleggsveg. Har stilt spørsmål om bruk av spunt slik at anlegget kan drives fra jernbanesiden, og ber om en redegjørelse for de tekniske og økonomiske vurderinger bak den valgte løsning.	Reguleringsplanen åpner for anleggstrafikk på Veienkroken. Vilkår for dette, herunder krav til istandsetting, vil bli avtalt med vegeier. Tilkomst fra banesiden er vanskelig å gjennomføre, også med tanke på rassikring.

E110 Per J. Stenbro (02.02.2019)	Forslagsstillers kommentar
Eiendommen er ikke markert som støyutsatt, ønsker redegjort for hvilke undersøkelser som ligger til grunn for dette.	Støyberegningene både for drifts- og anleggsfase omfatter området ved Veienkroken. Se kapittel 2.9.3 som omhandler håndtering av støy i anleggsperioden, samt fagrappport støy og vibrasjoner, se dokumentliste i planbeskrivelsen.
Det er planlagt riving av ett bolighus i forbindelse med planlagt utgraving i skråning for å redusere skråningens helningsvinkel. Stenbro anfører: - Risiko for setningsskader på bygg – forutsetter nødvendige tiltak og at beboere holdes skadesløse. - Vegen i Veienkroken er ikke dimensjonert for anleggstrafikk, risiko for skader. - Har hatt gjennomgang med geoteknik kompetanse som stiller seg uforstående til at det ikke kan etableres spuntvegg forankret med løsmassestag i stedet for utslaking av skråning. Unngår riving av bolighus og massetransport ut Veienkroken.	Risiko for setninger skal følges opp gjennom rutiner fastsatt i miljøoppfølgingsplanen, se kapittel 2.9.2. Det skal inngås avtale mellom eier av vegen og fellesprosjektet som regulerer forhold vedrørende bruk og istandsetting. Se også kapittel 2.14 om grunnerverv. Reguleringsplanen gir rammer for gjennomføring av nødvendig tiltak for skråningsstabilisering. Gjennomføring av det stabiliserende tiltaket vil detaljeres videre i senere fase av prosjektet, og geotekniker vil da også vurdere hvordan dette kan gjennomføres innenfor reguleringsplanens rammer.

E111 Tonny Stenheim, Guro Kathrine Berntsen og Gunnar Berntsen (14.12.2018)	Forslagsstillers kommentar
Ønsker at avkjørsel/gårdsveg Pålgårdsbakken flyttes 30-40 meter i retning Ask (se angivelse kart i vedlegg). Mener dette bedrer siktforhold. Tilbyr bekostning av framføring av gårdsveg til avkjørselen.	FRE16 har befart krysset om mener at sikten i dag er tilfredsstillende. Med bygging av gang- og sykkelvegen langs rv. 35 kommer sikten til å forbedres ytterligere.

5 OVERSIKT OVER ENDRINGER I REGULERINGSPLAN ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

5.1. Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 19.april 2018 til 24. juni 2018. Til høringen kom de inn 233 uttalelser til planforslaget.

Som følge av innspill under offentlig ettersyn og høring av reguleringsplanen, og fellesprosjektets egen gjennomgang av prosjektet, ble det foreslått endringer i reguleringsplanen. De foreslåtte endringer medførte behov for målrettede høringer av endringene av planforslaget. Dette ble gjennomført i fem separate høringer i perioden november 2018 – januar 2019. Til disse høringene ble det utarbeidet egne høringsdokumenter som beskrev endringene av planforslaget så konkret som mulig.

Høringsdokumentene som beskrev endringer av planforslaget besto av høringsrapporter, samt forslag til reviderte plankart. Høringene omfattet:

- Høring og offentlig ettersyn av ny atkomsttunnel på Nordby i Bærum kommune. Høringsperiode 16. november 2018 til 9. januar 2019.
- Begrenset høring av mindre endringer i Ringerike kommune. Høringsperiode 21. november 2018 til 14. desember 2018.
- Begrenset høring av mindre endringer i Bærum kommune. Høringsperiode 7. desember 2018 til 9. januar 2019.
- Høring og offentlig ettersyn av endringer av arealformål og reguleringsbestemmelser mv. for den sørlige delen av Avtjerna. Høringsperiode 7. desember 2018 til 20. januar 2019.
- Begrenset høring av mindre endringer i Hole kommune. Høringsperiode 20. desember 2018 til 22. januar 2019.

