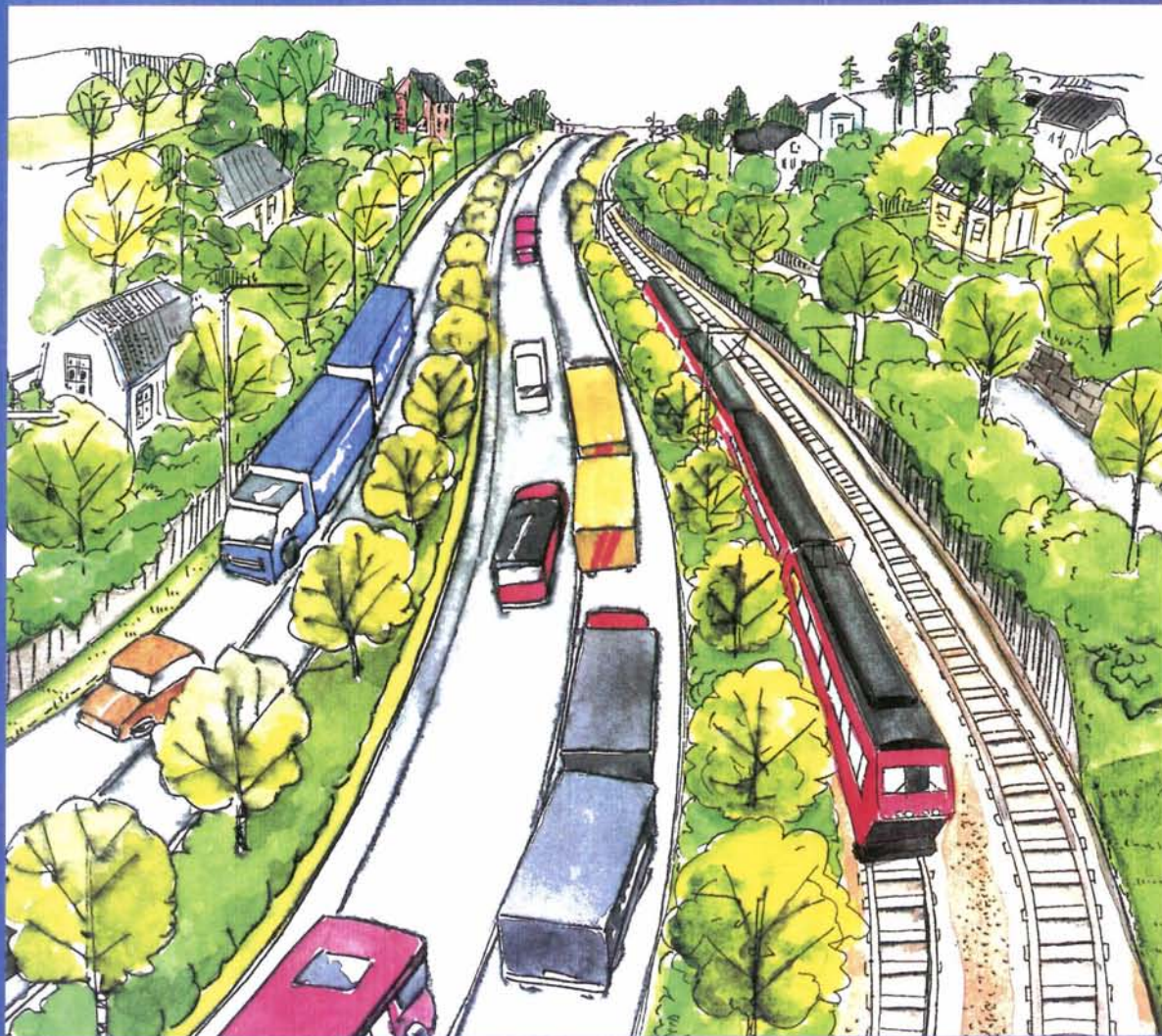


Veg og jernbane i "Vestkorridoren"



INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER TIL:

- * KONSEKVENsutREDNING FASE 1
- * FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING FASE 2.

*Tilsvarende
15.03.96*

JANUAR 1995



Informasjonstjenesten



Eks. 1

9625.111(481) NSE Veg

FORORD

Følgende dokumenter ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring til offentlige etater og en del interesseorganisasjoner:

- * Transportutredning for Vestkorridoren, konsekvensutredning fase 1.
- * Sammendrag av konsekvensutredning fase 1 med foreløpige anbefalinger av hovedalternativ for veg og jernbane.
- * Vegsystemet i Vestkorridoren, forslag til program for konsekvensutredning fase 2.
- * Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, forslag til program for konsekvensutredning fase 2.

Høringsperioden var 1.juni - 15.september 1994.

Det har i alt kommet inn 102 uttalelser. Denne samlingen av uttalelser er ajour pr. 03.01.94.

Høringsuttalelsene er i sin helhet gjengitt i dette heftet. Sammendrag av uttalelsene og kommentarer til disse vil bli trykket i eget hefte.

03.01.95

Statens Vegvesen Oslo
Statens Vegvesen Akershus
NSB Bane Region Sør

INNHOOLD

A. STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER		Side
A 1	Riksantikvaren	13.10.94 1
A 2	Akershus fylkeskommune. Fylkesutvalget	11.10.94 4
A 2a	-----Samferdselsstyret	08.09.94 12
A 2b	-----Utdanningsdirektøren	26.08.94 22
A 2c	-----Helse- og sosialdirektøren	31.08.94 22
A 2d	-----Fylkeskultursjefen	Sept.94 24
A 3	NSB Bane Banedirektøren	14.09.94 34
A 4	Kommunal- og arbeidsdepartementet	08.09.94 35
A 5	Statens forurensningstilsyn	12.10.94 36
A 6	Forsvarets bygningstjeneste Avd. Viken	27.09.94 39
A 7	Nærings- og energidepartementet	28.09.94 39
A 8	Televerket	20.09.94 40
A 9	Direktoratet for naturforvaltning	27.09.94 40
A 10	Buskerud fylkeskommune. Plan- og næringskontoret	16.08.94 42
A 11	Universitetet i Oslo. Paleontologisk museum	09.09.94 45
A 12	Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Miljøvernavdelingen	05.10.94 46
A 13	Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Landbruksavdelingen	14.09.94 50
A 14	Luftfartsverket	18.10.94 51
A 15	Det kongelige landbruksdepartement	14.10.94 51d
B. KOMMUNER		
B 1	Oslo kommune. Byutviklingskomiteen	21.09.94 52
B 1a	-----Byrådet	26.08.94 55
B 1b	-----Bydelsforvaltningen. Bygdøy-Frogner	31.08.94 59
B 1c	-----Bydelsforvaltningen. Ullern	30.08.94 59
B 1d	-----Plan- og bygningsetaten	juli. 94 61
B 1e	-----Trafikksjefens etat	16.06.94 80
B 1f	-----Park- og idrettsvesenet	17.06.94 80
B 1g	-----Byantikvaren	30.06.94 81
B 1h	-----Etat for miljørettet helsevern	30.06.94 82
B 1i	-----Vann- og avløpsverket	27.06.94 83
B 1j	-----Veivesenet	30.06.94 83
B 1k	-----Oslo Energi a/s	29.06.94 84
B 1l	-----A/S Oslo Sporveier	01.07.94 84
B 2	Bærum kommune. Kommunestyret	26.10.94 87
B 2a	-----Formannskapet	12.10.94 89
B 2b	-----Rådmannen	28.09.94 92
B 2c	-----Brukerrådet for fiskeriforvaltningen	31.08.94 101
B 3	Asker kommune. Kommunestyret	26.10.94 103
B 3a	-----Plan- og bygningutvalget	19.08.94 104
B 3b	-----Asker Næringsråd	16.09.94 108
B 3c	-----Landbruksnemnda	30.08.94 108

C. VELFORENINGER

Side

OSLO

C 1	Sollerud vel	07.10.94	109
C 2	Nedre Abbediengen vel	13.09.94	111

BÆRUM

C 3	Bærum velforbund	28.10.94	111
C 4	Malurtaasen vel	13.09.94	113
C 5	Malurtaasen vel	30.09.94	113
C 6	Tanum vel	14.09.94	114
C 7	Selskapet til Sandvikens vel	29.08.94	115
C 8	Lysaker vel	30.09.94	116
C 9	Foreningen til Fornebus vel	27.09.94	117
C 10	Blommenholm vel	22.09.94	118
C 11	Vestre Stabekk vel	28.10.94	119
C 12	Jar vel	06.10.94	120
C 13	Eiksmarka vel	12.09.94	125
C 14	Krokvollen vel	12.09.94	126
C 15	Ringstabekk vel	29.09.94	127
C 16	Bekkestua vel	26.09.94	127
C 17	Østre Stabekk vel	15.09.94	128
C 18	Høvik vel	15.09.94	129
C 19	Løkkeåsen vel	27.09.94	130
C 20	Solvik og omegn vel	28.09.94	131
C 21	Furubakken vel	30.09.94	132
C 22	Nedre Ramstad Vel	28.09.94	133
C 23	Nedre Ramstad vel	29.09.94	133
C 24	Engerjordet sameie og vel	01.09.94	135

ASKER

C 25	Vipeveien og omegn vel	13.09.94	136
C 26	Hvalstad vel	15.09.94	137
C 27	Billingsstad vel	17.10.94	137
C 28	Billingsstad vel	15.09.94	140

D. ORGANISASJONER OG FORENINGER

D 1	A/S Stor-Oslo Lokaltrafikk	02.09.94	141
D 2	A/S Oslo sporveier	12.09.94	144
D 3	Ullern senterparti	14.09.94	146
D 4	Naturvernforbundet i Asker	15.09.94	147
D 5	Naturvernforbundet i Bærum	07.09.94	147
D 6	Natur og ungdom	29.09.94	149
D 7	Naturvernforbundet i Oslo og Akershus	15.09.94	151
D 8	NHO Oslo og Akershus	25.08.94	154
D 9	Lysakerelvans Næringsvel	15.09.94	155
D 10	Stabekk Sentrumsforening	01.09.94	157
D 11	Skøyens næringsvel	26.08.94	158

			Side
D 12	Norsk forening mot støy	06.10.94	158
D 13	Huseiernes landsforbund	11.10.94	165
D 14	Funksjonshemmedes Fellesforbund	24.08.94	165
D 15	Oslo Cyclekrets	09.09.94	166
D 16	Trafikkaksjonen	Udatert	167
D 17	Oslo og omlands friluftsråd	10.09.94	169
D 18	Norges Automobil-forbund	29.09.94	171

E. PRIVATE

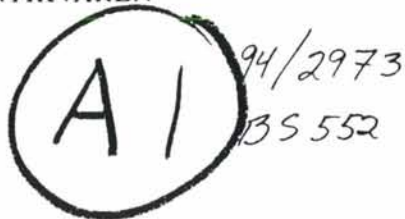
E 1	Olsens Enke hagesenter	29.08.94	172
E 2	Ragnar Evensen a/s	07.09.94	172
E 3	Løvenskiold-Vækerø a/s	28.09.94	174
E 4	Grunneiere i Asker terrasse	08.09.94	175
E 5	Grunneiere i østre del av Jongsåsveien	11.09.94	176
E 6	Beboere i Bygdøy alle' 109	13.09.94	177
E 7	Peter W. Jebsen	21.09.94	177
E 8	Marianne Juell Pettersen	Udatert	178
E 9	Terje Andersen	09.09.94	178
E 10	Jan Chr. Krohn	22.08.94	182
E 11	Geir Baastad	26.08.94	184
E 12	J. Chr. Borchgrevink	30.09.94	186
E 13	Terje Tollefsen	13.09.94	187
E 14	Dora S. Kittilsen mfl.	30.09.94	188
E 15	Kirsten Jahren og Jan Ole Norum	28.09.94	188
E 16	Jan B. Usland	29.09.94	189

A STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER



RIKSANTIKVAREN

Statens vegvesen Oslo
Statens vegvesen Akershus
NSB Bane Region Sør



DIRIGES RPI

VÅR REF. (Bles opplyst ved avst)
94/2347/513^{TO} OKT. 1994**TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN. KONSEKVENSTREDDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN. FASE I.**

Vi viser til konsekvensutredning mottatt 07.06.94. Riksantikvaren (RA) har tidligere i denne saken uttalt seg til program for utredning av E 18 Framnes-Asker i mars 1992 og til melding om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker i brev av 16.04.1993.

RIKSANTIKVARENS VURDERING AV KONSEKVENSTREDDNINGEN

Konsekvensutredningen har ikke gjort rede for alternative prinsippvalg slik det er stilt krav om i programmet. Forslagene på veisiden er alle basert på "trend"-alternativet som innebærer en stadig økning i biltrafikken. Dette er et alternativ som på sikt vil true flere viktige kulturminner og kulturmiljøer i Oslo sentrum og i vestregionen.

Etter Riksantikvarens oppfatning er utredningsplikten i henhold til godkjent program for fase I ikke oppfylt. Det er nødvendig med videre utredninger på veisiden før man kan gå videre til fase II. For NSBs vedkommende kan de spørsmål som ennå er uavklart utredet i fase II.

Vei og bane må ses i sammenheng også i det videre utredningsarbeidet.

Innhold i uttalelsen:

1. Overordnede målsettinger for transportutviklingen
2. Konsekvenser for miljøet ved fortsatt økt veitrafikk
3. Konsekvensutredningens besvarelse av programmet
4. Kommentarer til de utredede alternativene og påpeking av behov for videre utredninger
5. Konklusjon

1

POSTADRESSE:
Postboks 8196 Dep.
0034 Oslo

BESØKSADRESSE:
Droningsgt. 13
0152 Oslo

TELEFON:
22 94 04 00

TELEFAX:
22 94 01 04

1. OVERORDNETE MÅLSETTINGER FOR TRANSPORTUTVIKLINGEN

Etter at meldingen fra SVO/SVA ble lagt fram 27.02.1991 er det gitt rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (aug.1993) som tilsier en sterkere vektlegging av miljøhensynene i forhold til en fortsatt økning i biltrafikken. Flere av de senere års stortingsmeldinger gir også føringer som trekker i samme retning, spesielt nr.46 (1988-89) Miljø og utvikling, nr.11 (1990-91) Om storbyenes økonomiske situasjon og nr.31 (1992-93) Den regionale planleggingen og arealpolitikken.

Konsekvensutredningen må også sees i sammenheng med de retningslinjer for trafikktutviklingen som trekkes opp i forbindelse med kommuneplanarbeidet for Oslo og i kgl.res. til nåværende kommuneplan.

I stortingsmeldingen om Miljø og utvikling (nr.46 1988-89) har regjeringen satt som et av sine hovedmål at "Det vil bli lagt vekt på å bremse veksten i personbiltrafikken i de største byområdene og å styrke kollektivtransporten i disse områdene." (s.94) Det blir videre henvisning til at "Beregninger Transportøkonomisk Institutt (TØI) har foretatt tyder på at det er vesentlig billigere for samfunnet å utvikle mer av rushtrafikken ved bruk av kollektive transportmidler enn ved bruk av bil. I tillegg kommer at ulykker og miljøproblemer ved bruk av personbil er langt høyere enn for kollektive transportmidler." (s.97)

I stortingsmeldingen om storbyenes økonomiske situasjon (nr.11 1990-91) blir det påpekt at "De utfordringer vi står overfor i miljøpolitikken, sammen med faren for fortsatt trengsel og kapasitetsproblemer hvis biltrafikken vokser sterkt, gjør det nødvendig å se både arealplanlegging, vegutbygging, biltrafikk, kollektivtrafikk, sykling, gange o.l. i sammenheng." (s.175)

I rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (august 1993) legges det vekt på at "Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressourcenyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen." (s.1) Det sies videre at "Når kapasitetsproblemer i veisystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet. Bykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det. Hensynet til gående og bevegelseshemmede skal tillegges vekt i planleggingen." (s.3)

I kongelig resolusjon til kommuneplan for Oslo 1991 sies følgende: "Regjeringen ser biltrafikken som et stort problem i hovedstadsregionen. Den er arealkrevende, og skaper tidvis store forurensningsproblemer og dårlig miljøkvalitet for befolkningen. Den gir også store kostnader i form av veibygging, dårlig framkommelighet og press på knappe arealressurser." (s.4)

I det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanen for Oslo, framheves veitrafikken som en hovedårsak til fysisk og sosial forurensning i de sentrale bydeler. I et.meld.nr.11, 1990-91, påpekes følgende: "Hver tredje nordmann er plaget av støy fra vegtrafikken. Om lag 300 000 av disse er så sterkt plaget at det går ut over helsen, blant annet ved søvnforstyrrelser og stress." ... "Nærmere 300 000 mennesker oppholder seg i områder hvor luftforurensningen ligger over internasjonalt anbefalte grenseverdier for luftkvalitet. Vegtrafikken er den største enkeltstående bidragsyter til denne situasjonen, spesielt i byer og tettsteder."

2. KONSEKVENSER FOR MILJØET VED FORTSATT ØKT VEITRAFIKK

Når RA velger å fokusere så sterkt på transportløsninger, er det fordi det er nær sammenheng mellom målsettingene om å

2

redusere veitrafikken og mulighetene for å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer.

St.meld.nr.31, 1992-93, Den regionale planleggingen og arealpolitikken, har følgende formulering (s.82):

"I arealpolitikken vil det være av nasjonal interesse å sikre et så stort og sammensatt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer at folk kan oppleve hvordan samfunnet har utviklet seg gjennom en langre tidsperiode. I denne sammenhengen er det nødvendig at kulturminnene i størst mulig grad blir bevart i sitt rette miljø, og blir knyttet til folka hverdag på en aktiv og positiv måte."

En rekke verdifulle bygningsmiljøer i Asker, Bærum og Oslo ligger inntil gamle ferdselsveier i nærheten av dagens hovedkorridorer inn mot Oslo. Med en fortsatt økning i belastningen vil det bli vanskelig å opprettholde den funksjonen de har i dag og dermed også selve bygningene. Avbøtende tiltak i form av bruksendring, støyskjerming av fasader, o.l. er lite ønskelig fordi de medfører tap av viktige arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter. Disse bygningsmiljøene trues ikke bare direkte av en trafikkøkning på hovedveiene, men også "bakfra" ved at trafikken på samleveier og lokalveier øker.

I Oslo er store deler av de sentrale byområdene erklært som kulturmiljøer av nasjonal interesse. Kgl.res. til gjeldende kommuneplan inneholder følgende formuleringer:

"Det er knyttet store nasjonale kulturminneverdier til Oslo som landets hovedstad. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer om utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter. Dette gjelder store deler av sentrum og indre by. I sentrum gjelder dette særlig områdene rundt Slottet, Karl Johans gate, Rådhuset, Akershus festning, Kvadraturen og Hammersborg. I indre by forøvrig gjelder det Gamlebyen med Ekebergakråningen, områdene langs Akerselva, samt byens unike og homogene murgårdebebyggelse fra 1800-tallet." (s.7)

En ytterligere økning av biltrafikken inn til Oslo vil forsterke forslummingstendensene i indre by. Rystelser, støy, støv og eksos virker nedbrytende både på bygninger og beboere. I tillegg skaper trafikkløse barrierer i områder som ellers ville utgjøre funksjonelle enheter.

Som nevnt i vår tidligere uttalelse til programmet for utredningen, er det viktig at de endringene man nå skal ta stilling til blir satt inn i et langsiktig perspektiv. Ellers kan man risikere å velge en serie småinngrep som hver seg ikke er av avgjørende betydning, men som samlet over en del år vil medføre en totalomveltning av miljøene langs veiene.

3. KONSEKVENSTUTREDNINGENS BESVARELSE AV PROGRAMMET

Program for utredningen ble fastsatt av Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet i januar 1993.

Den foreliggende utredningen for fase I er et omfangsrikt dokument. Når det gjelder de umiddelbare og konkrete konsekvensene for kulturminner og kulturmiljøer lokalisert direkte inntil hovedtraseene, er det redegjort for disse på en oversiktlig og instruktiv måte i form av tekst, planer og fotomontasjer. Det er imidlertid ikke her den største truselen

mot kulturmiljøene ligger. Truselen ligger i de overordnede planer for transportsystemet og de langsiktige konsekvenser dette vil få - ikke bare for miljøer som grenser inn til hovedtraseene - men for store deler av de kulturhistorisk verdifulle miljøene i vestregionen.

Etter RAs oppfatning gir utredningen bare svar på en del av de kravene som er fastsatt i programmet. Sentrale problemstillinger med stor betydning for kulturmiljøene er ikke besvart:

I følge programmet skal fase I inneholde en utredning om framtidige transportbehov og alternative strategier. Strategiene skal være definert i alternative prinsipppløsninger for veg og jernbane. Både TREND-, KOLLEKTIV- og MILJØ-scenariet skal fanges opp av utredningen. I analysen av dagens situasjon skal beskrivelse av veg-, kollektiv- og sykkeltrafikk inngå.

Etter RAs oppfatning er det ikke redegjort for alternative prinsipppløsninger, men bare for varianter av samme prinsipp. Etter vår oppfatning hører alle de presenterte forslagene inn under TREND-scenariet. For veg og kollektivtrafikken dreier beskrivelsen seg om hovedtraseene. Man har ikke i tilstrekkelig grad sett på de konsekvenser utvidelser av hovedtraseene og lokalisering av stasjoner vil få for transportsystemet som helhet og dermed for arealbruken i området.

I nytte/kostnad-beregningen tillegges tidsforbruket til de reisende svært stor vekt. Spørsmålet om de ulike reisemåter kan ha ulik kvalitet for de reisende blir ikke berørt. En vesentlig begrunnelse for vern av kulturminner og kulturmiljøer er at de inneholder kvaliteter som gir verdifulle opplevelser. Dette krever igjen at vi ferdes i disse miljøene på en slik måte at vi blir i stand til å oppleve disse kvalitetene - uten samtidig å redusere dem.

Er gange/sykling utelukkende å betrakte som tap av tid, eller kan disse transportformene ha en positiv egenverdi? Ville bruken av sykkel kunne økes dersom det var enklere å ta med sykkel på toget (plass og pris)?

I analysen av kapasiteten på kollektivsystemet, kommer det ikke godt nok fram hvor sprengt denne er. Finnes det egentlig noe reelt alternativ til de bilkøene vi ser i dag?

På side 15 er det gjort en sammenligning av dagens kapasitet på henholdsvis vei og bane. For vekselsystemet er belastningen i rushtiden vist, mens det for toget er vist belastningen på døgnbasis. Når det gjelder antall avganger, viser figuren 8 avganger pr. time i rushtiden, mens det i følge rutetabellene for NSB bare er 2 avganger pr.time på flertallet av stasjonene. Framstillingen gir derfor ikke noe godt bilde av det tilbudet NSB har til de reisende i rushtiden. Når det gjelder buss trafikken, er det heller ikke her vist statistikk som sier noe om kapasiteten i rushtiden.

