
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 1. juli 2016 16:39
Til: postmottak SD
Emne: Nytt hørings svar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 01.07.2016 16:38
Svar type: Med merknader
Kontakt avsender: Fredrik C. Hildisch
Kontaktperson: Fredrik C. Hildisch
Kontakt-e-post: fredrik.hildisch@gammelklokkergaarden.no
Tittel: Høring - Grunnlagsdokument NTP 2018-2029 . Om Ringeriksbanen
Uttalelse:
Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett maken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt

være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselige tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en

ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis

for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er**

stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnet for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom

internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflyttingsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til**

Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand. Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og

levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneløstaket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar

enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en

ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis

for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er**

stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnet for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom

internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflyttingsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til**

Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand. Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og

levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjeringsbukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar

enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en

ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis

for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er**

stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnet for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom

internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjeringsbukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflyttingsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til**

Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand. Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og

levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbanelinjen i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar

enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en

ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis

for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er**

stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnet for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom

internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjeringsbukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til**

Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand. Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og

levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. **En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.**

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar

enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Høring Grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Høringsbrev av 1. juli 2016: Skrinlegg Ringeriksbanen.

Jeg ønsker i dette høringsbrevet å ta tak i Ringeriksbanen. Ringeriksbanen ligger inne i NTPs Grunnlagsdokument som et **BUNDET PROSJEKT**. Det finner jeg merkverdig og kritikkverdig og det tolkes dermed å være et samferdselsprosjekt som ligger helt fast.

Det fatale er at korridoren til Ringeriksbanen mangler lovpålagte utredninger. Det foreligger ingen Konsekvensutredning (KU) en kartlegging i tidlig fase av tiltakets konsekvenser og heller ingen Konseptutvalgutredning (KVU) og (KSI) for Ringeriksbanen i området ved Sundvollen og med holdeplass ved Sundøya og fjordkryssing i Kroksund i Hole kommune. Heller ikke når banens trasékorridor føres videre nordover i kommunene Hole og Ringerike tvers i gjennom internasjonalt våtmarksområde som har Ramsarstatus, i Storelva området. Internasjonal Ramsarstatus omfatter hele Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem som også inkluderer Kroksund i området Sundvollen/Sundøya. **Det er umulig å forutsi uten KU og KVU/KSI hvilke konsekvenser Ringeriksbaneprojektet vil ha for området.**

Det er uhyggelig å konstatere at regjeringen tok LØSNING først – og PROBLEM senere.

Ringeriksbaneprojektet til regjeringen har dessverre blitt et prestisjeprosjekt som skal gjennomføres, uansett skadevirkninger på matjord, kulturlandskap, natur, folks miljø og levevilkår, våtmarker. Ringeriksbanen sammen med E16 motorvei har blitt «regjerings bukkeritt» som norsk samferdsel aldri har sett manken til. **Prosjektet bryter med norsk lovverk og vedtatte retningslinjer.**

Verdifulle våtmarker for biologisk mangfold skal vales over enten i bruer eller på fyllinger over våtmarkene og naturlandskapene. Selv om Jernbaneverket i den videre prosessen foretar enkelte positive tiltak for å redusere skadevirkningen av anlegget, vil skadeomfanget fortsatt være katastrofalt for det biologiske mangfold. Skadene kan aldri reverseres og vil stå som en påle for regjeringens miljøvandalisme.

Den foreliggende, offentlige dokumentasjon om samfunnsøkonomisk nytte opplyser at Ringeriksbanen har betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke nødvendig trafikkgrunnlag selv om det i de nærmeste tiårene skulle bli en tilflytting av 100.000 personer til ringeriksregionen. En tilflytting av 100.000 personer er dessuten en

ønskedrøm og fastslås i offentlig dokument som helt urealistisk og karakteriseres å være kun en lokalpolitisk drøm som er plantet inn i regjeringskontorene.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har i flere år vært den største pådriver i ringeriksregionen for å få bygget en ny banestrekning mellom Sandvika og Hønefoss gjennom nabokommunen Holebygda. Ringerike kommune mener selv at deres kommune med handelsbyen Hønefoss vil være et attraktivt tilflytningsområde fra Oslo/Bærum. Kommunene Oslo/Bærum mener at de selv kan ta seg av en kommende innflytting og mener at de har bevis for at det er i sine kommuner folk ønsker å bosette seg. Andre kommuner rundt Oslo/Bærum gjør seg attraktive for nye borgere og det snekres og støpes i ivrig tempo.

Den 30. august 2015 klargjorde regjeringen sammen med sine to støttepartier at Ringeriksbanen skulle bygges mellom Sandvika og Hønefoss. Det blir derfor noe interessant å se hva som har skjedd med tilflytting til Ringerike og byen Hønefoss frem til i dag, i nesten ett år. **Det er stusselig tall som kommer frem fra Statistisk sentralbyrå (SSB).** Innbyggertallet i Ringerike kommune økte med beskjedne 35 personer frem til 1. oktober 2015. Utsikter til ny innflytting i forbindelse med både bane og ny E16 har så langt også i 1. kvartal 2016 latt vente på seg. Ifølge SSB var det en nettoinnflytting på 38 personer i Ringerike kommune. I dag har Ringerike kommune 29.000 innbyggere.

Ringerike kommune med byen Hønefoss har aldri vært et attraktivt tilflyttingssted i denne del av Østlandet. Hønefoss er en bra handelsby og er mer eller mindre folketomt etter klokken 17. **Jeg har aldri hørt fra folk i Oslo eller Bærum at deres største drøm er å kunne flytte til Hønefoss og bosette seg der. Det har heller ikke leseren av dette brevet hørt, er min påstand.** Sannsynligvis vil Ringerike kommune øke med 10.000 innbyggere i 25 år, til 2040. Det tilsvarer en årlig vekst på 400 personer. Dette tilsier at trafikkgrunnlaget for å bygge en Ringeriksbanen er borte. Bygges banen blir det et nytt offentlig tilskuddsprosjekt. Det bør gi Finansdepartementet alvorlige vibreringer.

Prosjektet for Ringeriksbanen må straks stoppes innen mer penger og ressurser brukes, dokumentert ifølge ovennevnte, når andre gode trasémuligheter finnes for å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Hønefoss.

Jeg har i 26 år fulgt Ringeriksbanen tett på. Jeg har ingen personlige interesser siden jeg bor langt unna de planlagte traséer for Ringeriksbanen og E16-motorveien. Mitt engasjement gjelder å ivareta Holes miljø- og bokvaliteter.

Vennlig hilsen

Fredrik C. Hildisch,

Gammelklokkergården Hundstad,

3530 Røyse.

Vedlegg: -