Det kom inn 111 uttalelser til høringsforslagene.

En nærmere beskrivelse av planprosessen er gitt i planbeskrivelsens kapittel 2.

5.2. Høringsdokumenter og oppdatering av dokumenter etter høring

5.2.1. Høring av samlet planforslag våren 2018

Høring av samlet planforslag 19.april 2019 – 24.juni 2019 omfattet følgende høringsdokumenter:

- Planbeskrivelse med konsekvensutredning, 13.04.2018 (FRE-00-A-26100)
- Reguleringsbestemmelser, 13.04.2018 (FRE-00-A-26101)
- Plankart 13.04.2018, (72 kartblad),
- Temarapport prissatte konsekvenser, 09.02.2018 (FRE-00-A-26270)
- Temarapport landskapsbilde, 09.02.2018 (FRE-00-A-26200)
- Temarapport nærmiljø og friluftsliv, 09.02.2018 (FRE-00-A-26210)
- Temarapport naturmangfold, 09.02.2018 (FRE-00-A-26220)
- Temarapport kulturminner og kulturmiljø, 09.02.2018 (FRE-00-A-26230)
- Temarapport naturressurser, 09.02.2018 (FRE-00-A-26240)
- Temarapport lokal og regional utvikling, 09.02.2018 (FRE-00-A-26250)
- Risiko- og sårbarhetsanalyse reguleringsplan, 13.04.2018 (FRE-00-A-26110)
- Klimabudsjett for infrastruktur og transport, 09.02.2018 (FRE-00-A-25300)
- Temarapport virkninger for befolkningens helse, 09.03.2018 (FRE-00-A-26280)
- Miljøoppfølgingsplan (MOP) anleggsfase, 13.04.2018 (FRE-00-A-25900)
- Økologisk kompensasjon, 17.04.2018 (FRE-00-Q-00016)
- Dyrka mark kompensasjon, 12.04.2018 (FRE-00-A-00026)
- Tegningshefte (B, C, D, F, K og V-tegninger), 13.4.2018

5.2.2. Høringer av forslag til endringer i reguleringsplan høsten 2018 og vinteren 2019

Høringer av endringer november 2018 – januar 2019 omfattet følgende høringsdokumenter:

- Midlertidig atkomsttunnel og riggområde ved Nordby, Bærum. Beskrivelse av endret planforslag. 16.11.2018 (FRE-00-A-26160)
- Endringer i reguleringsplan – Ringerike kommune. Begrenset høring. 20.11.2018 (FRE-00-A-26161)
- Endringer i reguleringsplan – Bærum kommune. Begrenset høring 04.12.2018 (FRE-00-A-26162)
- Beskrivelse av revidert planforslag – Avtjerna sør i Bærum kommune. Høring og offentlig ettersyn. 04.12.2018 (FRE-00-A-26164)
- Endringer i reguleringsplan – Hole kommune. Begrenset høring. 19.12.2018 (FRE-00-A-26163)

Til de respektive høringene forelå det oppdaterte plankart.

Høringsdokumentene for revisjon av planforslag belyste blant annet:

- Beskrivelser av det enkelte forslag til endring.
- Oversikt over endringer i plankart som endringen medførte, samt en beskrivelse av endringer av bestemmelser som medfører endringer i rettigheter knyttet til eiendom.
- Beskrivelse av endringer i konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenstema knyttet til enkelte planendringen.

5.2.3. Plandokumenter og øvrige høringsdokumenter som er oppdatert etter høring

Etter gjennomførte høringer våren 2018 og høsten 2018/vinteren 2019 er følgende dokumenter som har vært omfattet av høringen, oppdatert:

- Planbeskrivelse med konsekvensutredning, 13.03.2019 (FRE-00-A-26100)
- Reguleringsbestemmelser, 01.03.2019 (FRE-00-A-26101)
- Plankart, 01.03.2019 (104 kartblad)
- Temarapport lokal og regional utvikling, 01.03.2019 (FRE-00-A-26250)
- Risiko- og sårbarhetsanalyse reguleringsplan, 01.03.2019 (FRE-00-A-26110)
- Miljøoppfølgingsplan (MOP) anleggsfase, 01.03.2019 (FRE-00-A-25900)
- Tegningshefte (B, C, D, F, K og V-tegninger), 13.03.2019

Oppdatering av planbeskrivelsen omfatter også den samlede konsekvensvurderingen, se kapittel 5.4 i planbeskrivelsen.