Utredningen hevder at det er et relativt høyt antall ulykker forbundet med bruk av kollektive transportmidler og at disse ulykkene ikke finner sted på selve reisen, men på vei til og fra transportmiddelet. Flere av samleveiene i vestkorridoren har allerede i dag en sterk blanding av biltrafikk til E 18 og

trafikk av gående og syklende til jernbanestasjon og skole. Vi savner en kartfesting av hvor ulykkene finner sted og en analyse av årsaksforholdene. Dersom det viser seg at det er behov for en sterkere separering av trafikken på samleveiene, er det viktig å være klar over dette før man fastlegger påkjøringsveiene til E 18.

I planleggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen har det vært en overordnet målsetting at flest mulig skal reise kollektivt til flyplassen. Hvilke konsekvenser får dette for utformingen av stasjonene på banen? Er det grunn til å anta at adkomst med bil vil bli langt viktigere for denne trafikantgruppen enn for de reisende med lokaltoget? Mange store bedrifter er lokalisert langs vestkorridoren. Utredningen viser at en stor andel av arbeidstakerne bruker bil til arbeidet. Skal man få disse til å velge togtransport til flyplassen, må det trolig legges vekt på rask og oversiktlig adkomst til stasjonene enten med taxi eller med muligheter for parkering. Dette vil få konsekvenser for arealbruken og dermed for de tilgrensende kulturmiljøene. Det er derfor nødvendig å utrede dette nærmere før det fattes vedtak om stasjonsmønster.

Når det gjelder nytte/kostnad beregningen, er skadene på omgivelsene ikke prissatt. Det bør være mulig å framskaffe tall som kan belyse reduksjon i eiendomsverdi, miljøkvaliteter, helse, m.m.

4. KOMMENTARER TIL DE UTREDETE ALTERNATIVENE OG PÅPEKNING AV BEHOV FOR VIDERE UTREDNINGER

RA vil i det følgende oppsummere de viktigste konflikt-punktene og gi anbefalinger for videre håndtering av disse. For en nærmere omtale av de enkelte kulturminner og miljøer viser vi til selve utredningen og til uttalelsene fra fylkeskultur-sjefen i Akershus og byantikvaren i Oslo.

NSB:

Eksisterende jernbanelinje står i et nært historisk og funksjonelt forhold til bebyggelsen omkring. Det er derfor sterkt ønskelig at denne linjen blir opprettholdt og reservert for lokaltrafikken. Det er viktig at eksisterende stasjoner og stasjonsbygninger blir bevart, da disse utgjør viktige identitetsfaktorer i lokalmiljøet. Stabekk stasjon er en av de best bevarte av disse bygningene. En nedlegging av denne stasjonen ville være svært uheldig også i forhold til den planlagte utbyggingen i Bekkestua-Stabekkområdet.

Når det gjelder trase for det nye dobbeltsporet, vil dagløsninger over alt by på problemer for de omkringliggende miljøene. Det er viktig at man i Asker velger indre linje og at det blir valgt tunnelloøsning fra Sandvika til Skøyen.

På Lysaker er situasjonen svært presset. En utvidelse av stasjonsområdet vil gå på bekostning av det verneverdige industrimiljøet ved elva og den gamle jernbanebrua. Lysaker stasjon er i dag vanskelig tilgjengelig med bil. Det bør derfor utredes om det vil være mer hensiktsmessig å legge

en evt. ny stasjon for fjerntog/Gardermotog et annet sted i Lysakerområdet, fortrinnsvis slik at den får god tilknytting til krysset mellom E18 og Fornebu-Granfoslinjen som i dag framstår som det viktigste trafikknutepunktet i østre Bærum. Det må videre avklares om og hvordan en egen Fornebulinje kan kobles til ett eller begge jernbanetraseene.

På Skøyen må det tas hensyn til boligområdet i Harbitzalleen og det fredete anlegget Sofienlund.

Veil:

Behovet for utvidelse av E 18 og eller Bærumsveien er etter vår oppfatning ikke godt nok begrunnet. Det samme gjelder de nye tverrforbindelsene som er foreslått. Erfaringene viser at man ikke kan bygge seg fra bilkøer. Med bedre veinett følger automatisk økt bilbruk og dermed økte ulemper for miljøet. Utbygging av veinettet vil i tillegg medføre en uheldig konkurranse for kollektivtransportssystemet. Dette underbygges ved at selv i dag, med køer på E 18, betrakter svært mange bil som et gunstigere reisemiddel enn buss og bane.

Utbygging av nye tverrforbindelser mellom E 18 og Bærumsveien kan få svært uheldige konsekvenser. Fordi disse forbindelsene går på tvers av landskapsdragene, vil de føre til økt spredning av støy og forurensning og til en uheldig oppsplitting av eksisterende landskapsrom og kulturmiljøer.

Dette gjelder særlig:

- Avlósområdet med den fredete Løkeberg gård
- Engervannet som et av de få bevarte "grønne rom" i et ellers tettbygd område
- Blommenholm med interessante villaeer og hageanlegg
- Ballerudområdet som en grønn lunge med gammelt gårdstun og gartneridrift
- Stabekk med de gamle veitraseene Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei
- Lysakerelva som et viktig landskapsrom med industriminne, brukonstruksjoner og de nylig fredete arbeiderboligene på Mustad

Deponier:

RA finner at forslaget om å deponere overskuddsmasser på Fornebu virker interessant og bør utredes videre.

5. KONKLUSJON

Den foreliggende utredningen har ikke i tilstrekkelig grad maktet å følge opp de overordnede politiske målsettinger for vern av miljøet, slik disse fremkommer i stortingsmeldinger, rikspolitiske retningslinjer og kommunale og fylkeskommunale planer.

På veisiden er det etter RAs oppfatning nødvendig å utrede alternativer basert på en miljøvennlig og kollektiv strategi, slik det var forutsatt i programmet for fase I. I miljøalter-


nativet må mulighetene for reparasjon av kulturmiljøer som er skadet av tidligere veiutbygginger inngå. Dersom det er ønskelig, bidrar gjerne RA med en presisering av hvilke forhold som må utredes nærmere før kravene til fase I kan anses som oppfylt.

Fylkeskultursjefen har varslet innsigelse til flere av alternativene. RA slutter seg til de faglige vurderingene.

For NSBs vedkommende anser vi utredningen for god nok til at man kan gå videre med fase II.

RA forutsetter at utarbeiding av program for neste fase skjer i en prosess der RA, byantikvaren i Oslo og fylkeskultursjefen i Akershus får anledning til å delta.

For Riksantikvaren


Harald H. Hermansen
avdelingsdirektør


for Knut Skjeggestad

Saksbehandler: Johanne Sognnæs, førstekonsulent

Gjenpart: Miljøverndepartementet, planavd.
Miljøverndepartementet, NK-avd.
Direktoratet for Naturforvaltning
Statens Forurensningstilsyn
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavdelingen
Akershus fylkeskommune, planavd.
Akershus fylkeskommune, fylkeskultursjefen
Oslo kommune
Oslo kommune, byantikvaren

A 2

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
Fylkesrådmannen

UTSKRIFT AV PROTOKOLL

FRA MØTE I FYLKESUTVALGET 11. OKTOBER 1994

SAK NR. 134/94 TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN -
KONSEKVENsutREDNING FASE 1 OG FORLSAG TIL PROGRAM
FOR FASE 2. UTTALELSE

Representanten Kjell Halvorsen (SV) fremmet følgende forslag:

Fylkesutvalget ber om at det foretas en ny konsekvensutredning der en vesentlig mindre omfattende veiutbygging vurderes. Fylkesutvalget vil anbefale at jernbanesystemet utbygges før veisystemet i vestkorridoren.

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 3, første og andre setning, pkt. 4, 5, 8, 9, 10 og 11 ble enstemmig vedtatt.
2. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1 ble vedtatt med 9 mot 6 stemmer (H, Frp).
3. Kjell Halvorsens forslag fikk 2 stemmer (SV).
4. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 2 ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (SV).
5. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 3, siste del, ble vedtatt med 10 mot 5 stemmer (H).
6. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 6 og 7 ble vedtatt med 10 mot 5 stemmer (H).

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

1. Akershus fylkeskommune ber om at det utarbeides et bedret beslutningsgrunnlag for vegutbygging og samlet kollektivsatsing før konsekvensutredning fase 2 for veg igangsettes. Det er ønskelig å finne fram til tiltak som kan redusere behovet for veginvesteringer. Det tenkes da særlig på en kom-

binasjon av ulike former for samferdselspolitiske tiltak. Elementer i dette arbeidet bør være:

- a) Finne tiltak som må til for å få flest mulig reisende over på kollektivtransport.
- b) Utvikling av en kollektivtrafikkorientert arealbruk som ledd i oppfølgingen av riks-politiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging.

Konsekvensutredning fase 2 for jernbane kan gjennomføres som foreslått.

2. Akershus fylkeskommune gir sin tilslutning til vegvesenets anbefaling om en videreføring av hovedalternativene B1 "Fornebu-linjen" og C "E18/Bærumsveilinjen". Det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som vist i alternativ B1. Fylkesutvalget anbefaler derfor at en i fase 2 vurderer alternativ B og C i sammenheng med tunnelvariantene i D4. Dette er nødvendig for å finne en optimal løsning mht. kostnader, miljø og etappevis utbygging.
3. Fylkesutvalget gir sin tilslutning til NSBs prinsipielle anbefaling om at et nytt dobbeltspor har stasjon i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjoner blir da i alt betjent av 4 spor. Fylkesutvalget anbefaler at en i Asker benytter trasé "Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen velger "Tunnel-linje H". Fylkesutvalget understreker viktigheten av en jernbaneutbygging som tar mest mulig hensyn til miljø og bebyggelse i nærheten av jernbanen.
4. Fylkesutvalget vil peke på at de store investeringene som er foreslått, vil gi betydelige endringer i dagens økonomiske rammebetingelser for driften av kollektivtrafikken i Vestregionen. Dette vil medføre økt subsidiebehov for NSB og Akershus fylkeskommune/SL p.g.a. økt ressursbruk i rushtiden og dårlig utnyttelse av vognparken over døgnet. Fylkesutvalget kan ikke se hvordan Akershus fylkeskommune vil kunne finansiere et slikt økt tilskuddsbehov, dersom ikke overføringsordningen/inntekts-systemet fra staten også endres.
5. Fylkesutvalget mener at etterbruken av Fornebu må avklares mht. bolig- og næringsstruktur i fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilnytning kan konkretiseres og analyseres nærmere.

av Fornebu, må det utredes et kollektivtrafikktilbud med båt mellom Fornebu - Oslo som et supplement.

7. Fylkesutvalget anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen.
8. Fylkesutvalget er av den oppfatning at innsjekkingsmuligheter i vestregionen for flypassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Fylkesutvalget ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika og Asker.
9. Fylkesutvalget mener at kapasiteten for tog gjennom Oslotunnelen må økes, f.eks. ved bygging av ny tunnel.
10. I konsekvensutredningens fase 2 må det gjennomføres en grundig analyse av hvilke konsekvenser en vegutbygging vil få for natur, kultur og miljø. Det bør settes spesiell fokus på tiltak som kan bedre miljøforholdene langs problemsonen E18.
11. Det må utredes nærmere hvilken effekt utbygging av vegnettet i vestkorridoren vil få for vegnettet i Oslo.

14.10.1994

Reit utskrift bevitnes:


Inger Lie

FYLKESUTVALGET

SAK NR. 134/94 TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN - KONSEKVENSTREDDNING FASE 1 OG FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE 2. UTTALELSE

BAKGRUNN

Akershus fylkeskommune har i brev av 31. mai 1994 fra tiltaks-
haverne Statens vegvesen og NSB mottatt transportutredningen
for vestkorridoren til uttalelse. Høringsfristen er satt til
15. september, men etter henvendelse har fylkeskommunen fått
utsettelse til etter fylkesutvalgets behandling 11. oktober.

Fylkesutvalgets medlemmer har tidligere fått oversendt:

- Høringsbrev fra Statens vegvesen og NSB av 31. mai 1994
- Transportutredning for vestkorridoren - Sammendrag av konse-
kvensutredning fase 1 med foreløpige anbefalinger av hoved-
alternativer for veg og jernbane
- Veg og jernbane i "vestkorridoren" (populærsammendrag)
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker - Forslag til program for
konsekvensutredning fase II
- Vegsystemet i vestkorridoren - Forslag til program for
konsekvensutredning fase II

Møtende vararepresentanter kan få disse dokumentene ved
henvendelse til fylkesrådmannens kontor.

././. Vedlagt følger nå

- Samferdselsstyresak 44/94 med utskrift fra samferdsels-
styrets møteprotokoll (Vedlegg 1)
- Uttalelse fra utdanningsdirektøren av 26. august 1994
(Vedlegg 2)
- Uttalelse fra helse- og sosialdirektøren av 31. august 1994
(Vedlegg 3)
- Uttalelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus datert 21.
september 1994 (Vedlegg 4)
- Byrådsak 241/94 - Byrådets forslag til uttalelse fra Oslo
kommune (Vedlegg 5).
- Transportutredning for vestkorridoren - Uttalelse fra
fylkeskultursjefen av september 1994. (Eget dokument)

HVA SAKEN GJELDER

Det er til dels store kapasitetsproblemer på både veg og jern-
bane gjennom vestkorridoren ut fra Oslo. Problemene forventes å
øke på grunn av antatt vekst i boliger og arbeidsplasser i
området. På grunnlag av vedtatte utredningsprogram har
Statens vegvesen og NSB i samarbeid utført konsekvs utred-
ninger for alternative måter å løse problemene på. Med basis i
resultatene fra denne første fasen av konsekvensutredningene

foreslår tiltakshaverne at det arbeides videre med noen få
hovedalternativer i fase II av konsekvensutredningene.

For innholdet i konsekvensutredningene for øvrig viser vi til
det tidligere utsendte materialet. Fylkesrådmannen vil også
peke på et kortfattet sammendrag av hovedpunktene i kapittel 2
i saksforelegget til samferdselsstyret, som gir et godt over-
blikk over problemstillingene.

SAMMENDRAG AV INNKOMNE UTTALELSER

Samferdselsstyret

Samferdselsstyret behandlet transportutredningen på sitt møte
8. september 1994 som sak 44/94 og fattet følgende vedtak:

"1. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til vegvesenets
anbefaling om en videreføring av hovedalternativene B1
"Fornebu-linjen" og C "E18/Bærumsvelinjen". Det er lite
ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som
vist i alternativ B1. Samferdselsstyret anbefaler derfor at
en i fase 2 vurderer alternativ B og C i sammenheng med
tunnelvariantene i D4. Dette er nødvendig for å finne en
optimal løsning mht. kostnader, miljø og etappevis
utbygging. (Mot 7 stemmer, A, SV, V)

Samferdselsstyret mener at konsekvensutredningen for
vestkorridoren fase 2, bør utrede følgende punkter:

- a) Hvilke tiltak som må til for å få flest mulig reisende
over på kollektivtransport. (Mot 6 stemmer, H, Frp)
- b) (Mot 6 stemmer, H, Frp)
- c) Hvilken effekt en storstilt utbygging av veinettet i
Akershus vil få for veinettet i Oslo.
(Mot 6 stemmer, H, Frp)

2. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSBs prinsipielle
anbefaling om at et nytt dobbeltspor har stasjon i Asker,
Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjoner blir da i alt
betjent av 4 spor. (Enstemmig)

Samferdselsstyret anbefaler at en i Asker benytter trasé
"Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen velger "Tunnel-
linje H". (Mot 6 stemmer, H, Frp)

Samferdselsstyret understreker viktigheten av en jernbane-
utbygging som tar mest mulig hensyn til miljø og bebyggelse
i nærheten av jernbanen. (Mot 5 stemmer, H)

3. Samferdselsstyret vil peke på at de store investeringene
som er foreslått, vil gi betydelige endringer i dagens øko-
nomiske rammebetingelser for driften av kollektivtrafikken
i Vestregionen. Dette vil medføre økt subsidiebehov for NSB
og Akershus fylkeskommune/SL p.g.a. økt ressursbruk i rush-
tiden, dårlig utnyttelse av vognparken over døgnet. Sam-
ferds styret kan ikke se hvordan Akershus fylkeskommune
vil kunne finansiere et slikt økt tilskudsbehov, dersom

ikke overføringsordningen/inntektssystemet fra staten også endres. (Enstemmig)

4. Samferdselsstyret mener at etterbruken av Fornebu må avklares mht. bolig- og næringsstruktur i fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilknytning kan konkretiseres og analyseres nærmere. (Enstemmig)
5. Samferdselsstyret mener konsekvensutredningene i fase 2 bør samordnes slik at man får en helhetlig vurdering av et fremtidig veg- og banesystem i Vestregionen. (Enstemmig)
6. I det videre arbeid bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen. (Mot 5 stemmer, H)
7. I forbindelse med avklaringen av etterbruk av Fornebu, må det utredes et kollektivtrafikktilbud med båt mellom Fornebu - Oslo som et supplement. (Mot 6 stemmer, H, Frp)
8. Samferdselsstyret anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen. (Mot 5 stemmer, H)
9. Samferdselsstyret er av den oppfatning at innsjekkingsmuligheter i vestregionen for flypassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Samferdselsstyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjeking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika og Asker. (Enstemmig)
10. Samferdselsstyret mener at kapasiteten for tog gjennom Oslotunnelen må økes, f.eks. ved bygging av ny tunnel." (Enstemmig)

Fylkeskultursjefen

Fylkeskultursjefen vurderer konsekvensutredningen som omfattende og godt presentert, men kan ikke se at utredningsplikten er oppfylt. Dette gjelder spesielt avklaring av de avhengighetene som gjelder mellom veg, bane og deres forhold til kulturmiljø og arealbruk. Det reises spørsmål om en slik avklaring kan skje i fase 2, og det pekes på at dette vil være avhengig av hvordan den videre prosessen legges til rette.

Fylkeskultursjefen ber om at videre planlegging skjer i en samlet prosess for veg, jernbane og tilliggende arealer og ikke som foreslått i separate prosesser.

Fylkeskultursjefen savner en utredning av mulighetene for miljøforbedringer og konsekvenser for større sammenhengende miljøer med høy kulturhistorisk, landskapsmessig eller arkitektonisk verdi. Her nevnes spesielt kulturmiljøet på Høvik og bygningsmiljøet på Blommenholm.

Til de konkrete prinsippløsningene bemerker fylkeskultursjefen:

- For utvidelse av kapasiteten på E18 anbefales traséer etter

E18/Bårumsveilinjen.

- Gjennom Asker anbefales indre linje for høyhastighetsbanen.

Fylkeskultursjefen nevner en del områder av nasjonal og regional interesse som trues av enkelte av alternativene:

- Munkebakken og Polhøgda
- Høvik kirke
- Høvik hovedgård og Villa Solaris
- Kulturmiljøet ved Løkeberg (bygningene er fredet)
- Bispeveien fra Jar til Krokskogen.

For høyhastighetsbanen anbefaler fylkeskultursjefen et av tunnelalternativene mellom Høvik og Lysaker for å skjerme kultur- og boligmiljøet best mulig.

Utdanningsdirektøren

Utdanningsdirektøren mener at det foreliggende materialet ikke gir grunnlag for å vurdere konsekvensene for hver av de 11 videregående skolene i Vestområdet, og vil avvente konsekvensutredningen fase 2 for en slik vurdering. Utdanningsdirektøren vil likevel generelt gi uttrykk for at valg av trasé og tilrettelegging av anleggsarbeidet må ta hensyn til de ulempene i form av støy/vibrasjoner og forurensninger som skolene i nærheten av anleggsområdene kan bli utsatt for. Den videre planleggingen bør også ta hensyn til trafiksikkerheten på elevenes skoleveg.

Helse- og sosialdirektøren

Helse- og sosialdirektøren mener at et helse- og sosialfaglig perspektiv tilsier at trafikkorridorer av denne størrelse bør legges fullstendig atskilt fra tettbebygde områder. I praksis innebærer det for dette konkrete området mest mulig bruk av tunnel - både for veger og skinnegående transport.

I tillegg til uttalelsene fra fylkeskommunens egne organer har fylkesrådmannen også mottatt uttalelser fra Fylkesmannens miljøvernavdeling og Oslo kommune ved bystyrets byutviklingskomité. Disse uttalelsene er lagt ved til orientering.

Fylkesmannens miljøvernavdeling konkluderer som følger:

"Miljøvernavdelingen mener at konsekvensutredningen ikke gir et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av hovedsystemløsning for veg. Utredningsarbeidet har ikke oppfylt intensjonen om å komme frem til gode ressurseffektive helhetsløsninger hvor et viktig mål er å utnytte investeringene slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles kollektivt. Det bør foretas supplerende utredninger om tiltak for å få til et bedre totalt kollektivtrafikkssystem i vestkorridoren kombinert med trafikkpolitiske tiltak for redusert biltrafikk. Vi forutsetter at en slik tilleggsutredning klargjør behov for og dimensjonering av videre vegutbygging.

Konsekvensutredning fase 2, kommunedelplan for nytt dobbeltspor, bør kunne igangsettes, tilsvarende vegutredning bør avvente resultatene av tilleggsutredningen."

Oslo bystyres byutviklingskomité har enstemmig sluttet seg til følgende forslag til uttalelse fra byrådet:

"For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. Det er for Oslo kommune særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. Alternativene som forutsettes videreført i fase II, bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykte vedlegg 1 (undervedlegg 3, kap. 3.3)."

FYLKESRÅDMANNENS MERKNADER

Nødvendig med et bedre beslutningsgrunnlag for vegutbygging og samlet kollektivsatsing

De uttaleinstansene som har berørt spørsmålet, er enige om at det i størst mulig grad bør arbeides videre med en felles, samordnet konsekvensutredning også i fase 2. Dette er begrunnet i behovet for å bedre beslutningsgrunnlaget for en samlet strategi for transport- og arealpolitikken i vestkorridoren, blant annet for å sikre en oppfølging av intensjonene i rikspolitiske retningslinjer (RPR) for areal- og transportplanlegging.

Fylkesrådmannen er enig i at en slik samlet konsekvensvurdering er nødvendig i det videre arbeidet med fase 2. Avklaringer av dimensjonering og trasévalg på vegsiden bør ikke sluttføres før rollefordelingen mellom kollektivtrafikken og veg er nærmere utredet. Spesielt viktig er dette for å kunne følge opp samferdselsstyrets vedtak om å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen.

Fylkesrådmannen er på samme måte som Fylkesmannen og Oslo kommune, i tvil om det er riktig å anbefale en utbygging med så stor vekt på kapasitetsutvidelse på vegnettet som anbefalt av Statens vegvesen. Fylkesrådmannen ønsker derfor å vente med å ta endelig stilling til utbygging av hovedvegsystemet til beslutningsgrunnlaget blir forbedret i fase 2. Konkurransereformholdet bil/kollektiv synes med den foreslåtte kapasitetsutvidelsen å endres i kollektivtrafikkens disfavør. Dette er i strid med viktige politiske mål.

Fylkesrådmannen har merket seg at mer enn 80 prosent av nytten av veginvesteringene er knyttet til sparte tids- og kjøretøykostnader for biltrafikantene i rushtida. Fylkesrådmannen er i tvil om det er riktig å satse så mye på en vegutbedring når rushtidsnyttene er så stor del av den beregnede nytten. Prognosene for år 2010 regner med 1,1-1,2 personer pr. bil i rushtida. Det bør da eksempelvis være mulig med ulike mer for tiltak som øker bruken av hver enkelt bil, og dermed reduserer

behovet for økt vegkapasitet.

Etter fylkesrådmannens mening bør hensynet til miljøforbedring tillegges større vekt enn økning av vegkapasiteten i rushtida.

Samordnet kollektivsatsing med større statlig ansvar.

Kollektivvurderingene i utredningen er mer innrettet på alternative løsninger for nytt dobbeltspor for jernbanen enn på å gjøre en samlet vurdering av framtidig kollektivsatsing i vestkorridoren. Dermed blir det heller ikke vurdert alternativer som innebærer strategier hvor kollektivandelen øker merkbart. Fylkesrådmannen mener at bl.a. følgende spørsmål må stå sentralt i fase 2, f.eks. gjennom det oppstartede arbeidet med kollektivplan 1995 (K95) for Oslo og Akershus:

- * Hvilke tiltak i en samlet satsing på kollektivtrafikk med jernbane, T-bane/trikk/bybane og buss kan bidra til å øke kollektivandelen i vest og redusere bilavhengigheten, og dermed oppfylle kravene i RPR for areal- og transportplanlegging. Dette innebærer en vurdering av alle aktuelle areal- og transportpolitiske tiltak.
- * Kollektivandelen til arbeidsplassene og ulike virksomheter i vest er spesielt lav. Hvilke tiltak kan øke denne andelen?
- * Flere utredninger, bl.a. fra Transportøkonomisk institutt, viser stor samfunnsøkonomisk nytte av å overføre mer av persontrafikken fra individuelle til kollektive reisemidler. På den annen side har staten økte inntekter når biltrafikken øker. Regningen for økt kollektivtransport i Akershus tilfaller i stor grad fylkeskommunen i form av økt tilskuddsbehov. Hvordan kan staten ta et større økonomisk/planmessig ansvar? Og hva er konsekvensen for kollektivtrafikkens driftsutgifter- og inntekter ved alternative framtidige transportstrategier?

Fylkesrådmannen ser positivt på kollektivtransportsektorens arbeid for ytterligere å effektivisere driften. I denne sammenheng er ikke minst tiltak som bedrer kollektivtransportens framkommelighet, og andre tiltak som øker gjennomsnittshastigheten, viktig. Arbeidet med å få mer kollektivtrafikk for hver krone må derfor fortsatt ha høy prioritet, både for å øke tilbudets attraktivitet og for å kunne redusere kostnadene. Flere passasjerer på kollektive reisemidler vil dermed ikke nødvendigvis føre til økt tilskuddsbehov.

Fylkesrådmannen vil imidlertid sterkt understreke samferdselsstyrets påpeking av at staten må engasjere seg sterkere på denne sektoren, både ved å gjennomgå statens totale engasjement i sektoren, og via en gjennomgang av overføringsordninger/inntektssystem fra staten.

Fylkesrådmannen slutter seg til samferdselsstyrets anbefalinger om konkrete tiltak/vurderinger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken i vestområdet (pkt. 7-10).

Resultatet fra arbeidet med transportplan for Oslo og Akershus (TP10) vil blant annet at samtidig bruk av restriktive virke-

midler mht. bilbruk og positive virkemidler for kollektivtrafikk (kfr. framtidsbildet "Miljø") kan stabilisere transportarbeidet med bil - på tross av økt transportbehov - mens antall kollektivreisere øker betydelig. Miljøalternativet - med minst satsing på vegutbygging - hadde i tillegg best framkommelighet på vegnettet.

Fylkesrådmannen anbefaler at det i fase 2 ses nærmere på i hvilken grad den type virkemidler som ble testet i TP10, påvirker behovet for utbygging av hovedvegnettet i vestkorridoren.

Forsterke kollektivtrafikkorientert arealbruk- og oppfølging av rikspolitiske retningslinjer

Transportutredningen viser klart at en sterkere utnyttelse av arealene rundt de kollektive knutepunktene og en høy utnyttelse av frigjorte arealer på Fornebu, vil bidra til økte kollektivandeler. Fylkeskommunen må på sin side følge opp sin rolle som regional planmyndighet overfor kommunene i Vestområdet og bidra til at fokuseringen på en kollektivtrafikkorientert arealbruk forsterkes i tråd med intensjonene i RPR for areal- og transportplanlegging.

Ta hensyn til mottakerkapasiteten i Oslo

Konsekvensutredningen i fase 1 berører i liten grad konsekvensene for spesielt Oslos sentrale deler av anbefalt satsing på transportsystemet i vestkorridoren. Har Oslo tilstrekkelig mottakerkapasitet for den kapasitetsveksten det legges opp til på hovedvegsystemet?

Fylkesrådmannen anbefaler at dette avklares bedre i en samlet konsekvensutredning i fase 2 slik også Oslo kommune ønsker.

Videre utredningsalternativ

Dersom det skal satses på den anbefalte utbyggingen av vegkapasiteten i vest, støtter fylkesrådmannen i tråd med samferdselsstyrets vedtak, anbefalingene om en videreføring av hovedalternativene B1 "Fornebulinjen" og C "E18/Bærumsveilinjen".

Starte konsekvensutredning fase 2 for jernbane

NSB gir en prinsipiell anbefaling om å bygge et nytt dobbeltspor for jernbanen med stasjoner i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen, og at det startes konsekvensutredning i fase 2 for planlegging av nytt dobbeltspor.

Fylkesrådmannen slutter seg til NSBs anbefaling om å starte konsekvensutredning i fase 2 av nytt dobbeltspor for jernbane. Nytt dobbeltspor vil bidra til å bedre det totale kollektivtilbudet og medvirke til å oppfylle intensjonene i RPR (arealtransport). I fase 2 bør alternativer med stasjon både på Fornebu og Lysaker utredes.

Gode argumenter for tunnelløsninger i vest

Dagens transportsystem, og da særlig E18, innebærer en stor miljøbelastning, spesielt i Bærum, men også i Asker. Dette dokumenteres også i fylkeskultursjefens uttalelse. Det er behov for en miljømessig opprusting og en bedre skjerming fra særlig biltrafikkens ulemper i vestområdet. Nye hovedveger kan forsterke miljøbelastningene, særlig når økonomiske avveininger medfører lange strekninger med dagløsninger og det legges opp til fortsatt biltrafikkvekst i regionen.

Både for veg og jernbane er det vurdert alternativer med varierende lengde på tunnelløsninger. Tunnelløsninger er dyrere, men har som regel betydelig større miljøkvaliteter enn dagløsninger. Transportsystemet i vestkorridoren påfører i dag området betydelige støy- og luftforurensninger. Vestområdet er den hardest belastede korridoren i Akershus med slike miljøplager. Samtidig innebærer transportkorridorene betydelige barrierer for befolkningen, ikke minst gjelder dette E18 og jernbanen.

Fylkesrådmannen anbefaler at det i det videre arbeidet legges betydelig vekt på å redusere disse miljøulempene i Vestområdet og minner om at E18 er landets hardest belastede transportåre. De statlige myndigheter bør derfor strekke seg så langt som mulig for få til løsninger som skjermer bo- og rekreasjonsmiljøene når transportsystemet skal utbedres. Fylkesrådmannen forutsetter en aktiv medvirkning i fase 2 fra fagetatens side for å bidra til å redusere negative konsekvenser for miljø (luftforurensning, støy, klima, landskap, naturmiljø, kulturmiljø og kulturminner).

Spesielt fokus på problemsonen E18

Langs store deler av E18, spesielt på strekningen Skøyen-Sandvika, går veg og jernbane parallelt i en sone som særlig vegutbygging har gjort til en problemsone for miljøet, med barriereeffekt, støy, kontorisering og skjemmende støyskjermer.

Fylkesrådmannen slutter seg til fylkeskultursjefens ønske om at det i fase 2 fokuseres spesielt på utfordringen det er å få til en miljøreparasjon i denne sonen.

Konklusjon

Fylkesrådmannen slutter seg i all hovedsak til samferdselsstyrets vedtak, men vil i tillegg i sterkere grad poengtere behovet for tilleggsutredninger om mulighetene for at en større del av transportbehovet kan dekkes av det kollektive transporttilbudet. Slike utredninger bør foretas før den endelige beslutningen om eventuell kapasitetsutvidelse på vegnettet foretas.

Fylkesrådmannen vil derfor foreslå at samferdselsstyrets punkter 1a), 5 og 6 trekkes inn i et nytt punkt 1, og at 1b) og 1c) blir egne punkter.

FYLKESRÅDMANNEN

i n n s t i l l e r:

- 1. Akershus fylkeskommune ber om at det utarbeides et bedret beslutningsgrunnlag for vegutbygging og samlet kollektivsatsing før konsekvensutredning fase 2 for veg igangsettes. Det er ønskelig å finne fram til tiltak som kan redusere behovet for veginvesteringer. Det tenkes da særlig på en kombinasjon av ulike former for samferdselspolitiske tiltak. Elementer i dette arbeidet bør være:

- a) Finne tiltak som må til for å få flest mulig reisende over på kollektivtransport.
- b) Utvikling av en kollektivtrafikkorientert arealbruk som ledd i oppfølgingen av riks- politiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging.

Konsekvensutredning fase 2 for jernbane kan gjennomføres som foreslått.

- 2. Akershus fylkeskommune gir sin tilslutning til vegvesenets anbefaling om en videreføring av hovedalternativene B1 "Fornebulinjen" og C "E18/Bærumsveillinjen". Det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som vist i alternativ B1. Fylkesutvalget anbefaler derfor at en i fase 2 vurderer alternativ B og C i sammenheng med tunnelvariantene i D4. Dette er nødvendig for å finne en optimal løsning mht. kostnader, miljø og etappevis utbygging.

- 3. Fylkesutvalget gir sin tilslutning til NSBs prinsipielle anbefaling om at et nytt dobbeltspor har stasjon i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjoner blir da i alt betjent av 4 spor. Fylkesutvalget anbefaler at en i Asker benytter trasé "Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen velger "Tunnel-linje H". Fylkesutvalget understreker viktigheten av en jernbaneutbygging som tar mest mulig hensyn til miljø og bebyggelse i nærheten av jernbanen.

- 4. Fylkesutvalget vil peke på at de store investeringene som er foreslått, vil gi betydelige endringer i dagens økonomiske rammebetingelser for driften av kollektivtrafikken i Vestregionen. Dette vil medføre økt subsidiebehov for NSB og Akerhus fylkeskommune/SL p.g.a. økt ressursbruk i rushtiden og dårlig utnyttelse av voanparken

over døgnet. Fylkesutvalget kan ikke se hvordan Akershus fylkeskommune vil kunne finansiere et slikt økt tilskuddsbehov, dersom ikke overføringsordningen/inntekts-systemet fra staten også endres.

- 5. Fylkesutvalget mener at etterbruken av Fornebu må avklares mht. bolig- og næringsstruktur i fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilknytning kan konkretiseres og analyseres nærmere.
- 6. I forbindelse med avklaringen av etterbruk av Fornebu, må det utredes et kollektivtrafikktilbud med båt mellom Fornebu - Oslo som et supplement.
- 7. Fylkesutvalget anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen.
- 8. Fylkesutvalget er av den oppfatning at innsjekkingsmuligheter i vestregionen for flypassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Fylkesutvalget ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika og Asker.
- 9. Fylkesutvalget mener at kapasiteten for tog gjennom Øsilotunnelen må økes, f.eks. ved bygging av ny tunnel.
- 10. I konsekvensutredningens fase 2 må det gjennomføres en grundig analyse av hvilke konsekvenser en vegutbygging vil få for natur, kultur og miljø. Det bør settes spesiell fokus på tiltak som kan bedre miljøforholdene langs problemsonen E18.
- 11. Det må utredes nærmere hvilken effekt utbygging av vegnettet i vestkorridoren vil få for vegnettet i Oslo.

Oslo, 04.10.1994

Knut Bakkevig

Vedlegg

Saksbehandler: Ketil Kristiansen, planavdelingen

A 2 a

Vedlegg 1

VEDLEGG TIL FU-ARB-183-94

UTSKRIFT FRA SAMFERDSELSSTYRETS
MØTEBOK 8. SEPTEMBER 1994

SAK NR. 44/94: TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - HØRINGSUTTALELSE

Øyvind Ruud fremmet på vegne av KrF, V og Sp følgende forslag om nytt punkt.:

"6. I det videre arbeid bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen"

Harald Endresen fremmet på vegne av A og SV følgende forslag om nye punkter 8, 9, og 10:

"8. Samferdselsstyret anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen.

9. Samferdselsstyret er av den oppfatning at innsjekkingsmuligheter i vestregionen for flypassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Samferdselsstyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika og Asker.

10. Samferdselsstyret mener at kapasiteten for tog gjennom Oslotunnelen må økes, f.eks. ved bygging av ny tunnel."

Asbjørn Eggum fremmet på vegne av Sp, V og KrF følgende forslag om endret punkt 2. i innstillingen og nytt punkt.7:

"2.....betjent av 4 spor. Samferdselsstyret anbefaler at en i Asker benytter trasé "Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen velger "Tunnel-linje H".

7. I forbindelse med avklaringen av etterbruk av Fornebu, må det utredes et kollektivtrafikktilbud med båt mellom Fornebu-Oslo som et supplement."

Alberte Ruud fremmet på vegne av SV og A følgende forslag om tillegg til innstillingens punkt 1 og 2:

"1. Samferdselsstyret mener at konsekvensutredningen for vestkorridoren fase 2, bør utrede følgende punkter:

- a) Hvilke tiltak som må til for å få flest mulig reisende over på kollektivtransport.
- b) Grundig analyse av hvilke konsekvenser en vegutbygging vil få for natur, kultur og miljø.

2

c) Hvilke effekt en storstilt utbygging av veinettet i Akershus vil få for veinettet i Oslo.

Samferdselsstyret ber om at det foretas en ny konsekvensutredning der en vesentlig mindre omfattende veiutbygging vurderes. Vi vil anbefale at jernbanesystemet utbygges før veisystemet i vestkorridoren.

2. Samferdselsstyret understreker viktigheten av en jernbaneutbygging som tar mest mulig hensyn til miljø og bebyggelse i nærheten av jernbanen."

VOTERING:

Samferdsels sjefens innstilling, punkt 1., ble vedtatt med 8 stemmer (H, Frp, Sp og KrF).

Forslaget fremmet av Alberte Ruud på vegne av SV og A, tillegg til punkt 1. (a-c), ble vedtatt med 9 stemmer (SV, A, Sp, KrF og V).

Forslaget fremmet av Alberte Ruud på vegne av SV og A, tillegg til punkt 1. (siste ledd), fikk 7 stemmer (SV, A og V).

Samferdsels sjefens innstilling, punkt 2., første 2 setninger, ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fremmet av Asbjørn Eggum på vegne av Sp, V og KrF om endret punkt 2., ble vedtatt med 9 stemmer (Sp, V, KrF, SV og A).

Forslaget fremmet av Alberte Ruud på vegne av SV og A om tillegg til punkt 2., ble vedtatt med 10 stemmer (Sv, A, V, Sp, KrF og Frp).

Samferdsels sjefens innstilling, punktene 3., 4. og 5., ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fremmet av Øyvind Ruud på vegne av KrF, Sp og V og nytt punkt 6., ble vedtatt med 10 stemmer (KrF, Sp, V, A, SV og Frp).

Forslaget fremmet av Asbjørn Eggum på vegne av Sp, V og KrF om nytt punkt 7., ble vedtatt med 9 stemmer (Sp, KrF, V, A og SV).

Forslaget fremmet av Harald Endresen på vegne av A og SV om nytt punkt 8, ble vedtatt med 10 stemmer (A, SV, V, Frp, Sp og KrF).

Forslaget fremmet av Harald Endresen på vegne av A og SV om nye punkter 9. og 10., ble enstemmig vedtatt.

Samferdselsstyrets vedtak er etter dette:

1. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til vegvesenets anbefaling om en videreføring av hovedalternativene B1 "Fornebu-linjen" og C "E18/Bærumsvillinjen". Det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som vist i alternativ B1. Samferdselsstyret anbefaler derfor at en i fase 2 vurderer alternativ B og C i sammenheng med tunnelvariantene I D4. Dette er nødvendig for å finne en optimal løsning mht. kostnader, miljø og etappevis utbygging.

Samferdselsstyret mener at konsekvensutredningen for vestkorridoren fase 2, bør utrede følgende punkter:

- a) Hvilke tiltak som må til for å få flest mulig reisende over på kollektivtransport.
 - b) Grundig analyse av hvilke konsekvenser en vegutbygging vil få for natur, kultur og miljø.
 - c) Hvilke effekt en storstilt utbygging av veinettet i Akershus vil få for veinettet i Oslo.
2. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSBs prinsipielle anbefaling om at et nytt dobbeltspor har stasjon i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjoner blir da i alt betjent av 4 spor. Samferdselsstyret anbefaler at en i Asker benytter trasé "Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen velger "Tunnel-linje H". Samferdselsstyret understreker viktigheten av en jernbaneutbygging som tar mest mulig hensyn til miljø og bebyggelse i nærheten av jernbanen.
 3. Samferdselsstyret vil peke på at de store investeringene som er foreslått vil gi betydelige endringer i dagens økonomiske rammebetingelser for driften av kollektivtrafikken i Vestregionen. Dette vil medføre økt subsidiebehov for NSB og Akershus fylkeskommune/SL p.g.a. økt ressursbruk i rushtiden og dårlig utnyttelse av vognparken over døgnet. Samferdselsstyret kan ikke se hvordan Akershus fylkeskommune vil kunne finansiere et slikt økt tilskuddsbehov, dersom ikke overføringsordningen/inntekts-systemet fra Staten også endres.
 4. Samferdselsstyret mener at etterbruken av Fornebu må avklares mht. bolig- og næringsstruktur i fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilnytning kan konkretiseres og analyseres nærmere.
 5. Samferdselsstyret mener konsekvensutredningene i fase 2 bør samordnes slik at man får en helhetlig vurdering av et fremtidig veg- og banesystem i Vestregionen.
 6. I det videre arbeid bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen.
 7. I forbindelse med avklaringen av etterbruk av Fornebu, må det utredes et kollektivtrafikktilbud med båt mellom Fornebu - Oslo som et supplement.
 8. Samferdselsstyret anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen.
 9. Samferdselsstyret er av den oppfatning at innsjekkingsmuligheter i vestregionen for flypassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Samferdselsstyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika og Asker.
 10. Samferdselsstyret mener at kapasiteten for tog gjennom Oslotunnelen må økes, f.eks. ved bygging av ny tunnel.

SAMFERDSELSSTYRET
SAK NR. 44/94
ØØ/TEG/EHO/ØØ

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSSJEFEN

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - HØRINGSUTTALELSE

1. BAKGRUNN

1.1 TRANSPORTUTREDNINGEN NÅ TIL OFFENTLIG HØRING, FRIST 15. SEPT.

Akershus fylkeskommune har i brev av 31. mai 1994 fra tiltakshaverne Statens Vegvesen og NSB mottatt til offentlig høring Transportutredning Vestkorridoren - konsekvensutredning, fase 1, samt forslag til utredningsprogram for fase 2. Tiltakshavernes brev ligger vedlagt. (kfr vedlegg 1).

Høringsfrist er satt til 15. september 1994, men det er akseptert at saken vil bli behandlet i fylkesutvalget først den 11. oktober.

1.2 BAKGRUNN FOR TRANSPORTUTREDNINGEN

NSB og Statens vegvesen planlegger å gjennomføre betydelige investeringer i transportsystemet mellom Asker og Oslo, den såkalte "Vestkorridoren". Statens vegvesen forbereder en utbygging av vegsystemet i korridoren, mens NSB ønsker å bygge et nytt dobbeltspor på strekningen.

Bakgrunnen for ønsket om å bygge ut vegsystemet er blant annet trafikkavviklingsproblemene på E18. E18 er landets mest trafikkerte vegstrekning og en viktig lenke i basisvegnettet i og gjennom Oslo-området. Effektiviseringstiltak er gjennomført i påvente av en utbygging. De store avviklingsproblemene på E18 og et mangelfullt helhetlig vegnett i korridoren medfører at mye av trafikken overføres til samle- og lokalveger med dårlig standard. Dette har store negative virkninger for bo-områder og for trafikksikkerheten. Sikring av framkommeligheten for kollektivtrafikken på veg blir en viktig faktor i planleggingen.

Dobbeltsporstrekningen Asker - Oslo er en av Norges mest trafikkerte linjer. Banen trafikkeres av tog med ulike stopp-mønstre og hastighet, noe som medfører at linjenettets kapasitet til dels er overbelastet. Dette går ut over reisetid, frekvens, punktlighet og service. NSB planlegger derfor et nytt dobbeltspor for direkte tog, slik at den nåværende traseen kan reserveres for lokaltogene.

Det gjennomføres konsekvensutredninger i hht fastsatte utredningsprogrammer etter plan- og bygningslovens kap. VII-a i 2 faser, hvorav den første er felles for veg og jernbane. Denne første fasen avsluttes med foreløpige anbefalinger. Neste fase (fase 2) foreslås gjennomført separat av tiltakshaverne.

Konsekvensutredningen (KU) i fase 1 omfatter:

- * Transportutredning av ulike systemløsninger med analyse av rollefordeling mellom veg- og kollektivtrafikk.
- * Hovedløsninger for veg og jernbane med investeringskostnader, utredning av samfunnsmessige konsekvenser og konsekvenser for miljø.