Øvrige høringsdokumenter er ikke oppdatert etter høring. Disse gjenspeiler prosjektets status på det tidspunktet dokumentet er datert, og ansees som prosessuelle dokumenter.

Det vises for øvrig til dokumentliste i planbeskrivelsen for oppdatering og supplering av teknisk dokumentasjon og grunnlag for reguleringsplanen.

5.3. Endringer i plankartet etter høringene

De fleste endringene er det redegjort for i de fem høringsdokumentene om planendringer etter ordinær høring og offentlig ettersyn. De viktigste endringene omtales kort her.

5.3.1. Hensynssone naturfare på egen kartserie

Utkastet til reguleringsplan hadde innarbeidet nødvendige tiltak for geoteknisk sikring. NVE har påpekt at naturfare alltid skal angis med hensynssone. Det er lagd en egen kartserie med hensynssone ras- og skredfare (H310) og flomfare (H320). Følgende grunnlag er brukt:

For skredfare er NVEs kartbase over aktsomhetsområder for skred brukt, bortsett fra de områdene der det er gjort konkrete farevurderinger. Det gjelder områder som er utsatt for steinsprang, f.eks. områder under Krokskogskrenten, som reelt sett ikke medfører skredfare inn i planområdet. Områder med risiko for løsmasseskred er likevel vist som hensynssone, selv om det er forutsatt geotekniske tiltak.

For flom er NVEs kartbase over områder utsatt for 200-årsflom brukt. Det er ikke tatt hensyn til situasjoner der planlagte konstruksjoner faktisk ligger over nivået for 200-årsflom.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)	Forslag til reguleringsplan:	Side:	219 av 223
	Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn	Dok.nr:	FRE-00-A-26150
		Rev:	00A
		Dato:	13.03.2019

Se også kapittel 5.4 om ny bestemmelse for disse hensynssonene.

5.3.2. Bærum kommune

Endringer som foreslått i høringsdokumenter høsten 2018 (se kapittel 5.2.2) er innarbeidet i planforslaget etter høringen. Dette omfatter hovedendringer i plankart og planbestemmelser som følger:

- Endrete og nye trafiksikkerhetstiltak langs Tanumveien og Slependsveien.
- Atkomsttunnelene ved Kattås og Rustan, med tilhørende riggområder, atkomster m.m. tas ut av planforslaget. Derved tas også gang-/tur-/sykkelvegen langs Vestmarkveien ut, men dette forslaget følges opp planmessig av Bærum kommune.
- Ny midlertidig atkomsttunnel nord for Smedstad, ved Nordby, er innarbeidet.
- Nytt formål med areal for gjenvinning av byggeråstoff mm på Avtjerna, med tilhørende atkomst, er innarbeidet. Enkelte tilpasninger på rigg- og anleggsområdene.

Etter høring av revidert planforslag, og på bakgrunn av høringsinnspillene, er følgende forhold innarbeidet i planforslaget:

- Utvidelse av område for rassikring ved atkomsttunnel Nordby (berører gnr 65 bnr 250 og gnr 66 bnr. 9).
- Tilpasning til Statens vegvesens prosjekter E16 Bjørum-Skaret og forslag til reguleringsplan for snødeponi ved Avtjerna.
- Endringer i feltnummereringer, se kapittel 5.4.

5.3.3. Hole kommune

Endringer som foreslått i høringsdokumenter høsten 2018 (se kapittel 5.2.2) er innarbeidet i planforslaget etter høringen. Dette omfatter hovedendringer i plankart og planbestemmelser som følger:

- Endret (mindre) utstrekning på utfyllingsområdet på Brakamyrr, og inndeling i to felt med ulike bestemmelser.
- Økt areal til omlegging av Nordlandsbekken.
- Vesentlig omlegging av gang-/sykkelvegssystemet på strekningen Elstangen-Sundvollen. Medfører også endringer på noen boligatkomster.
- Endret formål på areal til vegfylling og landskapstilpasning ved Elstangen; endres fra friluftformål (LF) til annen veggrunn grøntareal (SVG) for å sikre rett eierskap til utfyllingsområdet.
- Endret atkomstløsning til Sundvollen stasjon.
- Redusert areal til tettstedsutvikling sør for Sundvollen stasjon; mer detaljert og miljøtilpasset utforming av fyllingsfronten mot Kroksund.
- Hole bo- og rehabiliteringssenter er tatt med i planen.
- Jernbanen er senket inn mot Kroksund, slik at Rudsøgardsveien kan føres over tunnelportalen.
- Relokalisering av gårdsbebyggelsen på Rudsøgarden.
- Reduserte brulengder; jernbanebru over Kroksund, Helgelandsmoen
- Gang- og sykkelveg i kulverter i planalternativ A med kryss på Helgelandsmoen.
- Bestemmelse om at det ikke skal være pæler i Storelva
- Oppdatert plankart i henhold til oversikt fra Buskerud fylkeskommune vedrørende arkeologiske funn.
- Endringer i feltnummereringer (se kapittel 5.4).
- Ikke adgang til bearbeiding av steinmasser i Bye grustak.

Etter høring av revidert planforslag, og på bakgrunn av høringsinnspillene, er følgende forhold innarbeidet i planforslaget:

- Redusert areal til tettstedsutvikling sør for Sundvollen stasjon (alternativ B) eller utfylling begrenset til det streng nødvendige for utbygging av jernbane med stasjon (alternativ A. (se kapittel 2.3)

- Sørlig alternativ for relokalisering av tun på Rudsøgarden velges.
- Justert geometri ved Sundvollen stasjon/kollektivt byttepunkt.
- Endret trase for skiløype/gangvei ved Jørgen Moes vei.
- Justert riggområde ved Helgelandsmoen for å unngå overlapp med verneprosess etter naturmangfoldloven.
- Justert avgrensning av sone H190 for sikring av erosjonsforebyggende tiltak, Storelva ved Helgelandsmoen.
- Oppdatert plankart i henhold til oversikt fra Buskerud fylkeskommune vedrørende arkeologiske funn.
- Endringer i feltnummereringer (se kapittel 5.4).

5.3.4. Ringerike kommune

Endringer som foreslått i høringsdokumenter høsten 2018 (se kapittel 5.2.2) er innarbeidet i planforslaget etter høringen. Dette omfatter hovedendringer i plankart og planbestemmelser som følger:

- Endret brutvernsnitt/lavere bruer over Mælingen og omlegging av lokalveger
- Utvidelse av riggområde på Prestemoen
- Trafikksikkerhetstiltak ved rv. 35 Snyta-Pålsgårdbakken, herunder gang- og sykkelveg på strekningen og planskilte kryssinger av rv.35.
- Gang- og sykkelveg i kulvert ved Styggedal
- Ve stasjon tatt ut av planforslaget
- Reduserte brulengder i Korsdalen og ved Dal.
- Sørungata flyttet inn mot Bergensbanen

Etter høring av revidert planforslag, og på bakgrunn av høringsinnspillene, er følgende forhold innarbeidet i planforslaget:

- Justert avgrensning av landbruksområde, Prestemoen mot Busundveien
- Justerte løsninger for lokalvegssystem Mælingen
- Redusert omfang på områdestabiliseringstiltak.
- Tatt ut fremtidig spor for Bergensbanen over Sørumjordet (se kapittel 2.2)
- Endringer i feltnummereringer (se kapittel 5.4).

5.4. Endringer i planbestemmelsene etter høringene

Foreslåtte endringer i planbestemmelsene omtales i tabell under. I kolonnen «Bakgrunn» er følgende koding brukt:

- A – Korrektur, presisering mm
- B – Merknad ved høring og offentlig ettersyn
- C – Endring i prosjektet

Tabell 10 Oversikt over endringer i reguleringsplanens bestemmelser etter høring og offentlig ettersyn.