1.3 DOKUMENTASJON.

NSB og Statens vegvesen (tiltakshaverne) har utarbeidet omfattende dokumentasjon av utredningsarbeidet, som er utført med betydelig konsulentbistand. Det er sendt ut følgende trykkede dokumentasjon til høringsinstansene:

- * Konsekvensutredning, fase 1 ("stor bok", 201 sider, A3 format)
- * Sammendrag av konsekvensutredning, fase 1, med foreløpige anbefalinger av hovedalternativ for veg og jernbane. (49 sider)
- * Veg og jernbane i "Vestkorridoren". Populærsammendrag (folder).
- * Forslag til program for KU fase 2.

Dokumentasjonen er tiltenkt behandling av forskjellige målgrupper; "stor bok" er først og fremst tiltenkt administrative faginstanser, mens det er antatt at politiske beslutningstakere finner tilstrekkelig beslutningsstøtte i sammendraget, som samferdselssjefen forøvrig har sendt ut til samferdselsstyrets (faste) medlemmer i sitt brev av 2. august 1994. Populærsammendraget er tiltenkt publikum/andre interesserte.

1.4 VIDERE FREMDRIFT.

Videre fremdrift for selve planarbeidet er følgende: Etter høringsrunden vil tiltakshaverne behandle innkomne bemerkninger, som sammen med kommentarer og anbefalinger for veg og jernbane deretter vil bli oversendt Vegdirektoratet og NSBs banedivisjon for godkjenning.

Samferdselsdepartementet har delegert myndighet som fagdepartement til Vegdirektoratet og NSB ved Banedirektøren. Godkjenning av konsekvensutredningen skal skje i samråd med Miljøvern- departementet. NSB og Vegdirektoratet er enige om å fremme en felles innstilling til Samferdselsdepartementet i den sentrale behandlingen om valg av løsninger.

Program for konsekvensutredning fase 2 for veg og jernbane vil bli godkjent av hhv. Vegdirektoratet og NSB ved Banedirektøren i samråd med Miljøverndepartementet.

Hovedvegssystemet i Vestkorridoren er i denne utredningen forutsatt gjennomført i tidsrommet 2000-2006. Den videre planlegging for utbygging av et hovedvegnett i Vestkorridoren vil bli gjennomført kontinuerlig i årene fremover, slik at de nødvendige kommunedelplaner og reguleringsplaner vil foreligge til planlagt start for utbyggingen.

Utbygging av nytt dobbeltspor er i Norsk Jernbaneplan 1994-97 forutsatt gjennomført i perioden 1997-2001. NSB har allerede startet opp med konsekvensutredninger fase 2, som skal være innspill til kommunedelplaner for strekningen. NSB vil komme med en anbefaling av trase ved årsskiftet 1994/95. Det skal deretter utarbeides reguleringsplaner for parsellene. Trase for dobbeltsporet kan da vedtas i kommunedelplanene våren 1995.

2. OM INNHOLDET I KONSEKVENsutREDNINGEN FASE 1

Samferdselssjefen vil innledningsvis presisere at det utsendte sammendraget er å betrakte som en utfyllende del av saksforelegget og viser til dette.

Samferdselssjefen har likevel laget et sammendrag som refererer viktige hovedpunkter i konsekvensutredningen. Dette sammendraget ligger vedlagt, (kfr. vedlegg 2). I tillegg vedlegges tiltakshavernes "populærsammendrag", (kfr. vedlegg 3).

I denne delen av saksforelegget vil samferdselssjefen derfor kun kort referere noen utvalgte punkter fra tiltakshavernes materiale:

Først om referansealternativet, som resultatene måles mot:

Det er gjennomført omfattende transportanalyser for å vurdere ytterligere tiltak på veg- og kollektivsiden etter at det såkalte referansealternativet er forutsatt gjennomført innen utgangen av 1998.

Referansealternativet er et definert transportsystem på veg- og kollektivsiden som består av "dagens situasjon" (1990), med tillegg av følgende igangsatte og vedtatte prosjekter for perioden 1994-98:

Vegprosjekter som inngår i referansealternativet:

- * Granfosslinjen
- * Utbedret Store Ringvei med planfrie kryss
- * Ekebergprosjektet
- * Vestbanekrysset
- * Bekkestuatunnel
- * E16 Kjørbo/Hamangkrysset i 4 felt
- * Østre Lenke Sandvika
- * E18 Oreholtkrysset Asker.

Kollektivprosjekter som inngår i referansealternativet:

- * NSB
 - Gardermobane
 - Nytt driftsopplegg Oslo S - Sandvika - Asker
 - Ny Slepends stasjon
 - Dobbelspor Ski - Moss.
- * Buss-ekspress E18 Filipstad
- * Diverse fremkommelighetsforbedringer i Oslo og Akershus
- * Pendeldrift på forstadsbaner med full T-banestandard på Østeråsbanen
- * T-bane til Klemetsrud.

Referansealternativets kollektivtilbud inneholder ikke store endringer i infrastrukturen i Vestkorridoren, men store forbedringer for kollektivtilbudet ved endrede driftsopplegg i forhold til dagens situasjon. Dette gjelder særlig for NSB med gjennomgående tog til Gardermoen, bedret tilbud for lokaltog (spesielt utenom rushet) mellom Asker og Oslo/Skøyen samt pendeldrift mellom østlige og vestlige forstadsbaner.

Alternative veg- og kollektive transportsystemer i analysen

For kollektivsystemet gjelder konsekvensutredningen beregnede effekter av tiltakene nytt dobbeltspor Asker - Skøyen, ny Ringeriksbanen, banebetjening av Fornebu, alternative bussystemer, baneforlengelser i Bærum samt bedringer av kollektivsystemet i Oslo.

For vegsystemet omfatter analysen ulike løsninger for utbedring/utbygging av E18 mellom Asker og Framnes, Bærumsveien, samt diagonaler og tverrforbindelser mellom disse viktigste hovedvegforbindelsene i korridoren mellom Sandvika og Skøyen. I tillegg er en del kombinasjoner av veg- og kollektivsystemer vurdert.

Det er lagt vekt på å gruppere tiltak slik at det er mulig å studere endringer i rollefordeling (kollektiv-/bilandel i forskjellige snitt og delområder), og endringer i transportkvalitet (reisetid på ulike reiserelasjoner og trafikantnytte for nærtrafikk og eksterntrafikk), isolert fra de enkelte tiltak. Det er også beregnet netto endringer i driftskostnader for kollektivselskapene, for å vise hva trafikantnyttan har som økt kostnadsside for det bedrede kollektivtilbudet.

De viktigste resultater fra transportanalysen

Endringer i rollefordeling og transportkvalitet for de ulike systemløsningene er vist i hovedrapporten. De viktigste resultater fra transportanalysen kan oppsummeres på følgende måte:

Alternative kollektive transportsystemer

- * En sterk forbedring av kollektivtilbudet alene (jernbane, forstadsbane og buss) vil ikke endre rollefordelingen mellom bil og kollektivtrafikk i vesentlig grad.

- * Referansealternativets vedtatte forbedringer i perioden 1994-98 gir svært god effekt sett i forhold til dagens kollektivsystem. Tiltakene som gir denne standardhevingen er i hovedsak endringer i driftsopplegg på jernbane og forstadsbaner uten vesentlige investeringer i infrastrukturen.
- * Utbyggingen av nytt dobbeltspor Asker-Skøyen gir ingen stor økning for nærtrafikken på kollektivsiden i Vestkorridoren i forhold til referansealternativet. Det nye dobbeltsporet gir primært økt kollektivandel mellom Asker og resten av Vestkorridoren/Oslo, da det er på disse reiserelasjonene at det er størst forbedring av tilbudet. Dette gjelder både avganger og reisetid i forhold til referansealternativet.
- * Fordi konseptet med nytt dobbeltspor også inkluderer omlegging av bussruter med mating og overgang fra matebuss til bane, vil en for en del reiserelasjoner i Bærum og mellom Bærum og Oslo få økt reisetid for kollektivtrafikanter.
- * Nytteeffekten for NSBs "eksterntrafikanter" med start-/målpunkt utenfor modellområdet er større enn for nærtrafikken. Dette på grunn av stor reduksjon i reisetid gjennom Vestkorridoren, både for reisende til hovedflyplass på Gardermoen og for NSBs rutenett fra vest.
- * Den største endring i rollefordelingen ved bygging av dobbeltspor er overføring av trafikk fra buss til bane. Det er beregnet at antall reisende med NSB øker med 6000 - 11 000 over bygrensen.
- * Etablering av nytt dobbeltspor med stopp på Lysaker gir økt kollektivandel og trafikantnytte for nærtrafikken i forhold til stopp bare på Asker - Sandvika - Skøyen. Nytteeffekten er også større for NSBs "eksterntrafikanter" ved denne systemvarianten. Nytt dobbeltspor med stopp på Lysaker gir også størst overgang fra buss til jernbane med en økning på 11 000 trafikanter over bygrensen.
- * Utbygging av Ringeriksbanen med avgrensning fra nytt dobbeltspor ved Sandvika gir ingen vesentlig økning av kollektivandel for nærtrafikken, med en markert økning av trafikken på jernbanen som følge av eksterntrafikken på Ringeriksbanen. Det er bare systemvarianten med stopp på Rykkinn som gir merkbar effekt for nærtrafikken.
- * Utbygging av bane til framtidig utbyggingsområdet på nåværende Fornebu flyplass med betjening av lokaltog eller bybane gir en viss effekt for øking av kollektivandel for nærtrafikken.
- * Lokaltogbetjening uten noen nedleggning av eksisterende stasjoner og med stopp på lokalsløyfe på Fornebu, samt betjening med bybane gir totalt sett størst effekt for nærtrafikken.
- * Lokaltogbetjening av Fornebu er det systemalternativet som gir størst effekt for det vestrettede transportbehovet. De vurderte buss- og bybanebetjente variantene for Fornebu er primært Oslo-rettet kollektivtilbud.

- Den største endringen i rollefordelingen ved etablering av banebetjening av Fornebu er overføring av trafikk fra buss til bane, opptil 10 000 trafikanter for bybanekonseptet.
- Analysene av alternative bussystemer viser at bussen har en meget viktig rolle i dekingen av det kollektive transportbehovet i Vestkorridoren. Systemene med økt satsing på buss kan gi gode effekter for kollektivandel og trafikantnytte. Bussystemer krever ikke store investeringer i infrastruktur i transportkorridoren, dersom vegsystemet har framkommelighet til å gi bussene en tilfredsstillende avvikling.
- En videre forbedring av et kollektivsystem med matebuss og direkteruter for buss vil kunne gi økt total kollektivandel for nytt dobbeltspor Asker-Skøyen. Det synes som kombinasjonen mating til bane vest for Sandvika og direktebuss øst i korridoren kan gi en optimalisering av trafikantnytte og driftskostnader på kollektivsiden.
- Det er vurdert et kollektivsystem med forlengelse av Kolsåsbanen til Rykkinn, Østeråsbanen til Bekkestua og videre til Sandvika, samt bybanebetjening til Fornebu. Dette representerer et eksempel på såkalt "maksimal" kollektivsatsing i utredningen, med nytt dobbeltspor Asker-Skøyen, ny Ringeriksbane og bedret kollektivt mottagersystem i Oslo (bl.a. ny T-banering).

"Maksimal" kollektivsatsing gir en markert økning i kollektivtrafikken. I forhold til referansealternativet viser beregningene en total økning i antall kollektivreisende med omlag 9000 kollektivturer for nærtrafikken i området. Dette tilsvarer 7% økning av kollektivturer i forhold til referansealternativet.

En slik satsning gir imidlertid en økning i beregnede netto driftskostnader på ca 272 mill. kroner pr. år i forhold til referansealternativet. Dette overstiger trafikantnyttene med 40 mill. kroner. Samferdselssjefen vil allerede her bemerke at forslaget vil påføre Akershus fylkeskommune/SL betydelige økte subsidier til kollektivtrafikken med dagens ansvarsdeling for driften av kollektivtrafikken.

En sammenstilling av nærtrafikk i modellområdet, år 2010 viser ytterpunktene:

	Koll.turer	%-vis endring
1990 kollektivsystem	119.000	- 5,5%
Referansealternativet	126.000	-
"Masimal kollektivsatsing"	135.000	+ 7%

Forskjellen mellom "dårligste og beste" kollektivalternativ i utredningen gir en beregnet forskjell på 16000 kollektivturer for nærtrafikken, dette utgjør omlag 13% variasjon på kollektivtrafikken.

Alternative hovedvegssystemer

Det er analysert ulike varianter av 3 systemløsninger for utbygging av hovedvegssystemet i Vestkorridoren.

- Utbygging av vegnettet gir ikke vesentlig endring i rollefordelingen mellom veg- og kollektivtrafikk i Vestkorridoren. Det er bare ubetydelige forskjeller mellom de ulike systemløsningene på vegsiden. Over ulike snitt og ulike delområder viser beregningene en overføring av mellom 500 og oppimot 2000 kollektivreisende til biltrafikk i forhold til referansealternativet. For biltrafikken utgjør dette en økning av størrelsesorden 0,4%.
- Bedret avviklingsforhold på vegnettet gir en meget stor beregnet trafikantnytte for biltrafikantene, samt et lite bortfall av inntekter for kollektivselskapene.
- Utbygging av Børumsveien i indre korridor som avlastning av E18-korridoren gir størst beregnet trafikantnytte.
- Utbygging av ny E18 mellom Blommenholm og Vækerø med nedbygging av eksisterende E18 til hovedsamleveg gir best balanse i avvikling for hovedvegnettet.

Kombinasjoner av veg- og kollektivsystemer

Det er analysert ulike varianter av 3 systemløsninger for utbygging av hovedvegssystemet i Vestkorridoren.

- Kombinasjonsløsningen gir ikke vesentlige endringer i rollefordeling mellom veg- og kollektivtrafikk.
- Utbygging av hovedvegssystemer i kombinasjon med nytt dobbeltspor samt eventuell Ringeriksbane og banebetjening Fornebu gir en beregnet overføring fra bil til kollektivtrafikk på mellom 1000 og 2000 bilturer for enkelte snitt og delområder i forhold til referansealternativet.

Politiske virkemidler

Transportanalysen er gjennomført med utgangspunkt i eksisterende kostnadsnivå mellom bil- og kollektivtrafikk. Det er imidlertid utført følsomhetsanalyser hvor kjørekostnader, bompengesatser, parkeringstilbud er endret for å se hvilke utslag dette gir mht. rollefordelingen i Vestkorridoren. I tillegg er det analysert hvilke endring en bedret/samordnet areal- og transportplanlegging gir mht. antall kollektivreisende.

Resultatene viser at de såkalte politiske virkemidler har større effekt enn å bygge ut tilbudssiden. En sterk endring av prisforholdet mellom bil- og kollektivtrafikk gir de største utslagene med tanke på å endre rollefordelingen.

Man har beregnet effektene av en sterkere konsentrasjon av boliger og arbeidsplasser på Fornebu enn forutsatt i referansealternativet (25 500 bosatte og 17 000 arbeidsplasser i flyplassområdet). En slik utvikling i arealbruk er beregnet å gi en økning i kollektivtrafikken av samme størrelsesorden som alternativet "maksimal kollektivsatsing".

TILTAKSHAVERNES ANBEFALTE LØSNINGER FOR VEG OG JERNBANE

VEGUTBYGGING

Statens vegvesen i Oslo og Akershus har foreløpige anbefalinger med hensyn til utbyggingen av vegsystemet i Vestkorridoren:

E18:

Asker - Holmen: Ingen utbygging. (dvs. 4 felt).

Holmen - Blommenholm: Utbygging til 6 felt.

Blommenholm - Vækerøkrysset: Bygges.

For å løse de trafikkproblemene en har på vegene i dag, er det viktig å bygge ut et helhetlig vegnett med hovedveger, tverrforbindelser og veger for å betjene lokale behov.

Som grunnlag for en slik prinsipp-løsning anbefaler Statens vegvesen en vidererøring av to hovedalternativ: det såkalte B1 "Fornebu-linjen" og C "E18/Bærumsveillinjen". Det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som det blir i alternativ B1. En anbefaler derfor at en i neste fase av utredningsarbeidet vurderer alternativene B og C i sammenheng med andre tunnelvarianter. Dette er nødvendig for å finne den best mulige løsning med hensyn til kostnader og miljø. Det er dessuten viktig å legge til rette for etappevis utbygging.

En utbygging av E18 etter prinsippene i alternativ B gir mulighet for en "nedbygging" av dagens trasé til en hovedveg i næringskorridoren mellom Blommenholm/Høvik og Vækerøkrysset. Med nedbygging menes en 4-felts veg med plankryss og redusert hastighet til 60 km/t.

Uten en differensiering av vegnettet vil det være vanskelig å løse de problemer en opplever langs E18 i dag. Og uten en slik helhetlig oppbygging av vegsystemet vil det være vanskelig å videreutvikle næringskorridoren gjennom Bærum.

For å kunne avvikle det meste av trafikken på hovedvegene er det også nødvendig at man forbedrer det øvrige vegnett utenfor E18.

Det kreves imidlertid videre utredninger for å kunne komme med endelige anbefalinger om løsninger for disse deler av vegnettet i Vestkorridoren. Følgende momenter vil bl.a. inngå i en slik vurdering:

- * For sentrumsrettet trafikk ligger ca. 40% av turene i øvre Bærum. Bærumsveien bør derfor vurderes både som 2- og 4-felts-løsning.
- * Forslagene om en ny tverrforbindelse fra Bekkestua-området ned til E18 og Fornebu-området vil sammen med en ny lenke fra Bærumsveien ved Jar og ned til Granfosslinjen ved Mustad kunne være viktige med tanke på å binde Bærum til de nye utbyggingsområdene på Fornebu og avlaste lokalvegene i den østre del av Bærum.

- * Den planlagte utbyggingen av ny Høvikveg må vurderes i sammenheng med forslaget om en ny tverrforbindelse fra Bekkestua til E18 og Fornebu og endelig utforming av E18. Behovet for og nytten av en mulig veglenke mellom Avløs og Sandvika bør vurderes nærmere.
- * Forslaget om en diagonal fra Bærumsveien ned til E18 ved Vækerøkrysset vil kunne være en gunstig for sentrumsrettet trafikk, men tilknytningen vil kunne være avhengig av hvilken løsning en får for E18.
- * Det å sikre god fremkommelighet for buss i E18-korridoren gjennom Sandvika og det øvrige Bærum er viktig for valg av løsninger.

JERNBANEN

Mellom Skøyen og Asker foreslår NSB å bygge nytt dobbeltspor som reserveres for tog med høy hastighet og få stopp.

NSB anbefaler at det nye dobbeltsporet for fjerntog har stasjon og stopp i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen (stasjonsmønster H). Disse stasjonene blir da betjent av alle fire spor.

NSB anbefaler at lokalsporet følger dagens trasé og stasjonsmønster. I tillegg bør det legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebu-området med ytterligere dobbelt lokalspor mellom Høvik og Lysaker, når området blir bygget ut. Den samlede kapasiteten på sporene vil bli mer enn fordoblet som følge av separering av trafikken. Punktligheten vil bli betydelig bedret på begge spor, og togene på hurtigsporet vil kunne fremføres vesentlig raskere. Det nye sporet skal trafikkeres av regiontog til Sørlandet og Vestlandet, Inter City-tog og Gardermoen-tog.

KOSTNADER

Investeringene er bare grovt beregnet på det planstadiet utredningene nå befinner seg, og størrelsen varierer sterkt fra alternativ til alternativ. Med alle forbehold og i prisnivå 1993 ligger veginvesteringene i størrelsen 1,5 - 2,5 milliarder kroner, mens prisen for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker har en prislapp på 2,5 milliarder. Med andre ord representerer forslagene tilsammen 4 - 5 milliarder kroner til infrastruktur på veg- og banesiden i Asker og Bærum frem mot år 2010. En eventuell jernbanebetjening av Fornebu-området vil i tillegg komme på rundt 0,8 milliarder.

3. FORSLAG TIL PROGRAM FOR KU FASE 2.

Statens vegvesen, Oslo og Akershus har utarbeidet et forslag til program for konsekvensutredning fase 2. Forslaget ligger vedlagt i sin helhet, (kfr. vedlegg 4 "Vegsystemet i Vestkorridoren").

NSB har sin del allerede startet opp med konsekvensutredninger f. 2, ettersom utbygging av nytt dobbeltspor er forutsatt gjennomført i perioden 1997-2001 iht Norsk Jernbaneplan 1994-97.

NSB vil komme med en anbefaling av trase ved årsskiftet 1994/95. Det skal deretter utarbeides reguleringsplaner for de aktuelle parsellene. Trase for dobbeltsporet kan i så fall vedtas i kommunedelplanene våren 1995.

Tiltakshaveren NSB Bane Region Sør har utarbeidet et forslag til program for konsekvensutredning fase 2. Også dette forslaget ligger vedlagt i sin helhet, (kfr. vedlegg 5 "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker").

Samferdselssjefen viser til tiltakshavernes vedlagte forslag til programmer for konsekvensutredning fase 2, men vil likevel framheve et par punkter i vegvesenets forslag:

Tiltakshaveren uttaler at det i den videre planprosessen vil være naturlig å utvikle nye løsninger som på ulike delstrekninger kombinerer elementer fra de hovedløsnigner som er presentert i konsekvensutredning fase 1. Det foreslås eksempelvis at vegalternativene B1 (Fornebulinjen) og C E18/Bårumsveilinjen) vurderes i sammenheng med tunnellvariantene i alternativ D4 for å finne en optimal løsning mht kostnader, miljø og etappevis utbygging.

Det uttales også følgende vedr. kollektivtransport: Det er gjennomført omfattende transportanalyser for å vurdere ytterligere tiltak på veg- og kollektivsiden etter at referansealternativet er gjennomført i 1998. Utredningene i fase 1 gir ikke godt nok grunnlag for en anbefaling av detaljerte tiltak for kollektivtrafikktilbud med buss og bane, og det foreslås at utredningene føres videre som en del av fase 2.

4. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERINGER

4.1 BEHANDLING I SL

Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S (SL) har i sin SL-styresak 31/94 "Transportutredning for Vestkorridoren." oppsummert sine kommentarer slik:

"Transportutredning for vestkorridoren bør videreføres. I Akershus er utbygging av nytt dobbeltspor viktig først og fremst for bedring i regulariteten for buss og jernbane. Kollektivtrafikken har en stor andel arbeidsreisende. Regularitet er for disse trafikantene viktigere enn et par minutter spart reisetid. Nytt dobbeltspor og bussfelt vil i denne sammenheng ha større betydning enn eventuelle baneforlengelser.

Erfaringer fra ulike kollektivforsøk har gitt resultater som til dels avviker fra de resultatene som er framkommet i denne analysen. Fase 2 av utredningen bør sammenholde modellresultatene med praktiske erfaringer fra lignende tiltak.