Endring	Bakgrunn
Pkt. 2.3.1, 4. avsnitt: Tilføyd og institusjon (dvs, i tillegg til bolig). Henvisning til plankartet for bygninger som skal vurderes for lokale støytiltak, er tatt ut, da dette symbolet ikke er i SOSI-standarden.	A
Pkt. 2.3.1, 5. avsnitt: ... i byggefasen, og eventuelt gjennom byggesaksbehandling dersom tiltaket er søknadspiktig strykes	A
Pkt. 2.5: Presisering om midlertidige løsninger for å gjøre bestemmelsen entydig.	A
Pkt. 2.6: Henvisning til liste over verneverdige bygninger tatt inn.	A, B

Endring	Bakgrunn
Nytt pkt. 2.7 om miljøoppfølgingsplan og rigg- og marksikringsplan. Primært som referanse til bestemmelsene for øvrig om at disse planene fins.	A, B
Nytt pkt. 2.8 om formingsveileder.	A, B
Kap 3: Tredje kulepunkt, som omhandler strandsonen på felt BA10, samt Kleivbekken, flyttes til pkt. 4.3.1 som <u>bestemmelse</u> til felt GF10 og GF11. For øvrig tilpasninger til at planen fremmes med to alternativ på Sundvollen	A, B, C
Pkt. 4.1.2: Omarbeidet slik: <ul style="list-style-type: none"> • For boligeiendom som blir delvis berørt og der ny bebyggelse er uaktuelt, blir bestemmelsen forbud mot ny bebyggelse. • For boligeiendom der det er forutsatt tiltak for grunnstabilisering, er hensynssonen fjernet, men tilsvarende restriksjon mot ny bebyggelse, graving, fylling eller fjerning av masser er lagt til <u>arealformålet</u> (gjelder områder i Ringerike). • For utbygd boligeiendom som er berørt i sin helhet og som er regulert, innarbeides <u>nøkkelementer</u> fra gjeldende plan i bestemmelsene. • For utbygd boligeiendom som er berørt i sin helhet og som er uregulert, innføres et betinget plankrav). • For boligeiendom der bebyggelse er forutsatt revet, men som i etterkant kan være akseptabel til boligformål, innføres det plankrav (framgår av kap 3. • Nummereringen av boligområdene er av denne grunn, og pga. bortfall av tiltak for grunnstabilisering, endret. 	A, B
Opprinnelig 4.1.5 Steinbrudd og massetak: Bestemmelsen var overflødig og strykes. Etterfølgende kapittelnumre er endret.	A
Opprinnelig pkt. 4.1.8 Energianlegg: Bestemmelsen var overflødig og strykes. Etterfølgende kapittelnumre er endret.	A
Pkt. 4.1.6: Idrettsområde ved Tolpinrud endres fra formål BOP20 til BIA20. Bestemmelsen er flyttet med uendret innhold.	A
Pkt. 4.1.7: Maks gesimshøyde for BVA10 endres fra 6 m til 15 m. Tilføyelse om at tilgjengelighetskrav etter TEK 17 ikke gjelder, framgår direkte av TEK og tas ikke inn som bestemmelse. Rettighetsforhold for BVA20 endret som følge av formålsendring fra SBG til SBT.	B
Pkt. 4.1.8: Maks gesimshøyde endres fra 6 m til 15 m. Tilføyelse om at tilgjengelighets-krav etter TEK 17 ikke gjelder, framgår direkte av TEK og tas ikke inn som bestemmelse.	B
Pkt. 4.1.10 (nytt): «Ressursbankområde» på Avtjerna.	A, B
Pkt. 4.2.1, fellesbestemmelse for samferdselsformålene: Bestemmelse om krav til istandsetting av sideterreng langs veg og jernbane er samlet her og tatt ut av respektive kapitlene om SVT-, SVG-, SBT- og SBG-områder.	A
Pkt. 4.2.2, bestemmelsene for felles vegger: Oppdatert.	A, B
Pkt. 4.2.2 (nytt): Manglende nr på kapittel om veg (SV-områder) satt inn. Etterfølgende kapittelnumre er endret.	

Endring	Bakgrunn
Pkt. 4.2.5, tilføyes og oppdateringer som følge av endringer i gang-/sykkelvegssystemer. Ingen reelle endringer for berørte parter.	A, B
Pkt. 4.2.6: Bestemmelse om mulighet for snøopplag i område SVT20 strykes.	C
Pkt. 4.2.7: Bestemmelse til to nye områder SVG i kryssområdet til Avtjerna og til område under bruene ved Synneren.	C
Pkt. 4.2.8: Bestemmelse om SB20 (bru Pålsgård) og SB25 (stasjonsområde på Ve) utgår, da disse feltene tas ut av planen.	B, C
Pkt. 4.2.8 og 4.2.10: Bestemmelser for Sundvollen stasjon og områdene rundt er omarbeidet som følge av at atkomst til stasjonen og stasjonsløsningen for øvrig er endret (SB10 og SBT10).	B,C
Pkt. 4.2.11: Bestemmelsene om SBG 21, 22 og 23 utgår, da disse feltene tas ut av planen. Nytt område SBG20 i Synneren, under brua.	B,C
Pkt. 4.3.3: Bestemmelse om grøntstrukturen (friområde) i Kroksund og Kleivbekken; omredigert, flyttet fra retningslinje i kap 3.	B, C
Pkt. 4.5.1: Rammer for oppfylling med rene masser er flyttet fra #2-områder til angitte L-områder, som tidligere hadde generelt formål L; Avtjerna N (L1), Brakamyra (L2) og Nordlandsdalen (L3). Tilføyes om flytting av bekk i område L12 (tidligere L10). Bestemmelse om byggemulighet for gnr.190 bnr. 7 (flytting av gårdstun). Tilføyes om bruksrett (atkomst) for 46/1 over område L24 (nytt felt).	A, C
Pkt. 4.5.2: Tilføyes om adgang til å erosjonssikre og slake ut terrenget mot Storelva, Nye felt LNA10 og 20 (hhv Hole og Ringerike) på plankartet.	B
Pkt. 4.5.4: Tilføyes om gjensidig atkomstrett for berørte landbrukseiendommer.	A
Pkt. 4.5.5: Punktet strykes, da område med formål vern av kulturmiljø eller kulturminner (LKM) er tatt ut av planen.	A
Pkt. 4.6.1: Presiseringer om krav til utforming av undersjøiske utfyllinger.	B
Kap 5.1: Sikringssone for konstruksjoner og tunneler (H190). Bestemmelsen er splittet i en for konstruksjoner, merket H190-1, og en for areal over tunneler med overdekning mindre enn 20 m, merket H190-2.	A, B
Nye kapitler om hensynssoner: Kap 5.2 Ras- og skredfare; hensynssone 310. og kap 5.3 Flom, hensynssone 320. Nummer på etterfølgende kapitler er endret.	B
Kap 5.6: Presisering om vilkår for eventuell riving av verneverdige bygninger.	B
Pkt. 5.8.2: Bestemmelsen er supplert, ref. uttalelse fra Buskerud fylkeskommune.	B
Kap 6.1 Midlertidige anleggsområder: Kapitlet er omarbeidet slik at det skiller tydelig på varig og midlertidig håndtering av steinmasser (se kommentar til pkt. 4.5.1). Områder for omlegging av ledningsanlegg på land og i sjø er tilføyd. Bestemmelse om skjerming mot strøbelysning er tilføyd. Også andre presiseringer.	A, B, C

Endring	Bakgrunn
Kap 6.3: Oppdatert liste mm over berørte fredete kulturminner.	A, C
Kap 7: Bestemmelsene er sortert etter kommune, bortsett fra generelle krav som er omtalt i kap 7.1. Rekkefølgekrav for tiltak som er tatt ut av planen, er fjernet.	A
Kap 7.2 er oppdatert som følge av at gang-/sykkelveg langs Tanumveien ved Reverud er tatt ut av planen, Kattås og Rustan er tatt ut som anleggsatkomst.	B, C
Kap 7.3: Krav vedr helseinstitusjonene (<i>under diskusjon/avklaring</i>).	A, B
Kap 7.4: Presisering om gang- og sykkelvegene langs Busundveien og rv. 35. Rekkefølgekrav for støytiltak langs Randsfjordbanen.	A B