Kvaliteten i driftstilbudet bør kontrolleres slik at ulikheter i bl.a. ambisjonsnivået hos dem som har lagt inn driftsoppleggene elimineres."

SLs administrasjon har ellers bl.a. merket seg at utbyggerne har tatt følgende forbehold i utsendelsen av dokumentet:

"Utredningen gir ikke grunnlag for anbefalinger for tiltak i hele transportsystemet. Statens vegvesen og NSB mener at utredningene gir et godt grunnlag for anbefalinger av prinsippløsninger for veg og jernbane."

"Tiltakshaverne mener på bakgrunn av utredningene at det ikke er sterke bindinger mellom investeringer i veg og jernbane og eventuelle fremtidige baneforlengelser."

SL-styret behandlet denne saken i sitt møte den 25. august 1994. SL-styresak 31/94 ligger vedlagt, (se vedlegg 6).

SL-styret fattet følgende vedtak:

"SL-styret ser følgende konklusjoner og problemstillinger i Transportutredning for Vestkorridoren som de viktigste for SLs trafikk:

1. Regulariteten i lokaltrafikken forbedres ved eget dobbeltspor for lokaltrafikken.
2. Det må sikres god framkommelighet for buss på vegnettet langs E-18 og hovedvegnettet i Asker og Bårum.
3. For Fase 2 i utredningen ser SL styret det som svært viktig at følgende forhold vektlegges:
 - Transportanalysen bør inneholde sammenliknbare størrelser når det gjelder frekvens og driftstid for de ulike transportformene.
 - Driftskostnader og driftsinntekter må klargjøres før valg av løsning gjøres."
 - I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivandelen for trafikk som krysser bygrensen.
4. For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane, bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase 2."

4.2 KOMMENTARER TIL BAKGRUNN OG SENTRALE FORUTSETNINGER

Vegsystemet i Vestkorridoren i dag er meget hardt trafikkbelastet, og det er tildels overbelastet i rushene. Tiltak bør iverksettes for å få til en trafikkavviklingskvalitet spesielt på E18 som for det øvrige stamvegnettet og på andre utbygde hovedveger inn mot Oslo.

En betydelig andel av kollektivtrafikken avvikles nettopp på vegnettet. Det er derfor viktig å kunne bedre og sikre framkommeligheten for busstrafikken i fremtiden, ikke minst i rushtidene.

Tilsvarende er jernbanesystemet i Vestkorridoren i dag overlastet, spesielt i rushtiden. Samferdselssjefen har merket seg at NSBs uttalte behov for nytt dobbeltspor på strekningen Asker - Oslo primært er begrunnet ut fra regionale og nasjonale problemer og behov på jernbanen, og ikke ut fra lokaltrafikken på selve strekningen. Samtidig synes det opplagt at lokaltogtrafikken i Oslo og Akershus vil nyte godt av en separering av hurtige og langsomme tog som først kan oppnås ved bygging av et dobbeltspor. Et nytt dobbeltspor vil medføre langt bedre punktlighet for nærtrafikktoget. Økt sporkapasitet vil senere kunne muliggjøre frekvensøkninger på lokaltogsiden, noe det ikke er kapasitet til idag.

Samferdselssjefen vil i denne sammenheng vise til fylkesutvalgets uttalelse i sak 134/92 "Melding og utredningsprogram fra NSB om Ringeriksbanen. Høringsuttalelse.", behandlet den 15.9.1992. Det heter her bl.a.:

1. Fylkesutvalget ser positivt på NSB's planer om bygging av en Ringeriksbane. Dette tiltaket vil, sammen med andre planlagte jernbaneprosjekter, gi mulighet for utvikling av et effektivt kollektivtilbud i hovedstadsområdet, og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. I tillegg til det foreslåtte utredningsprogrammet ber fylkesutvalget om at følgende tema og problemstillinger blir utredet:
 - NSB bør vurdere hvordan en framtidig Ringeriksbane kan tilpasses kollektivterminalen i Sandvika for å sikre gode omstigningsmuligheter for reisende mellom tog, buss og bil.
 - NSB bør analysere nærmere virkningene de ulike trasealternativene for Ringeriksbanen har for både de regionale og lokale reiser i hele Vestregionen."

Samferdselssjefen vil vider påpeke at flyttingen av hovedflyplassen til Gardermoen vil føre til endret reisebilde for flypassasjerene og ansatte tilknyttet flyplassen. Men uansett vil det for nærings- og bosettingsstrukturen i Vestregionen være viktig med gode kommunikasjoner mellom Akershus Vest og Gardermoen.

Gode og effektive helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren inkluderer - som tiltakshaverne også påpeker - løsninger som gir høyest mulig trafiksikkerhet, tar tilstrekkelige miljøhensyn og gir en smidig trafikkavvikling. I dette ligger også ønsket om en høyest mulig andel av de reisende på kollektive transportmidler, som er i tråd med uttalte politiske målsettinger. I denne sammenheng er det interessant å se de beregnede effekter av de såkalte politiske virkemidler, som kan legge til rette for overgang til økt kollektivtransport, men som vil påføre Akershus fylkeskommune/SL betydelige økte driftsutgifter/subsidier til kollektivtrafikken bl.a. p.g.a. økt ressursbruk i rushtiden.

Samferdselssjefen er også opptatt av at etterbruken av Fornebu-landet snarest mulig blir avklart. Fornebu antas utviklet til et område med boliger og arbeidsplasser hver for ca. 10.000 mennesker innen år 2010. Det synes åpenbart at etterbruken av Fornebu vil være svært viktig for utformingen av det fremtidige transportsystem i Vestkorridoren.

4.3. KOMMENTARER TIL DE VIKTIGSTE RESULTATER VEDR. KOLLEKTIV-TRAFIKKEN

Samferdselssjefen vil spesielt fremheve følgende viktige resultater fra transportanalysen:

- En sterk forbedring av kollektivtilbudet alene (jernbane, forstadsbane og buss) vil ikke endre rollefordelingen mellom bil- og kollektivtrafikk i vesentlig grad. Dette bekrefter tidligere analyser som viser at man ikke kan oppnå en vesentlig høyere kollektivtrafikkandel ved å ensidig satse på kun tiltak for kollektivtrafikken.

Samferdselssjefen vil i denne sammenheng vise til fylkestingets vedtak i sak 1/94 "Transportplan for Oslo og Akershus - Behandling av sluttrapporten", hvor det bl.a. heter:

"1. Samferdsels- og Miljøverndepartementet har gjennom sitt initiativ til igangsetting av transportplanarbeidet i de 10 største byområdene i Norge satt søkelyset på trafikk- og miljøspørsmål på en konstruktiv måte.

Analysen av de tre obligatoriske framtidsbildene understøtter planarbeid i Oslo og Akershus hvor det er dokumentert et stort behov for et sterkere statlig engasjement både på investerings- og driftssiden dersom de tilsiktede miljø- og trafikkmessige mål skal oppnås. Potensialet for flere kollektivreisende er stort, og den betydelige positive nytteeffekten både samfunns- og bedriftsøkonomisk bør derfor gjenspeiles i de økonomiske rammene til drifts- og investeringstiltak på samferdselssektoren i Oslo og Akershus-regionen.

2. Akershus fylkeskommune har i de senere år hatt landets høyeste egendeckning av faktiske utgifter til samferdselsformål. Dette skyldes primært subsidiering av kollektivtrafikken for å gi trafikantene et tilfredsstillende tilbud i rushtiden. Rushtidstoppen i Akershus er meget markante og leder til svært dårlig utnyttelse av vognparken over døgnet. En høy kollektivandel i rushtiden bidrar til betydelige positive virkninger både trafikk- og miljømessig. På denne bakgrunn bør Akershus fylkeskommune få fullt storbytillegg ved beregningen av det statlige rammetilskudd til samferdselsformål i fylkeskommunene.
3.
4.
5. Analysen viser at for å nå de miljøpolitiske mål med høyere kollektivtrafikkandel enn i dag, så er det nødvendig med en ytterligere satsing på et godt utbygget kollektivtrafikk-system kombinert med restriksjoner/økte kostnader på personbilbruk. Fylkestinget vil i den forbindelse påpeke at flere av de sentrale virkemidlene tilknyttet kostnadene for personbilbruk og næringslivets transporter bestemmes av de sentrale myndigheter."

- * Referansealternativets "vedtatte" forbedringer i perioden 1994-98 gir svært god effekt sett i forhold til dagens kollektivsystem. Samferdselssjefen har merket seg at tiltakene som gir denne standardhevingen i hovedsak er endringer i driftsopplegg på jernbane og forstadbåner uten vesentlige investeringer i infrastrukturen. Referansealternativet gir m.a.o et svært godt kollektivtrafikktilbud i Vestkorridoren.
- * Et nytt dobbeltspor inkluderer omlegging av bussruter med mating og overgang fra matebuss til bane. Dette vil gi en del reiserelasjoner i Bærum og mellom Bærum og Oslo økt reisetid for kollektivtrafikanter. En forbedring av dette påtenkte, fremtidige matebuss-systemkonseptet bør utredes nærmere i KU fase 2.
- * Den største endring i rollefordelingen ved bygging av dobbelt-spør er overføring av trafikk fra buss til bane. Det er beregnet at antall reisende med NSB øker med 6000 - 11 000 over bygrensen. Dobbelt-sporet gir kun en liten økning av kollektivtrafikk i forhold til privatbiltrafikk. Endret rollefordeling gir imidlertid endringer i de økonomiske driftsbetingelser. Dette vil innebære at Akershus fylkeskommune får et økt årlig tilskuddsbehov til kollektivtrafikken som ligger i størrelsesorden 50-100 mill. kroner p.g.a. økt ressursinnsats primært i rushtiden, men allikevel positive virkninger trafikk- og miljømessig (kfr. vedtak i fylkestingssak 1/94.pkt 2).
- * Utbygging av Ringeriksbanen med avgrensning fra nytt dobbeltspor ved Sandvika gir ingen vesentlig økning av kollektivandel for nærtrafikken. Samferdselssjefen mener det gjennom Vestutredningen er synliggjort/bekreftet at Ringeriksbanen bør avgrenses fra Sandvika, med stopp på Rykkinn. Samferdselssjefen viser også her til fylkesutvalgets vedtak i sak 134/92, som er referert ovenfor.
- * Etablering av nytt dobbeltspor med stopp på Lysaker gir økt kollektivandel og trafikantnytte for nærtrafikken i forhold til stopp bare på Asker - Sandvika - Skøyen.
- * Det er viktig med en snarlig avklaring av etterbruken av Fornebu. Analyseresultatene vedr. Fornebu viser at utformingen av kollektivtilbudet/-systemet som skal betjene Fornebu er svært vanskelig før bolig- og næringsstrukturen er fastsatt.

De alternative Fornebu-løsningene gir tildels svært forskjellige konsekvenser for økonomi/finansiering av kollektivtilbudet. Det er viktig å synliggjøre slike konsekvenser bedre i fase 2. Samferdselssjefen vil i denne forbindelse også vise til at man sammen med NSB og A/S Oslo Sporveier er i ferd med å avslutte en forstudie om en mulig bybane Fornebu - Oslo sentrum.
- * Analysene av alternative bussystemer viser at bussen har en meget viktig rolle i deknningen av det kollektive transportbehovet i Vestkorridoren. Systemene med økt satsing på buss kan gi gode effekter for kollektivandel og trafikantnytte. Bussystemer krever ikke store investeringer i infrastruktur i transportkorridoren, dersom vegsystemet har framkommelighet til å gi bussene en tilfredsstillende avvikling.

- * Det er vurdert et kollektivsystem med forlengelse av Kolsåsbanen til Rykkinn, Østeråsbanen til Bekkestua og videre til Sandvika, samt bybanebetjening til Fornebu. En forlengelse av Kolsåsbanen til Rykkinn bør vurderes i forhold til Ringeriksbanens traseføring via Rykkinn og Sandvika. Samferdselssjefen vil i denne sammenheng vise til Statens vegvesen Akershus av 08.11.1993, som omhandler tilskudd til pendeldrift/banedrift i Bærum kommune samt fremtidig bruk av banesystemene i Vestregionen, og hvor det bl.a. heter:

"Ut i fra det materiale samferdselssjefen har til disposisjon framgår det ikke hvordan fordelingen av driftskostnadene ved pendeldrift vil være mellom Akershus og Oslo eller mellom de forskjellige banene i vest. Samferdselssjefen ønsker derfor å presisere at driftsmessige innsparinger ved pendeldriften også må føre til tilsvarende reduksjon i Akershus' tilskudd til Oslo for Bærumdelen av banedriften.

Driftsformen på strekningen Jar - Bekkestua - Kolsås må behandles i Akershus før gjennomføring. Her er det snakk om betydelige endringer i forhold til dagens system uten at de økonomiske konsekvenser for samferdselsbudsjettene i Akershus er klarlagt og vedtatt. Det bør settes i gang en beslutningsprosess for å få fattet de nødvendige vedtak. Det er ønskelig å ha grunnlagsdata fra vestutredningen som støtte i denne prosessen."

Sistnevnte problemstilling er også drøftet i AS Oslo Sporveier, som i sitt styremøte nr 11/93 bl.a. fattet følgende vedtak i sak 06/93 "Planlegging av T-banens videre utbygging til full pendeldrift":

"4. Investering i eventuell utbygging av Kolsåsbanen for økt kapasitet, hastighet og komfort for reiser mellom Akershus og Oslo, må avklares med Akershus fylke og staten. Tilskudd til driften må også avklares".

4.4 KOMMENTARER TIL RESULTATENE VEDR. HOVEDVEGSYSTEMER

Samferdselssjefen har merket seg at utbygging av vegnettet ikke gir vesentlig endring i rollefordelingen mellom veg- og kollektivtrafikk i Vestkorridoren. Det er bare ubetydelige forskjeller mellom de ulike systemløsningene på vegsiden.

4.5 KOMMENTARER TIL DE POLITISKE VIRKEMIDLER

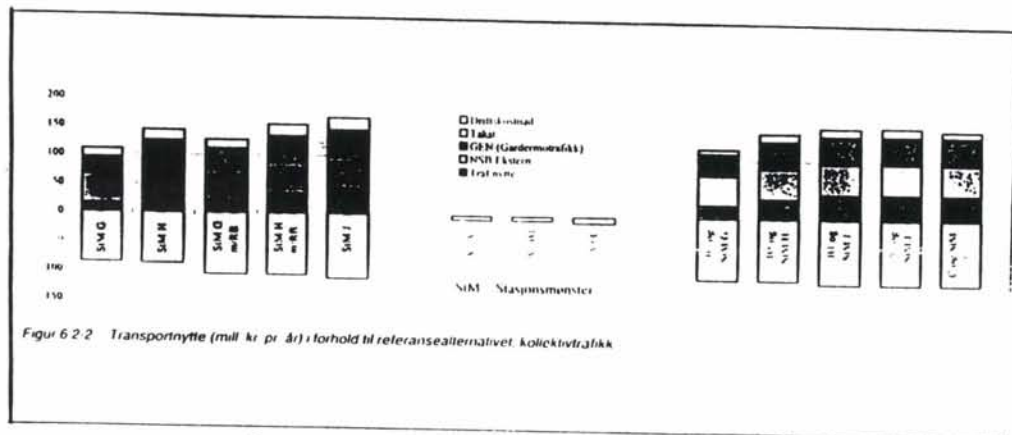
Transportanalysen er gjennomført med utgangspunkt i at kostnadsnivået mellom bil- og kollektivtrafikk er som i dag. Det er imidlertid utført følsomhetsanalyser hvor kjørekostnader, bompengesatser, parkeringstilbud er endret for å se hvilke utslag dette gir mht. rollefordelingen i Vestkorridoren. I tillegg er det analysert hvilke endring en bedret/samordnet areal- og transportplanlegging gir mht. antall kollektivreisende.

Samferdselssjefen finner det meget interessant at resultatene viser at de såkalte politiske virkemidler er mer effektive i forhold til rollefordelingen mellom bil-/kollektivtrafikk enn den

foreslåtte infrastrukturbyggingen i veg og bane. En sterk endring av prisforholdet mellom bil- og kollektivtrafikk gir de største utslagene, men påfører til gjengjeld Akershus fylkeskommune/SL økte subsidier p.g.a økt ressursinnsats i rushtiden.

4.6 KOMMENTARER TIL DE BEREGNETE SAMFUNNMESSIGE VIRKNINGER

Samferdselssjefen har nedenfor satt inn figur 6.2-2 fra "stor bok" som viser transportnyttene (i mill. kr. pr. år) i forhold til referansealternativet, for kollektivtrafikk. Figuren illustrerer samferdselssjefens hovedpoeng, som vedrører de store endringer i de økonomiske rammebetingelser i form av økte subsidier for bl.a. Akershus fylkeskommune/SL.



Figur 6.2.2 Transportnytte (mill. kr. pr. år) i forhold til referansealternativet kollektivtrafikk

Samferdselssjefen vil i denne sammenheng vise til tiltakshavernes betraktninger vedrørende dette spørsmålet:

"Anslagene på endringer i driftskostnader for kollektivselskapene er basert på tids- og distanseavhengige kostnader knyttet til ruteoppleggene i de ulike systemalternativene. Kostnadene er basert på opplysninger innhentet fra selskapene. Investeringer i rullende materiell (togsett, busser, mm) er ivare tatt gjennom kapitalkostnader knyttet til drift av kollektivtransporten og inngår i de beregnede driftskostnadene for 2010."

De økte netto driftskostnader vil medføre økt subsidienivå p.g.a. økt ressursbruk i rushtiden og en dårlig utnyttelse utenom rushtiden. Transportplanen for Oslo og Akershus påviste det samme misforholdet mellom økte infrastrukturinvesteringer og økte driftsutgifter til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Økte driftsutgifter til kollektivtrafikken må også kompenseres av staten ut i fra en gunstig miljømessig utvikling. Dette var bl.a. bakgrunnen for fylkestingets vedtak i pkt. 2 ved sluttbehandlingen av Transportplanen for Oslo og Akershus, som påpeker at Akershus fylkeskommune bør få "fullt storbytillegg" ved byggingen av det

statlige rammetilskudd til samferdselsformål til fylkeskommunene, kfr. ovenfor.

Samferdselssjefen kan også vise til at fylkesordføreren i brev til Stortingets Samferdselskomité og Stortingets Kommunal- og miljøkomité av 5. mai 1994 ber om at det tas initiativ til å endre dagens tilskudsregler ved å utvikle et "miljøkriterium" for bedre å dekke opp ovennevnte problemstillinger i storbyregioner.

4.7 VURDERING AV ANBEFALTE LØSNINGER FOR VEG OG JERNBANE

Samferdselssjefen slutter seg til tiltakshavernes anbefalte prinsipp-løsninger for veg og jernbane og anbefaler at det arbeides videre med en vidererøring av to hovedalternativ på vegsiden: det såkalte B1 "Fornebu-linjen" og C "E18/Bårumsveilinjen". I likhet med tiltakshaverne synes samferdselssjefen at det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som det blir i alternativ B1. Det anbefales derfor at en i neste fase av utredningsarbeidet vurderer alternativene B og C i sammenheng med andre tunnelvarianter. Dette er nødvendig for å finne den best mulige løsning med hensyn til kostnader og miljø. Det er dessuten viktig å legge til rette for etappevis utbygging.

En utbygging av E18 etter prinsippene i alternativ B gir mulighet for en "nedbygging" av dagens trasé til en hovedveg i næringskorridor mellom Blommenholm/Høvik og Vækerøkrusset. Med nedbygging menes en 4-felts veg med plankryss og redusert hastighet til 60 km/t.

Uten en differensiering av vegnettet vil det være vanskelig å løse de problemer en opplever langs E18 i dag. Og uten en slik helhetlig oppbygging av vegsystemet vil det være vanskelig å videreutvikle næringskorridoren gjennom Bårum. Dette må analyseres nærmere i fase 2.

For å kunne utvikle det meste av trafikken på hovedvegene er det også nødvendig at man forbedrer det øvrige vegnett utenfor E18. Det kreves imidlertid videre utredninger for å kunne komme med endelige anbefalinger om løsninger for disse deler av vegnettet i Vestkorridoren.

I likhet med NSB anbefaler samferdselssjefen at det arbeides videre med løsninger som forutsetter at det nye dobbelt-sporet for fjerntog har stasjon og stopp i Åsker, Sandvika, Lysaker og Skøyen, (stasjonsmønster H). Disse stasjonene blir da betjent av alle fire spor.

Lokalsporet vil følge dagens trasé og stasjonsmønster og det bør legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebu-området, med ytterligere dobbelt lokalspor mellom Høvik og Lysaker, når området blir bygget ut.

Samferdselssjefen vil imidlertid vise til den nevnte usikkerhetsfaktoren mht etterbruken av Fornebu. Samferdselssjefen er også kjent med at man fra administrativt hold i Oslo og Bårum kommuner har et ønske om å utrede alternativet J4 "Fornebu Nord 4 spor" videre i neste fase av arbeidet. Samferdselssjefen støtter denne oppfordringen. En slik analyse forutsetter imidlertid en viss

avklaring av fremtidig arealbruk i området, både mht bolig- og næringsstruktur.

Samferdselssjefen er videre kjent med at NBDS (Nesoddbåtene) nylig har foreslått utprøving av en ny hurtigbåtrute mellom Slemmestad (i Buskerud), Nesoddtangen og Oslo. Båtselskapet viser til Vestutredningen og påpeker at sjøtransport kan være et alternativ for visse trafikantgrupper. Det bør vurderes nærmere hvilket potensiale som ligger her, f.eks. i en hurtigbåtrute fra Hurum/Slemmestad til Oslo.

4.8 SAMFERDSELSSJEFENS KOMMENTAR TIL PROGRAMFORSLAG FOR KU FASE 2

Samferdselssjefen vil - med tillegg av de kommentarer som er avgitt ovenfor - vise til tiltakshavernes respektive programforslag for KU fase 2.

Det er viktig at alle påtenkte utbyggingsprosjekter, f.eks. lokal-togbetjening av Fornebu, Ringeriksbanen og utvidelse av Oslo-tunnelen vurderes i helhetlig plansammenheng.

Samferdselssjefen anbefaler at NSB og Vegvesenet også i fase 2 - på samme måte som i fase 1 - samordner sitt analysearbeid og utarbeider en felles rapport. Dette er viktig for å få en helhetlig vurdering av fremtidig transportsystem i Vestkorridoren.

De store investeringene som er foreslått vil direkte og indirekte gi meget betydelige endringer i subsidieringsnivå/tilskuddsnivå for AFK/SL. Akershus fylkeskommune vil eksempelvis få store endringer i tilskuddsbehovet til kollektivtrafikken, som vil kunne øke med opp mot 100 mill. kroner årlig, avhengig av hvilke alternativ som velges.

Samferdselssjefen kan ikke se hvordan Akershus fylkeskommune eksempelvis vil kunne finansiere et slikt øket tilskuddsbehov, med mindre overføringsordningene/inntektssystemet fra Staten også endres.

De betydelige endringene i driftstilskuddene i kollektivtrafikken bør eksempelvis medføre at Akershus fylkeskommune får "fullt storbytillegg" for å kunne dekke inn et økt tilskuddsbehov som vil følge av det nye driftsopplegget/kollektivtilbudet.

5. INNSTILLING

Samferdselssjefen vil på bakgrunn av det foranstående innstille følgende:

1. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til vegvesenets anbefaling om en videreføring av hovedalternativene B1 "Fornebu-linjen" og C "E18/Bærum sveilinjen". Det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som vist i alternativ B1. Samferdselsstyret anbefaler derfor at en i fase 2 vurderer alternativ B og C i sammenheng med tunnelvariantene i D4. Dette er nødvendig for å finne en optimal løsning mht kostnader, miljø og etappevis utbygging.
2. Samferdselsstyret gir sin tilslutning til NSBs prinsipielle anbefaling om at et nytt dobbeltspor har stasjon i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjoner blir da i alt betjent av 4 spor. Lokaltogsporet bør følge dagens trase og stasjonsmønster. I tillegg bør det legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebu-området, når markedet ligger til rette for det. Samferdselsstyret ber likevel om at alternativet J4 "Fornebu Nord 4 spor" blir med i det videre utredningsarbeidet i fase 2, slik Oslo og Bærum kommuner sterkt har ønsket.
3. Samferdselsstyret vil ^{peke på} de store investeringene som er foreslått, vil gi betydelige endringer i dagens økonomiske rammebetingelser for driften av kollektivtrafikken i Vestregionen. Dette vil medføre økt subsidiebehov for NSB og Akershus fylkeskommune/SL p.g.a. økt ressursbruk i rushtiden og dårlig utnyttelse av vognparken over døgnet. Samferdselsstyret kan ikke se hvordan Akershus fylkeskommune vil kunne finansiere et slikt økt tilskuddsbehov, dersom ikke overføringsordningene/ inntektssystemet fra Staten også endres.
4. Samferdselsstyret mener at etterbruken av Fornebu må avklares mht bolig- og næringsstruktur i fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilknytning kan konkretiseres og analyseres nærmere.
5. Samferdselsstyret mener konsekvensutredningene i fase 2 bør samordnes slik at man får en helhetlig vurdering av et fremtidig veg- og banesystem i Vestregionen.

Oslo, den 31. august 1994

Tom E. Granquist

A 2 b

23

Vedlegg 2

AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

UTDANNINGSDIREKTØREN

Fylkesrådmannen

HEP

Deres ref. 4050/3/94 Vår ref. 4050/ /94 Ark. Q00 Dato: 26.08.1994
UDAE

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

Det vises til Deres brev av 06.07.94 vedlagt planutkast, fase I.

Fylkeskommunen har ansvaret for 11 videregående skoler i vest-regionen. Det er vanskelig ut fra det tilsendte materialet å fastslå hvilke konsekvenser utbyggingsplanene vil kunne få for den enkelte av disse.

Vi vil derfor begrense omtalen til en del generelle forhold som kan berøre skolene ved større anleggsarbeider. Utdanningsdirektøren ber om at disse hensynene ivaretas i det videre arbeidet:

1) Avhengig av nærheten til skolene, vil trasevalget kunne medføre store ulemper i form av støy/vibrasjoner og forurensninger. Dette kan også være et resultat av selve anleggsarbeidet.

2) Det er likeledes svært viktig at den videre planleggingen tar hensyn til trafikksikkerheten for elever på vei til/fra skolen.

Utdanningsdirektøren må vurdere planene på nytt når et mer detaljert utkast til konsekvensutredning i fase 2 foreligger.

Berit Nafstad Lyting
Berit Nafstad Lyting
Utdanningsdirektør

Dag Eriksen
Dag Eriksen

(Internkopi: UBNI, UKJB)

HELSE- OG SOSIALDIREKTØREN I AKERSHUS

24

Vedlegg 3

22

A 2 c

INTERNT	TIL FYLKESRÅDMANNEN	Dato 31.08.94
NOTAT	FRA HELSE- OG SOSIALDIREKTØREN	Nr. JNR. 4050/3/9
GJELDER	TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN	Arkiv Q00

Nye transportløsninger for Vestkorridoren berører et stort antall personer. Det dreier seg om avvikling av det antagelig største transportvolumet i landet. Transportavviklingen skjer i tettbebygget område med sjeldne estetiske kvaliteter og med nær tilknytning til strandlinjen. Hvordan de samlede transportløsninger organiseres for dette området vil ha betydning for et stort antall menneskers fysiske og psykiske helse.

Evt. merknade

Helse- og sosialdirektøren ser problemkomplekset som todelt: For det første gjelder det tekniske løsninger som trasévalg, deres utforming og øvrige tiltak i det fysiske miljø. For det andre gjelder det hvilke politiske virkemidler som kan tas i bruk for å kanalisere trafikk over til transportformer som tar hensyn både til ulykkesrisiko, forurensning og estetikk. Utredningen er særdeles grundig på bekrivelse av de fysiske tiltak og konsekvensberegninger knyttet til de ulike valg. Politiske virkemidler er så vidt nevnt i pkt. 3.5, og dreier seg om tiltak i forbindelse med persontrafikk. Gods- og tungtransport nevnes ikke i denne sammenheng. Det er åpenbart at det finnes virkemidler som kan kanalisere transportvolum - både for person- og godstransport - fra vei til bane. Økonomiske tiltak er antagelig det mest effektive i så måte.

Oslo-området er ellers preget av store transportkorridorer langs sjøen. Dette ødelegger områder av sjelden estetisk verdi, og reduserer områdene som de rekreasjonsområder de ellers kunne vært. Gjennomfartsårer bør legges i god avstand og fysisk atskilt fra tettbygde områder og ta større hensyn til uterommets estetiske kvaliteter. En rekke småsteder i landet har fått gjennomfartstrafikken lagt i tunneler, broer og skjermede traséer i god avstand fra tettbygelsen. Oslo har omsider fått sin tunnel, som igjen sikrer byen og dens innbyggere kontakt med sjøen og områder av stor rekreasjonsmessig verdi, i tillegg til å redusere forurensning og ulykkesfrekvens.

Transportutredningen for Vestkorridoren bør i større grad trekke opp et perspektiv utfra hensynet til lokalmiljøet som skal leve med den enorme gjennomfartstrafikken.

Det bør ikke legges opp til at de berørte lokalmiljøer skal få utvidelser av eksisterende dagsoner i tillegg til nye dagstrekninger midt i tettbygde områder.

Eksisterende transportkorridorer er til stor ulempe allerede i dag. De fungerer som en effektiv barriere imot sjøen og dens kvaliteter, og forurensningsproblematikken (dir/i-n)internt-notat

vil i fremtiden trolig kunne vise seg å være alvorligere enn hittil antatt.

Ut fra et helse- og sosialfaglig perspektiv bør trafikkoridorer av denne størrelse legges fullstendig atskilt fra tettbebygde områder. I praksis innebærer det for dette konkrete område mest mulig bruk av tunnel - både for veier og skinnegående transport.

[Faint handwritten signature]

[Handwritten signature]
Jan L. Nordahl
spesialkonsulent

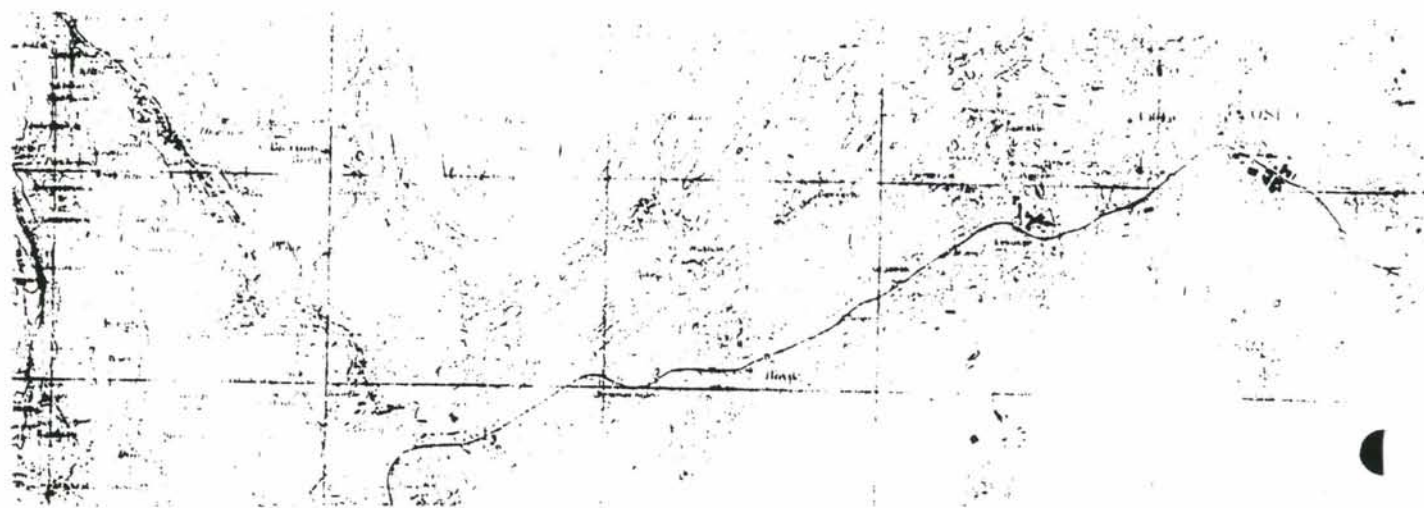
A2D

B3 55L
64/2A73

NORSK STATSBANEK	14 SEPT 1994
Sak/Doknr. 92/786	
rikset. 555,9	

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

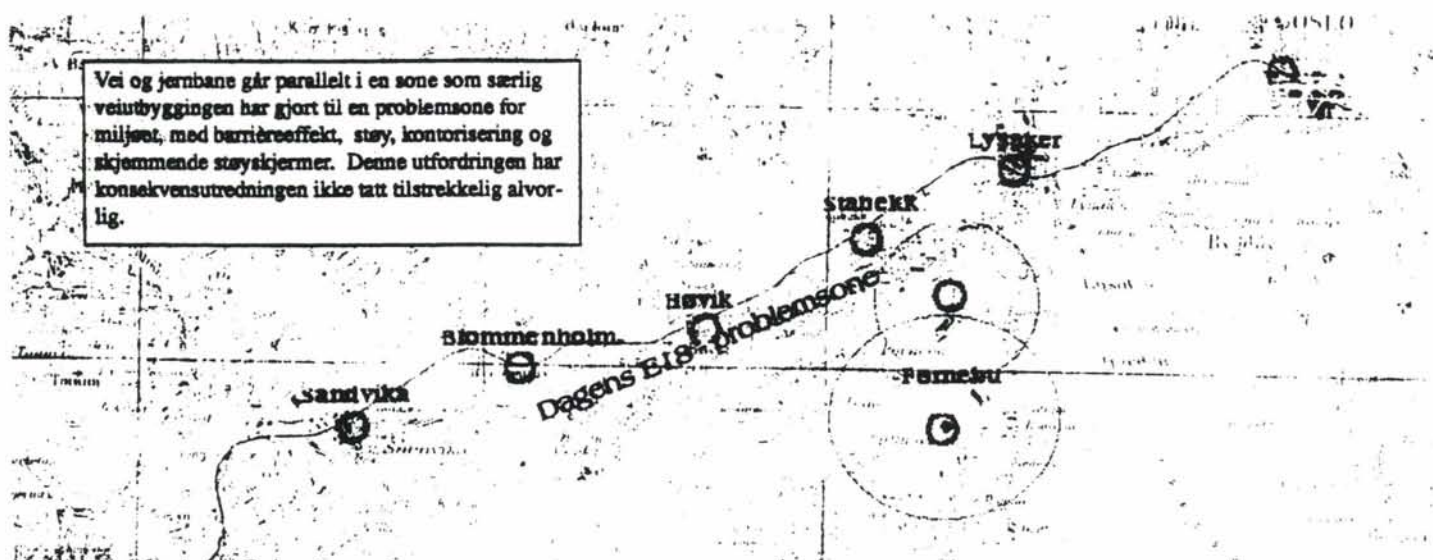
Konsekvensutredning fase 1 og program for konsekvensutredning fase II



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

FYLKESKULTURSJEFEN - uttalelse september 1994

A2D



Sammendrag og konklusjon:

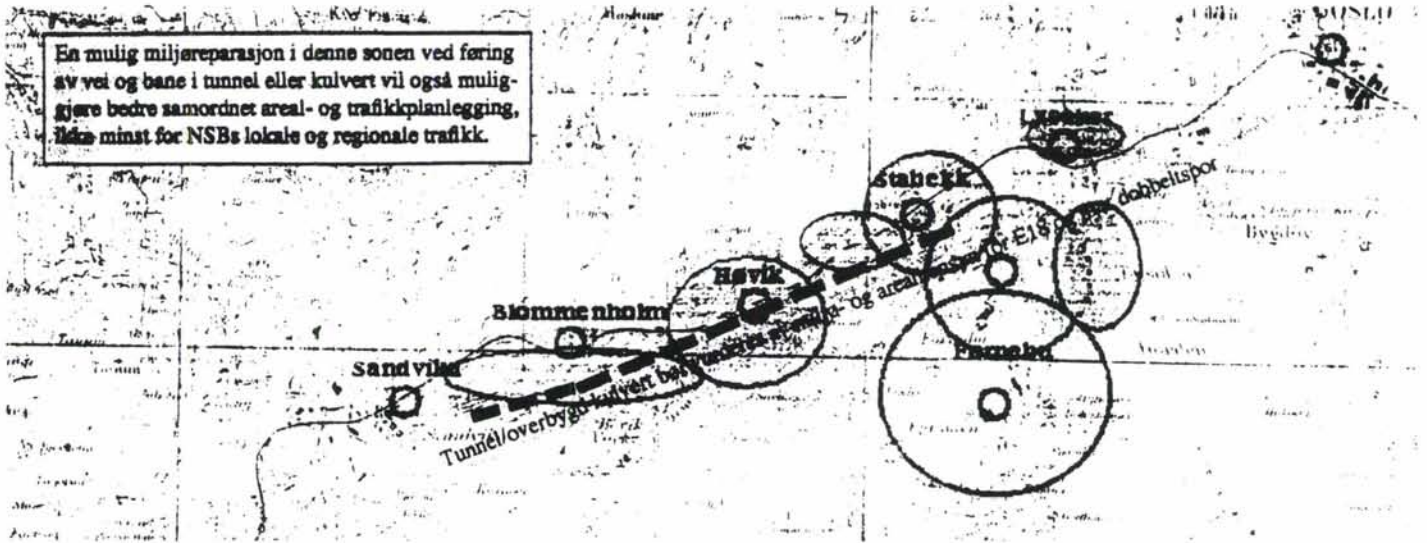
Konsekvensutredningen er omfattende og godt presentert. Den synes imidlertid ikke å ha avklart de forhold som var forutsatt i fase 1. Spesielt gjelder dette avhengigheter mellom vei, bane og deres gjensidige forhold til kulturmiljø og arealbruk. Vi kan derfor ikke se at utredningsplikten er oppfylt. Hvorvidt videre utredning kan skje i fase 2, avhenger av om prosessen kan ivareta slik overordnet avklaring.

Vi vil formulere følgende målsettinger for valg av traséer for vei og bane:

1. Kulturminner og kulturmiljø av av nasjonal verdi må ikke ødelegges.
2. Verdifulle kulturmiljø som har blitt ødelagt av senere tids utvikling bør i den grad det er mulig utbedres.

Som en følge av dette:

3. Planleggingen av vei og bane må ta sikte på å samordne behovene for bedret fremkommelighet med tiltak for reparasjon og forbedring av miljø og arealbruk. Vei og bane følger i prinsippet samme korri-



En mulig miljøreparasjon i denne sonen ved føring av vei og bane i tunnel eller kulvert vil også muliggjøre bedre samordnet areal- og trafikplanlegging, ikke minst for NSBs lokale og regionale trafikk.

dor. Det bør tilstrebes løsninger som ikke fordobler traasenes barriere- og støyulempet. Planleggingen bør ta utgangspunkt i konkrete miljømål, for eksempel mål for maksimal støybelastning i boligområdene.

Det medfører:

4. Videre planlegging (kommunedelplan) og konsekvensutredning (fase II) må skje samlet for vei, jernbane og tiliggende arealer, og ikke som foreslått i separate prosesser. Ved knutepunkt som Blommenholm, Høvik, Stabekk og Lysaker må f.eks planene samordnes med kommunedelplaner for lokalområdet der dette er aktuell planform.

Spesielt verneverdige områder krever at det legges spesiell vekt på miljøforbedringer. Vi savner en utredning av større sammenhengende miljøer med høy kulturhistorisk, landskapsmessig eller arkitektonisk verdi.

5. Kulturmiljøet på Høvik mellom Gamle Drammensvei og ned til sjøen har fortsatt høyt kulturhistorisk innhold, til tross for at trafikken har påført miljøet vesentlige skader. Bygningstilstand på Blommenholm mellom Gamle Drammensvei og sjøen inneholder fortsatt vesentlige arkitektoniske og landskapsestetiske verdier til tross for motorveien.

Vestkorridoren 1 - fylkeskultursjefen

Side 3



Ved føring av vei og bane i tunnel eller kulvert vil man kunne gjenskape og nyskape historiske senterområder, strukturer og miljøer, som Høvik sentrum, Høvikveien/Sarbuvollveien og tilhørende bygningsmiljøer

Til de konkrete prinsippløsningene i konsekvensutredningsrapporten vil vi bemerke:

6. For utvidelse av kapasiteten på E18 anbefales traséer etter E18/Bærumsvielinjen. Det er en forutsetning at det utarbeides alternative løsninger for utforming av vei og omgivelser som tar hensyn til kul-

turmiljøet på strekningen, ved valg av tunnel eller overbygd kulvert der miljø- og arealinteressene tilsier det.

7. Gjennom Asker anbefales indre linje for høyhastighetsbanen.

En del områder eller objekter av nasjonal og regional interesse trues av enkelte av de berørte alternativene. Om disse planene blir fulgt opp i den videre planleggingen, vil fylkeskultursjefen måtte fremme forslag om innsigelse. Det gjelder:

8. Veiutbygging som vil forringe kulturmiljøet på eiendommene Munkebakken og Polhøgda. Kulturmiljøet er av nasjonal interesse.
9. Eventuell utvidelse av motorveien inn mot Høvik kirke.
10. Åpen dagtunnel for jernbanen som berører Høvik hovedgård (bebyggelsen og parken) og Villa Solaris (bebyggelsen og del av parken). Anleggene er av nasjonal interesse.
11. Trasévalg for diagonal Engervannet - Avløs med tunnel må ikke forringe kulturmiljøet ved Løkeberg hvor bygningene er fredet.
12. Bispeveien fra Jar til Krokskogen kan bli berørt av ny Vollsvei sydover fra Jar. Den er beskrevet av biskop Nils Jønsson i 1594, og er av nasjonal interesse.

Forøvrig:

13. Åpen daglinje for jernbanen mellom Høvik og Lysaker vil føre til store ulemper for kulturmiljøet og for boligmiljøet. For høyhastighetsbanen anbefales ett av tunnelalternativene.

Det vil være naturlig at fylkeskonservator bidrar sammen med Riksantikvaren til å formulere programpunkter for utredning av miljøkonsekvenser i fase II når den videre prosess er mer avklart.

Vestkorridoren 1 - fylkeskultursjefen

Side 4

Med vennlig hilsen
for fylkeskultursjefen

Kari Bjerke Anderssen
Thora M. Holmen
fylkeskonservator

Dagfinn Eckhoff
Dagfinn Eckhoff
siv.ark

Kopi:
Riksantikvaren
Oldsaksamlingen
Statens vegvesen Akershus,
NSB Konsernstab Strategi,

Grindaker AS,

ViaNova,

Bærum kommune,
Bygnings- og reguleringsvesenet
kultursjefen
Asker kommune,
Reguleringsjefen
kultursjefen
Planavdelingen, her
Fylkesmannens miljøvernavdeling

P.b. 6166 Dep, 0034 Oslo
P.b. 1162 Sentrum, 0107
Oslo
Normannsgt. 47, 0665
Oslo
Sjependvn. 48, 1312
Sjependen

Saksbehandlere:

Kari Bjerke Anderssen, kulturvernkonsulent,
Dagfinn Eckhoff, siv.ark,
Tom Haraldsen, arkeolog,

direkte innvalg
tlf. 22 05 54 44
direkte innvalg
tlf. 22 05 54 44
direkte innvalg
tlf. 22 05 54 52

Bakgrunn

Saken gjelder konsekvensutredning av to store, parallelle tiltak i transport-systemet mellom Oslo og Asker, den såkalte Vestkorridoren. Det omfatter NSB's planer om nytt dobbeltspor, og Statens Vegvesens planer om opprusting av hovedveisystemet. Begge oppgaver er i hovedsak begrunnet i kapasitets- og utviklingsproblemer. Planene skal foreligge som reguleringsplaner i perioden 1995 - 2000, mens utbyggingen vil kunne strekke seg fra ca 1997 til godt inn i neste årtusen.

Planlegging og utredning av E18 har pågått over en lengre periode. Det er imidlertid nytt og positivt at transportsystemet søkes vurdert samlet, blant annet ut ifra rikspolitiske retningslinjer for areal og transport. Arealen er også berørt i utredningen, om enn i beskjeden utstrekning.

Fylkeskultursjefen skal vurdere utredningen av tiltakenes direkte og indirekte virkninger for landskap, kulturmiljø og kulturminner, og gi anbefalinger til den videre planleggingen.

Alle kulturminner er en ikke fornybar ressurs for det lokalmiljøet der de ligger. Det må være en forutsetning at ulemper i den grad det er mulig reduseres gjennom aktiv planlegging av tiltak og omgivelser, og at det satses på avbøtende tiltak der konflikter er uunngåelig. De fleste av disse problemene må løses gjennom reguleringsplanarbeidet.

Ved behandlingen av konsekvensutredningen har vi lagt vekt på å evaluere verneverdier, og, ved enkelte miljøer, gi tilleggsopplysninger der dette er nødvendig for å synliggjøre sammenhenger og historisk utvikling.

Transportsystem og kulturmiljø i historisk perspektiv

Både jernbanen og Drammensveien har vært vesentlige for utviklingen utformingen av kulturmiljøet i den aktuelle sonen så lenge de har eksistert. Opprinnelig var de miljøets livsnerve, dannet grunnlag for sonens næringsliv og bosetting. Transportårenes og særlig veiens arealkrav, støyen og barriere-effekten har i de senere årene fått den stikk motsatte virkningen. Boligområder og lokalsentra langs vei og bane er blitt beskåret og oppstykket, og preges av nedstøving, skjemmende støyskjermmer og bruksendring. Støyskjermende næringsbygg langs veien har forsterket barriere-effekten.

Dermed har sonens mest opprinnelige og bevaringsverdige kulturmiljøer blitt så ødelagt at

- * nyskaping og reetablering av landskap, lokalsentra og kulturmiljø forøvrig i denne sonen er en vesentlig miljøoppgave på linje med bevaring av resterende kulturminner.

Denne problemstillingen kommer svakt frem i rapporten, og bør vektlegges både i valg av hovedalternativer og i senere planfaser.

- * Miljømål - f.eks mål for reduksjon av støyulemper for eksisterende og ny bebyggelse bør legges inn som premiss i utredning og planlegging - dette vil trolig redusere arbeidsinnsatsen for utredning av alternativer, spesielt for E18.

Planprosess og forholdet til planlegging forøvrig

Målet med fase 1 skal ifølge rapporten være:

- * Avklare rollefordeling mellom veg og jernbane
- * Gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid
- * Sile ut et knippe traséalternativer det skal arbeides videre med
- * Valg av stasjonsmønster for NSB

Vi har vondt for å se at dette målet er nådd. Rollefordelingen mellom vei og bane henger nøye sammen med arealutviklingen, og den har i liten grad vært aktivt vurdert i prosessen. Føringene for det videre KU-arbeid og planarbeid er dermed også blitt uklare eller uheldige.

Valg av stasjonsmønster for NSB er også i høy grad avhengig av arealbruken. Usikkerheten med hensyn til arealbruk på Fornebu har medført stor usikkerhet når det gjelder evt. banebetjening, og rollefordeling mellom de to aktuelle dobbeltsporene, inkludert felles strekninger og felles stasjoner.

Det legges opp til en neste fase for konsekvensutredningsarbeidet (KU fase 2) som går parallelt med kommunedelplan. Her skal jernbaneplan/utredning og veiplan/utredning skille lag. Dette er etter vår oppfatning uakseptabelt av flere grunner.

1. Rollefordeling mellom vei og jernbane er ikke avklart.
2. Arealbruken er ikke avklart.
3. Kommune(del)planer er arealplaner som skal være redskap for samordning av samferdsels-, arealutviklingsplaner og vernehensyn. Utredningsarbeidet i fase 2 må ha samme perspektiv.

Beskrivelse av tiltakene

Det er beskrevet en rekke ulike traséløsninger for vei og bane innen korridoren. Bakgrunnen (målet) for hvorfor de ulike alternativene har fremkommet savnes - jfr. det som tidligere er sagt om miljømål. Ulike prinsipp-løsninger for vei og bane og deres forhold til omgivelsene er lite diskutert, men har store konsekvenser for miljø og arealbruk. (Åpen trasé, forming av landskapet for å gi akseptabel avstand og skjerming, tunnel- eller kulvertløsninger f.eks.)

Berørte tiltak

Ringeriksbanen og lokalbanebetjening av Fornebu er nevnt som berørte tiltak som ikke finner sin avklaring innen KU fase 1, i tillegg til det som allerede er nevnt om arealsituasjonen på strekningen og utbygging av Fornebu. Vi mener det er meget uheldig om det treffes avgjørende valg i Vestkorridoren uten slik avklaring.

Kulturmiljø og landskap

Konsekvensene for landskap, kulturmiljø og kulturminner er rimelig godt utredet i det utsendte materialet. Stoffet er oversiktlig presentert og godt illustrert (side 161 - 174) Vi savner imidlertid en vurdering av større sammenhengende kulturmiljøer.

Generelt - virkninger for landskap og kulturmiljø

Utvidelser og nyanlegg av vei og bane i et utbygd miljø vil som regel ha negative virkninger på omgivelsene. Støyskjermer eller tunneler reduserer disse ulempene i ulik grad. Først når man samtidig ser på alternative løsninger for utforming av omgivelsene, hvor vei, bane og omgivelser formes som en helhet, vil tiltakene kunne oppfattes som en ressurs både for reisende, for arbeidstagere og innbyggere. Slike alternativer kan være riving eller flytting av utsatt bebyggelse langs traséene, etablering av naturlige landskapsvoller og vegetasjon, eller senking og eventuell overbygging av transportårene der landskap, støy eller arealknapphet tilsier dette.

Diskusjon om aktiv forming av arealer og miljø rundt transportnettet tas som nevnt opp i begrenset utstrekning. Den er berørt med en setning under beskrivelse av alternativ C, s. 76: "Alternativet bør vurderes videre utviklet med enkeltstrekninger av E18 ført i tunnel for miljøforbedringer av viktige strekninger i E18-korridoren".

Problemstillingen er imidlertid omtalt under pkt. 7.46 - Avbøtende tiltak, s. 183, hvor den historiske utviklingen av veien fra livsnervet til barriere og negativ miljøfaktor er kort og godt beskrevet. Her heter det bl.a:

"Det er derfor viktig at samferdselsplanleggingen sees som en del av annen arealplanlegging. Med så omfattende samferdselsplanlegging som man her står overfor, må også dette få følger for all arealplanlegging i kommunene.Man må ta konsekvensen av det areal og de krav slike hovedferdselsårer krever og de følgene dette får for omgivelsene. De må gis den plass og utforming de krever, og man må om nødvendig omdisponere og omregulere sidearealer slik at disse ikke forslummes med fortsatt dagens bruk.

Veg og bane bør følge logiske drag i landskapet og bebyggelsen. Der dette ikke er mulig bør traséene legges i tunnel. Når viktige landskapsrom og tettbebyggelse passerer, bør dette skje ved en "tangering" og ikke ved en

deling eller splitting av en helhet. Ved bevisst arealplanlegging og omregulering kan næringsbebyggelse og lokkoverbygninger gi gode tverrforbindelser. Ved riktig utforming av bruer kan tverrforbindelser sikres uten vesentlig forringelse, og veg/bane kan skermes uten at opplevelsen reduseres vesentlig....."

Virkningene for kulturmiljøet av en slik helhetsplanlegging vil være vesentlig, og er en sentral forutsetning i de rikspolitiske retningslinjer for areal og transport.

- * Endring i arealbruk, forming og reetablering av landskap og kulturmiljø bør ikke betraktes som avbøtende tiltak i forhold til allerede fattede valg i transportplanleggingen, men som vesentlige sider av både konsekvensutredningen og videre planlegging, og vektlegges både i valg av alternativer i denne fasen, og ved den videre planprosessen. Dette vil først og fremst stille krav til sterkere innsats og kreativ medvirkning fra kommunene.

MERKNADER TIL KONSEKVENSER AV JERNBANEUTBYGGINGEN

Asker - Sandvika

Indre linje

Traséen vil gå parallelt med eks. bane. Den eldste kjente rideveien mellom Tanum kirke og Asker kirke gikk langs foten av Skaugumsåsen. Ved plassene Solstadlia, Solstadbråten og ved Åstaddammen er det uklart hvor veifaret har gått. Det må foretas kulturhistoriske undersøkelser i området før eventuelle anleggsarbeider starter opp.

Ytre linje

Traséen vil være uheldig i forhold til et verdifullt kulturlandskap som er vedtatt vernet i kommunedelplanen for Hvalstad Åstad. Skustadgata er et kulturminne med høy verneverdi. Alternativet anbefales ikke.

Sandvika - Lysaker

Daglinje H

Det er vist forskjellige traséalternativ. På dette stadium i utredningsarbeidet er alternativene ikke nærmere beskrevet. I det følgende har vi vurdert de kulturmiljøene som kan bli berørt.

Vestkorridoren 1 - fylkeskultursjefen

Alternativene tar hensyn til at hovedbygningen på Høvik hovedgård er fredet, og planene viser tunnel under parken. I teksten er det imidlertid beskrevet åpen dagtunnel. Dette innebærer at Floras tempel (unikt lysthus) må fjernes. På naboeiendommen Villa Solares må sidebygningene fjernes og store almetrær må hugges. All bebyggelse er nylig restaurert. Almetrærne, som kan være av de største i sitt slag i landet, er en vesentlig del av det verneverdige miljøet.

Hele Høvik hovedgård (all bebyggelsen og parken) og Villa Solaris (bebyggelsen og del av parken) er fredningsverdig. Kulturmiljøet er av nasjonal interesse og fylkeskultursjefen varsler innsigelse. Nærmere omtale er gitt under avsnittet om kulturmiljøer.

Østover går dagalternativet mer eller mindre parallelt med eks. bane. Ved Høvik stasjon vil dette være meget uheldig for en del av den eldste villabebyggelsen i området. Et av alternativene viser tunnelinnslag i hagen på Skovly, Snoveien 19. På denne eiendommen er bygningsmiljøet og hagen (omtalt i fagboken "Norske hager") meget bevaringsverdig.

Stabekk: Dagalternativet vil føre til store miljøulempere for hele nedre Stabekk. Ulempene vil ramme nyere boligmiljøer, barnehager fritidsanlegg og sentrumsmiljøet.

Stabekk stasjon og hovedbygningen på Stabekk østre er viktige elementer som viser det gamle bygningsmønsteret på Stabekk. Eiendommene er regulert til spesialområde bevaring. Dersom den nye banen legges nærmere eksisterende hus, vil avbøtende tiltak i form av støyskjerm forringe bygningenes antikvariske verdi.

Lysaker: Ved Lysaker vil dagalternativet berøre flere kulturmiljøer som er av lokal interesse;



Villa Solares er regulert til bevaring. Ved åpen dagtunnel vil de store trærne måtte hugges og sidebygningene fjernes.

Ramstad: Et alternativ viser tunnelinnslag ved Stasjonsveien innenfor verneonen for Gamle Drammensvei. Avbøtende tiltak i form av beplantning vil kunne redusere en del av ulempene.

Et alternativ passerer nedenfor tunet på nordre Ramstad gård parallelt i eks. bane. Avbøtende tiltak i form av støyskjerm og beplantning vil kunne redusere en del av ulempene.

Høvik: Ved Høvik går dagalternativene gjennom et kulturmiljø som er av nasjonal interesse. Vi har i kapitlet om kulturminner fra nyere tid gitt en nærmere omtale av verneverdiene. Kart som beskriver området slik det var i 1906 er gjen gitt på side 4.

Side 9



Den gamle jernbanebrua over Lysakerelva. Brukonstruksjonen er bemerkelsesverdig.

To banevokterboliger.

Bevaringsverdige boliger nederst i Vollsveien og i Marstranderveien. Nye boliger som er bygget i hagene må rives.

Industriemiljø ved Lysaker Mølle og Barnengen. Bygningsmiljøet har utviklet seg over lengre tid. Standarden varierer fra meget bevaringsverdig industriarkitektur til seksjonshus av midlertidig karakter. Lysaker Mølle og miljøet langs elva med fossen er særlig verdifullt. Nærmere opplysninger er gitt senere under kapitlet om kulturmiljøer.

Den gamle jernbanebrua over Lysakerelva. Brukonstruksjonen er bemerkelsesverdig.

Tunnellinje H

Så lenge banen går i tunnel kommer den ikke i konflikt med kulturminner. Ett av alternativene viser åpen strekning like syd for Lysaker Mølle og fossen i Lysakerelven. Lysaker mølle er ett av de mest interessante gjenværende kulturminnene langs Lysakerelva og er av nasjonal interesse.

Fylkeskultursjefen varsler innsigelse til alternativ som vil forringe kulturmiljøet ved Lysaker Mølle.

Lang sløyfe Fornebu

Traséen går for det meste i tunnel. Ved Holtekilen går banen i bru innerst i bukten. Traséen kan komme i konflikt med portnerstuene på Oksenhøen bruk. De har sammen med resten av bebyggelsen høy verneverdi.

En eventuell jernbane i dette området må gå øst for porten slik at eiendommen ikke deles opp.

MERKNADER TIL KONSEKVENSER AV VEIUTBYGGINGEN

Asker - Sandvika

På strekningen Asker - Holmen blir det ingen utvidelser.

På strekningen Holmen Sandvika blir det en utvidelse på 3-5 m. Innenfor Asker er miljøet langs E-18 allerede så endret at bevaring av enkeltobjekter ikke kan tillegges vesentlig vekt.

I Sandvika vil en utvidelse berøre rådhuset. Bærum rådhus og kommunegården er Sandvikas ansikt utad mot E18. Anlegget er et eksempel på verneverdige arkitektur fra dette århundret. Rådhuset fra 1926 er tegnet av Magnus Poulsson. Kommunegården fra 1991 er tegnet av arkitektene Narud-Stokke-Wiig A/S.

Sandvika - Lysaker

På denne strekningen er områdene langs E-18 ødelagt av støy, forurensning og oppsplittede miljøer. Kulturmiljøet ved Høvik er imidlertid av så stor verdi at det bør legges vekt på å utbedre skader som har oppstått fordi hensynet til kulturminner ikke ble tillagt vekt da E18 ble utbygget. Her ligger kirken på den ene siden av transportkorridoren og det fredningsverdige miljøet Villa Solaris og Høvik hovedgård på den andre.

Også kulturmiljøet ved Blommenholmkrysset inneholder mange kvaliteter. Et område ved Strand, Kveldsro terrasse, er regulert til bevaring. Etter siste

godkjente reguleringsforslag som forutsetter utvidelse av E18 er bevaringsområdet vesentlig forringet.

Alt. A1 "Veksellinje E18"

Forslaget kommer ikke i direkte konflikt med kulturminner. Ved Høvik reduseres bredden i forhold til dagens situasjon. Dette ville være en forbedring. En av kvalitetene ved dagens kjøremønster er at Høvik kirke og delvis også Villa Solaris fremstår som landemerker for dem som kjører i retning Oslo. Ved veksellinje vil dette poenget forsvinne.

For omgivelsene vil en veksellinje kunne by på fordeler i forhold til dagens situasjon. Etter vår vurdering vil imidlertid veiføringen i seg selv virke så ubehagelig for dem som ferdes langs veien at forslaget av den grunn ikke bør anbefales. Veksellinjen er i sin form uhistorisk og vanskelig fattbar. Ved at den legger halvparten av veien i tunnel, reduserer den støyulempene bare i begrenset grad. Forslaget har imidlertid en styrke som man gjerne må trekke med i videre planlegging: Kollektivtraséen er prioritert og sentralt plassert.

Alt. B1 Fornebulinjen

Ved Blommenholmkrysset starter en tunnel som kommer fram i dagen lengst nord på dagens flyplass. Ved det planskilte krysset med Snarøyveien kan det oppstå en vesentlig konflikt. Planene viser at veien går inn i tunnel like nedenfor hovedbygningen på Polhøgda, Fritjof Nansens hjem. Veien og kryssområdet beslaglegger areal på eiendommen Munkebakken. Planene forutsetter at adkomstpartiet og portnerstuene rives. Munkebakken er ett av de mest verdifulle kulturminnene i Akershus fra dette århundret.



Landskapet ved Høvik kirke er skadet, og vei og jernbane går trangt mellom kirken, Høvik gård og Høvik stasjon. Radikal miljø- og arealgevinst vil oppstå om vei og bane kan legges under fremtidig terreng.





Munkebakken på Lysaker er ett av arkitekt Arnstein Arnebergs hovedverk. Hele parken må bevares.

Munkebakken og Polhøgda er av nasjonal interesse. Nærmere omtale er gitt senere under kapitlet om kulturmiljøer. Fylkeskultursjefen varsler innsigelse til alternativ som vil forringe kulturmiljøet på eiendommene.

Alt. C "E18/Bærumsveilinj

Alternativet forutsetter utvidelse av eksisterende trase til 6 felt. I tillegg forutsettes utvidelse av Bærumsveien til fire felt øst for Bekkestua.

Tatt i betraktning at miljøet langs E18 allerede er ødelagt av støy, forurensning og barrierevirkning, har vi i hovedsak ikke så store innvendinger mot

Vestkorridoren 1 - fylkeskultursjefen

Sandvika Blommenholm Alt. A1 og B1:

Plasseringen av tunnelen og rundkjøringen som forbinder veilenken til E18 er lagt inn i et område hvor det er bevaringsområder på begge sider. Andre alternativer bør vurderes.

Jar Granfosslinjen Alt. A1 og B1:

Tunnelinnslaget kommer nær Bernt Ankersvei, en smal asfaltert villavei. Veien følger faret etter den gamle Bispeveien og er som førreformatorisk kulturminne automatisk fredet. Den nye veitraséen berører også Jar skole og andre kulturminner i nærområdet.

Før vi tar standpunkt til alternativet må forholdet til Bispeveien vurderes nærmere.

Automatisk fredete kulturminner

De kulturhistoriske forhold i Bærum er tildels uoversiktlige, og kunnskapsmaterialet er tildels ufullstendig og dårlig. For det første var det stor vekst i bebyggelsen i en tid da interessen for vern av kulturminner var liten. Dessuten var det fortrinnsvis de synlige automatisk fredete kulturminner som ble registrert. I hovedsak var arbeidet prioritert til synlige gravminner.

Bebyggelsen i Bærum ligger stort sett ved og i tidligere dyrkede arealer. Erfaring tilsier at mange dårlig markerte kulturminner ble fjernet eller ødelagt som en følge av urbaniseringen. Dessuten er det i Bærum generelt bevart særlig få synlige forminner i områder med silurfjell. Svært mange av de kjente førreformatoriske kulturminnene i Bærum ligger høyere enn

Vestkorridoren 1 - fylkeskultursjefen

dette alternativet.

Området forbi Høvik er svært vanskelig. Det er trangt, her passerer både jernbane og motorvei, og det er av og påkjøringsfiler. På begge sider av transportkorridoren ligger det kulturmiljøer av nasjonal interesse. Fylkeskultursjefen varsler innsigelse til eventuell utvidelse av motorveien inn mot Høvik kirke.

Fylkeskultursjefen foreslår at det utarbeides et alternativ hvor E18 går ned tunnel eller føres utenom Høvik. En slik løsning vil også føre til at sentrumsområdet kan bli mer attraktivt. Det bør tas inn som en forutsetning at kontakten mellom kirken og bevaringsområdet Høvik hovedgård/Villa Solares skal gjenopprettes.

Utvidelse av Bærumsveien til fire felt kommer ikke i konflikt med kulturminner.

Tverrforbindelsene

Engervannet Avløs Alt A1, B1 og C:

Mulige konflikter er omtalt i utredningen.

Fylkeskultursjefen varsler innsigelse til tunnelalternativ som vil kunne forringe kulturmiljøet ved Løkeberg. Hovedbygningen er fredet, området rundt er regulert til spesialområde bevaring.

Side 13

150 meter over havet. I dette nivået har det vært tilgang på areal med lettere jordarter som var attraktive med hensyn til åkerbruk i de eldste tider.

Nye kulturhistoriske registreringer i Akershus har de senere år avdekket flere forekomster av bebyggelse fra forhistorisk tid. Funnene er i hovedsak gjort under matjordlaget i åker og på arealer som har vært dyrket tidligere. Dessuten er det i Asker kommune, også i områder med silurfjell, funnet levninger etter steinbrukende kulturer mellom cote 20 og cote 100. En må forvente tilsvarende oppdagelser i Bærum.

I areal som vil bli berørt av Vestkorridoren med tilhørende tiltak er det et stort potensiale for å finne nye automatisk fredete kulturminner.

Konkret konflikt - Bispeveien

I Bærum kommune er det bevart betydelige partier av veier som var i bruk allerede i forhistorisk tid. Bispeveien som går fra Jar over Voll, Grav, Hosle, Haslum, Øverland til Krokskogen er beskrevet av biskop Nils Jønsson som fulgte veien på en visitasreise i 1594. Veiens historiske belegg gjør den viktig som kulturhistorisk referanse, dessuten er veien et kulturminne av nasjonal betydning. For så vidt er veien et svært vesentlig kulturminne for Bærum av miljømessige grunner og den utfyller kunnskapshull fordi kommunen er fattig på kulturminner fra forhistorisk tid.

Potensiell konflikt - mulige kulturminner under terreng

Inngrep langs vei-/jernbanekorridoren med tilførselsveier vil over cote 20 berøre areal hvor det kan være levninger etter en steinbrukende befolkning. Kryssingen av Neselva ved Skustad er ett av de mer sannsynlige konflikt-punkter.

Side 14

Inngrep i lett og godt drenert jord på Løkkeberg og på Avløs i Bærum og ved Skustad i Asker kan berøre forhistorisk bebyggelse uten synlig markering. Tiltak kan dessuten berøre kulturlandskapet på en slik måte at vesentlige verdier ved ikke fysisk berørte kulturminner reduseres eller går tapt.

Forholdet til de automatisk fredete kulturminner bør utredes under fase 2 i konsekvensutredningsprosessen, slik at eventuelle interessekonflikter kan løses før kommunedelplan/reguleringsplaner legges ut til høring. Fylkeskonservator vil, sammen med Riksantikvaren, kunne bidra til å formulere utredningsprogrammet for KU fase 2 for dette arbeidsfeltet.

Kulturmiljøer

Høvik

Et kart fra 1906 (side 4) viser situasjonen slik den var på Høvik ved århundredskiftet. Området var, og er fortsatt et meget interessant kulturmiljø hvor flere av enkeltobjektene er av nasjonal interesse.

Veisystemet i området

Dagens sentrum ligger der veikrysset mellom Drammensveien og Høvikveien lå. Drammensveien fulgte Sandviksveien. Høvikveien var forbindelsen opp til Gamle Drammensvei. Syd for kirken gikk Høvikveien over i Sarbuuldveien.

Høvik gård, Høvikveien 4:

Den eldste opplysning om gården er fra 1398 da gården ble gitt til bispestolen. Gården var kirkegods fram til reformasjonen, deretter krongods fram til midten av 1600 årene. Da ble gården ervervet av en jordgodseier. I 1746 ble gården delt. Den gamle bebyggelsen på Høvik Søndre står fortsatt. I 1788 ble gården kjøpt av slottsprest Sverdrup. Han oppførte ny hovedbygning nord for tunet i klassisistisk stil (Sverdrups palé). I 1811 ble gården solgt til grosserer Marcus Pløen. Han anla parken syd og vest for bebyggelsen etter engelsk mønster. Lysthuset i sydvestre del av hagen, "Floras tempel", har en nyklassisistisk utforming. Det er datert til 1840. Paviljongen er enestående i Norge på grunn av den spesielle neverkleddningen. Parken nord for hovedbygningen er anlagt senere. Utformingen bygger i hovedtrekkene på Sverdrups hageanlegg.

Hovedbygningen er fredet. Fredningsvedtaket ble tinglyst 20.09.1939. Huset ble restaurert i 1972. Det foreligger reguleringsplan for ny parallellvei til E18 gjennom hagen, stadfestet 1961. På det tidspunkt ga kulturminneloven ikke hjemmel for å frede området omkring fredede hus, og Riksantikvarens uttalelse ble av den grunn begrenset til å anbefale at hagepaviljongen måtte flyttes til et annet sted i hagen.

Forstaden rundt Høvik stasjon

Drammensbanen ble åpnet i 1872. Etter hvert begynte den første villabebyggelsen nær jernbanestasjonene å vokse frem. På Høvik grodde det opp forstadsbebyggelse, først og fremst åsen mellom jernbanen og Gamle Drammensvei, øst for Høvik gård. Flere av bygningene er meget bevaringsverdige, delvis i fredningsklasse. Vi nevner spesielt Høvikvn. 2 - Villa Solares, Høvikvn. 5 - Elmen og Snoveien 19 - Skovly.

I 1917 ble banen bygget om til normalspor, og samtidig ble det lagt dobbeltspor fra Oslo til Sandvika. Dette førte til at de fleste gamle stasjonsbygningene ble revet. Stasjonsbygningen på Høvik fra 1916 er av interesse på grunn av den uvanlige planløsningen.

Villa Solares, Høvikveien 2

Villa Solares er den mest inressante av villaene på Høvik. Hovedbygningen i dragestil med jugenddetaljer ble bygget av konsul Georg Iversen i 1898. Hovedbygningen, gartnerboligen, uthuset og østre del av hageanlegget ble i 1991 regulert til spesialområde bevaring etter planog bygningsloven. Anlegget er av nasjonal interesse og ved behandlingen av reguleringsaken ble fredning av eiendommen diskutert.

Høvik kirke

Østre Bærum prestegjeld ble skilt ut fra Asker prestegjeld i 1894. Umiddelbart etterpå ble det bestemt at ny kirke skulle reises på en tomt av Høvik gård, en kolle i krysset mellom daværende Høvikveien og Drammensveien. Kirken som er bygget i teglstein ble oppført etter tegning-er av ark. Henrik Nissen. Den ble innviet i 1898.

Høvik bibliotek

Bygningen er tegnet av ark. Thomas Willoch og ble oppført i 1972. Bygningen er anerkjent som eksempel på moderne arkitektur som er godt tilpasset kirkebygningen. Huset har vært omtalt i fagpressen; Byggekunst og Tegl.

Konklusjon

- * Høvik Hovedgård, Villa Solares og Høvik kirke med tiliggende bibliotek/menighetshus utgjør tilsammen ett av de mest verdifulle kulturmiljøene i østre Bærum. Det forholdet at villabebyggelsen mellom jernbanen og Gamle Drammensvei inneholder mange gamle bevaringsverdige bygninger, bidrar til å forsterke bevaringsverdien.
- * Anlegg av E-18 mellom jernbanen og Høvik kirke har ført til meget store skader i form av støy, forurensning og barrierevirkning.
- * Hovedbygningen på Høvik hovedgård ble fredet i 1939. Den gang kunne bare bygningen fredes. Etter Lov om kulturminner av 1978 med endringer sist ved lov av 8. januar 1993 er det i § 19 hjemmel til

å frede et område omkring et kulturminne så langt det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet. Fylkeskultursjefen har ved flere anledninger gitt uttrykk for at det er grunn til å vurdere fredning av hele hageanlegget på Høvik gård. Det er også grunn til å ta opp igjen spørsmålet om Villa Solares bør inngå i fredningsområdet.

Blommenholm

Utbygging av forstedene i Bærum fulgte et mønster. På de mest attraktive stedene langs fjorden og ved jernbanestasjonene bygde velstående familier som hadde råd til det, store påkostede hus.

Utbyggingen på Blommenholm skjedde fra 1906 og utover. Det er fortsatt bevart representativ bebyggelse i området til tross for at E18 har skåret seg tvers gjennom det gamle forstadsmiljøet. Ulempene er først og fremst støyen. Bebyggelsen ligger delvis på nordsiden av motorveien, langs Gamle Drammensvei (prioritert område i kulturvernplanen for Bærum), langs Vesleveien og Henry Lehres vei (syd for Blommenholm stasjon), bebyggelsen syd for motorveien ut mot Sjøodden (regulert til bevaring) og bebyggelse mellom E18 og Sandviksveien (Skjolden).

Konklusjon

* Bygningsmiljøet på Blommenholm mellom gml. Drammensvei og sjøen inneholder vesentlige arkitektoniske og landskapsestetiske verdier.

århundret" ble alle fylker anmodet om å sette opp forslag til fredningsobjekter. Munkebakken er ett av de prioriterte objektene om ble foreslått av fylkeskultursjefen i Akershus.

Konklusjon

* Munkebakken og Polhøgda er av nasjonal interesse. Parken og all bebyggelse på Munkebakken er fredningsverdig.

Elveveien, Lysaker Mølle

I kulturvernplanen for Bærum er området avmerket som ett av 12 høyt prioriterte kulturvernområder. En kort beskrivelse av dette området lyder:

"9. Lysakervassdraget har vært energikilde til en rekke virksomheter: møller, sagbruk m.m. Godt bevarte anlegg særlig ved Fossum, Granfoss og Lysaker Mølle."

Anlegget:

Anlegget består av produksjonsbygninger og arbeiderboliger, alle nå innredet for kontorer og publikumsrettet virksomhet. Tross ombygginger er anlegget godt bevart og forteller tydelig om den industrivirksomheten som foregikk her.

Lagåsen

To av veialternativene berører eiendommer som inngår i området Lagåsen på Lysaker hvor vi finner noe av det ypperste som er skapt innenfor norsk villaarkitektur i første halvdel av dette århundret. Innenfor dette området bodde også en rekke personer som har spilt en sentral rolle i nyere tids historie.

Polhøgda

Anlegget ble bygget for Eva og Fridtjof Nansen. Villaen er tegnet av ark. Hjalmar Welhaven. Stilpreget er i hovedsak preget av klassisisme. Inngangspartiet viser inspirasjon fra romanske stenkirker.

Fridtjof Nansen har spilt en sentral rolle i norsk historie. Hans hjem er derfor å karakterisere som et kulturminne av nasjonal interesse.

Munkebakken

Munkebakken (se foto side 13) grenser inntil Polhøgda. Munkebakken var skipsreder Werrings hjem. Anlegget består av en representativ bolig, stor velholdt park, portstuer og en representativ innkjørsel fra Fornebuveien

Bebyggelsen og sannsynligvis også parken er tegnet av Arnstein Arneberg og blir betegnet som ett av hans hovedverk. Han hadde i sine yngre år praksis i Sverige, og preget av svensk arkitekturtradisjon er tydelig i dette anlegget. Eierene har tatt meget godt vare på bygningene og parken. Det har ikke vært foretatt endringer uten at arkitekten har vært forespurt.

I forbindelse med Riksantikvarens prosjekt "Fredning av arkitektur fra dette

Kort beskrivelse av bygningene:

1. Lysaker mølle. Nåværende bygning gjenoppført etter brann i 1810. Oppført i rød teglstein. "Møllebygningen er ett av Bærum's fineste industribygg fra før århundreskiftet." (Opplysninger om kulturminner i Bæreguleringsvesenet.) Bygningen har høy antikvarisk egenverdi og høy verdi som del av miljøet.
2. Barnengen, tidl. arbeiderbolig. Oppført i tegl med sveitsertak, i siste halvdel av 1800-tallet. Høy egenverdi, høy verdi som del av miljøet.
3. Barnengen, tidl. arbeiderbolig. Oppført ca. 1880 for Lysaker Mølle. Huset er laftet, har delvis originale detaljer, men ble rehabilitert i 1920-årene ved arkitekt Arnstein Arneberg. Høy egenverdi, høy verdi som del av miljøet.
4. Barnengen, tidl. arbeiderbolig. Oppført ca. 1790 for Lysaker Mølle. Opprinnelig svalgangshus, laftet. Ombygd av arkitekt Arnstein Arneberg i 1920-årene. Høy egenverdi, høy verdi som del av miljøet.
5. Fabrikbygning. Oppført i tre etapper i det 20. århundre. Tegl, delvis pusset. Middels egenverdi, høy verdi som del av miljøet.
6. Låve. Trolig oppført i siste halvdel av 1800-tallet. 1. etasje er oppført i tegl og pusset, 2. etasje er i bindingsverk. Det er oppført et tilbygg mot nord. Middels egenverdi, middels/høy verdi som del av miljøet.

Andre faste kulturminner:

7. Damanlegg. Høy kulturhistorisk verdi.

8. **Trebrygger** i nedre del av området. Bryggene har forfalt sterkt siden de ble registrert i 1984, lite er igjen av dem i dag. Likevel er de en del av miljøet, og det ville være ønskelig å bevare dem med tanke på promenaden langs elva.

9. **Jernbanebro over Lysakerelva.** En av NSBs mange fine broer i huggen naturstein. Er både formmessig og miljømessig god, men synbarheten er noe ødelagt av en nyere bro like nord for denne.

To av veialternativene berører eiendommer som inngår i området Lagåsen på Lysaker hvor vi finner noe av det ypperste som er skapt innenfor norsk villaarkitektur i første halvdel av dette århundret. Innenfor dette området bodde også en rekke personer som har spilt en sentral rolle i nyere tids historie.

Konklusjon:

- * Området langs Lysakerelva inneholder tekniske og industrielle kulturminner. Miljøet har høy verneverdi som et godt bevart anlegg.

A 3

HHR

sd, Bds sekretariat, Ks, Ei, P, G, BrS, PGr, SiS,
saken

Samferdselsdepartementet
Boks 8010, Dep.
0030 Oslo

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr: 91/52 - 203	Dato: 9.10.92
Ark. nr: 363	

Henvendelse til
Sigrid Stokke
Tlf.: 22 36 74 34

Deres referanse

Saksreferanse
91/4203
B 552

Dato
14.09.94

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN - VEGSYSTEMET I VESTKORRIDOREN - FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING FASE II

"Transportutredning for Vestkorridoren", konsekvensutredning fase 1 er utarbeidet av Statens vegvesen Oslo og Akershus og NSB i fellesskap. Vi vil her bare kommentere Vegvesenet sin foreløpige anbefaling av hovedalternativer og forslag til program for konsekvensutredning fase 2.

Denne høringsuttalelsen stiles til Samferdselsdepartementet i henhold til SDs brev datert 10.01.92. Vegdirektoratet og Statens vegvesen Oslo og Akershus er underrettet ved gjensvar på dette brevet.

En av hovedhensiktene med en felles grovmasket konsekvensutredning var bl.a. å få de nødvendige avklaringer mellom veg og jernbane i Vestkorridoren. Kommunedelplaner for nytt dobbeltspor og tilhørende linmaskete konsekvensutredninger skal være separate planer/utredninger utarbeidet av Statens vegvesen og NSB. Denne prosessen er valgt fordi det er vesentlige forskjeller i framdriftsplanene og utbyggingstidspunktene for veg og jernbane og i tråd med praksis i henhold til plan- og bygningsloven.

Avklaringene i konsekvensutredning fase 1 viser at det er få bindinger mellom løsningene for nytt dobbeltspor og vegsystemet. Et unntak er aktiviteter og arealer omkring stasjonene for et eventuelt nytt dobbeltspor (Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker). Ved endringer av vegnettet, kan dette bli aktuelt også ved eksisterende stasjoner.

STATENS VEGVESENS FORELØPIGE ANBEFALING AV HOVEDALTERNATIVER FOR VEG.

Det er enighet om at utredningene gir et godt grunnlag for anbefalinger av prinsippløsninger. Det bør derfor på grunnlag av konsekvensutredning fase 1 være mulig å anbefale færre alternativer / gi klarere retningslinjer for hva en vil gå videre med i den linmaskete utredningen.

Vegvesenet anbefaler å gå videre med "alternativ B og C i sammenheng med tunnelvariantene i alternativ D4". Samtidig hevder de at "uten en differensiering av vegnettet vil det være vanskelig å løse de problemer en opplever langs E18 idag." For å få til denne differensiering av vegnettet forbi Lysaker-området, må løsningen bli at ny E-18 legges under bakken.

Det har kommet innspill om at Lysaker ikke tåler mer enn en tung barriere: enten E18 eller nytt dobbeltspor, - ikke begge deler. En slik avklaring bør kunne tas nå ved sluttbehandlingen av konsekvensutredning fase 1. Det bør finnes tilstrekkelig kunnskap om aktuell plassering av E18 og nytt dobbeltspor i området og trafikkbelastningen på disse.

NSB anbefaler at E-18 legges under bakken på Lysaker og at jernbanen legges i dagen på en skånsom måte. Dette begrunner vi med følgende:

- Miljøbelastningen (støy, luftforurensning osv) fra E18 er klart større enn fra jernbanen.
- NSB ser det som spesielt uheldig med en stasjon under bakken kombinert med hurtigtogspor. Stikkord i denne sammenheng vil være: bekvemmelighet, sikkerhet, terminalfunksjoner, adkomst og kostnader.
- En utvidelse med to nye spor gjennom Lysaker krever begrensede tilleggsarealer. Ny E-18 kan forsterke barrierene og bl.a. vanskeliggjøre adkomsten til stasjonen.
- Med den klare målsettingen om å få overført mest mulig trafikk fra E18 til jernbanen, bør det legges vekt på å få en attraktiv jernbane, og at denne prioriteres i dette viktige området. Dette samsvarer også med konklusjonen i avsnittet ovenfor, og går fram av konklusjonene fra konsekvensutredning fase 1.

STATENS VEGVESENS FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING FASE 2.

Beskrivelsen av tiltakets alternativer bør være fylldigere og klarere. Alternativene bør begrenses som nevnt ovenfor under "foreløpig anbefaling".

Det foreslås en koordineringsgruppe for det videre planarbeidet for veg og jernbane. Dersom høringsrunden viser at det er støtte til konsekvensutredning fase 1s hovedkonklusjoner, bør det være tilstrekkelig at NSB trekkes inn i arbeidet på lik linje med andre etater.

Vegvesenet ønsker i konsekvensutredning fase 2 å gå videre med detaljering av transportmodellen. NSB ser ikke den store nytten av dette, og har ikke behov for videre beregninger av hensyn til planleggingen/utformingen av det nye dobbeltsporet. Ved eventuelle behov for videre trafikkberegninger kan vi ta utgangspunkt i foreliggende modellkjøringer og foreta korrigeringer med utgangspunkt i disse.

Samordningen av areal- og transport-planleggingen er først og fremst kommunenes ansvar. Statens vegvesen og NSB har også sine oppgaver. Hovedarenaen for denne samordningen bør være kommuneplanene. Tiltakshaverne for veg og bane skal utrede konsekvensene ved sine tiltak. En spesiell utfordring blir knutepunktsplanleggingen omkring stasjonene. Nødvendig videre samordning bør skje ved hjelp av kommunens arealplanlegging. Det er viktig å få en rasjonell grenseoppgang av hva som er tiltakshavernes oppgave i konsekvensutredning fase 2, deres teknisk/økonomiske planlegging (hovedplaner) og kommunens egen planlegging.

Med vennlig hilsen

Magne Paulsen
banedirektør

Kopi: Statens vegvesen Oslo, Boks 8037 Dep., 0030 Oslo
Statens vegvesen Akershus, Boks 8166 Dep., 0034 Oslo
Statens vegvesen Vegdirektoratet, Boks 8142 Dep., 0033 Oslo



A4

DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO

TELEFON 22 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

94/2973
B5 552

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr. 94/52-180 Dato: 940910

Ark. nr. 363

Deres ref

Vår ref
94/3554

Dato
8.09.94

**TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - OFFENTLIG ETTERSYN AV
KONSEKVENsutREDNING FASE 1 OG FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR
FASE 2, ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a.**

Vi viser til Banedirektørens brev av 31.05.94 vedr. overstående.

Kommunal- og arbeidsdepartementet har ingen merknader til saken.

Med hilsen

Unni Sætre
Unni Sætre e.f.
Avdelingsdirektør

Odd Grønvold
Odd Grønvold

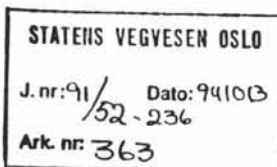
A5

Statens
forurensningstilsynPostadresse: Pb. 8100 Dep, 0032 Oslo
Kontoradresse: Strømsveien 96
Telefon: 22 57 34 00 Telefax: 22 67 67 06

HHR

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo,
P.b. 8037 Dep. 0030 Oslo94/2973
85 552

Dato: 12 OKT. 1994

Deres ref.
H.H. Ruud; SVO
A.S. Hamran; NSBVår ref. (Bes oppgitt ved svar)
94/5294-3 AsN

Nytt dobbeltspor og nytt vegsystem i Vestkorridoren

Høringsuttalelse til konsekvensutredning for fase I og
konsekvensutredningsprogrammer for fase II

SFT mener at utredningen i for stor grad fokuserer på å øke vegkapasiteten for å bedre bilistenes fremkommelighet i rush fremfor å utrede gode ressurseffektive helhetligsløsninger som bidrar til økt kollektivandel - som var intensjonen med utredningen. Ingen av de foreslåtte alternativene (inkludert kombinasjonsalternativene veg-/baneutbygging) tar tilstrekkelig hensyn til de føringer Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR) gir om at andre alternativer enn økt vegkapasitet skal vurderes på lik linje når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, f.eks regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet. SFT går derfor inn for at det igangsettes tilleggsutredninger som belyser hvilke tiltak/virkemidler som er nødvendige for å ivareta intensjonen om et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som gir økning i kollektivandelen og er i tråd med RPR. Tilleggsutredningene kan danne utgangspunktet for klargjøring av behovet for vegutbygging i korridoren. Konsekvensutrednings fase 2 for et eventuelt nytt vegsystem må derfor legges på is inntil videre. Det synes dokumentert behov for nytt dobbeltspor for jernbane da dette vil bidra med betydelig kapasitet til å avvike økningen i persontrafikken som følge av ønsket overgang fra bil til kollektive transportformer, og samtidig bedre kapasiteten for fjernreiser med tog betydelig. Fase 2 utredningen for jernbane bør derfor igangsettes.

Det vises til brev av 31. mai 1994 hvor nevnte konsekvensutredning og forslag til utredningsprogrammer ble oversendt til uttalelse. Det vises også til telefonsamtale med H.H. Ruud (SVO) i september 1994, hvor SFT fikk tilsagn om to ukers utsettelse på sin uttalelse. Under følger SFTs kommentarer til det oversendte materialet.

1 Vurdering av konsekvensutredningens fase I

1.1 Samordnet helhetlig transportsystem - forholdet til RPR for samordnet areal- og transportplanlegging

Stamvegkrav kontra helhetsløsninger

Intensjonen med konsekvensutredningen er å finne frem til gode ressurseffektive helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren og utrede hvordan en på best mulig måte kan utnytte investeringene i kollektivsystemet og legge til rette for at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet. Samtidig er det en sentral målsetting for Statens vegvesen å høyne avviklingskvaliteten på E-18 til et nivå som tilsvarer det øvrige stamvegnettet - dvs en trafikkhastighet på minst 50 - 60 km/t, som tilsier jevn og god avvikling av biltrafikken i rush.

Resultatene fra den forelagte transportanalysen viser at de foreslåtte investeringene i veg og bane medfører at kollektivtrafikkandelen holdes på 14 %, m.a.o ingen endring i rollefordelingen mellom veg og kollektivtrafikk i forhold til i dag.

SFT er av den oppfatning at de foreslåtte løsningsforslagene i for stor grad legger vekt på å imøtekomme "stamvegkravene" ved å øke vegkapasiteten, fremfor å tilrettelegge for gode regionale helhetsløsninger for transportsystemet - som tilfredsstiller vegvesenets egne intensjoner og de mål Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR) setter for økt kollektivandel og reduksjon i transportarbeidet. De fremlagte løsningsforslagene åpner etter SFTs syn for bilbruk i alle transportsituasjoner og tilrettelegger for ytterligere bilbasert utbyggingsmønster.

Ved utforming av utbyggingsmønster og transportsystem i Vestkorridoren burde det med bakgrunn i RPR være en forutsetning at det tilrettelegges for kollektive transportformer fremfor å øke vegkapasiteten. RPR legger opp til at andre alternativer enn økt vegkapasitet skal vurderes på lik linje når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, f.eks regulering av trafikk og forbedring av kollektivtransporttilbudet. SFT synes det er synd at disse spørsmålene ikke tas mer alvorlig ved utredning av et omfattende samferdselsprosjekt til en pris på rundt 5 milliarder kr - når utbyggingen planlegges i et område hvor de forutsetninger RPR setter vedrørende befolkningstetthet som grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ helt klart er tilstede. Det faktum at lokaltrafikken pr. i dag utgjør hele 80 % av den samlede trafikken på E 18 indikerer også et potensiale for økt kollektivandel i Vestkorridoren.

Den transportutredningen som ligger til grunn for de foreslåtte løsningsforslagene er etter SFTs syn mangelfull i forhold til både Vegvesenets intensjoner med utredningen og de føringer RPR gir. Etter SFTs vurdering burde resultatene fra analysen beskrevet hvilke virkemidler som er nødvendig å iværsette for å ivareta intensjonen om gode ressurseffektive helhetsløsninger for transportsystemet som bidrar til økt kollektivandel. Slike opplysninger ville gitt beslutningstakerne reell mulighet til å velge løsninger/virkemidler som bidrar til å oppfylle intensjonen med prosjektet og samtidig er i tråd med RPR.

Løsningsforslagene sett i forhold til følsomhetsanalyser og resultater fra TP-10 arbeidet

De følsomhetsanalysene Statens vegvesen fremlegger som del av konsekvensutredningen viser at 50 % økning av distansekostnadene for bil reduserer antall bilturer med beskjedne 3 %, mens en halvering av kollektivtakstene medfører at bare 2,5 % skifter reisemiddel. Følsomhetsanalysene indikerer m.a.o at hverken sterk økning av bilkostnadene eller stor reduksjon i kollektivtakstene gir en ønsket utvikling alene. SFT ønsker imidlertid å minne om at resultatet fra TP-10 arbeidet i Oslo og Akershus viste at en kombinasjon av restriktive virkemidler overfor biltrafikken og positive virkemidler for kollektivtrafikken ga vesentlig forkyvning i reismiddelfordelingen i kollektivtrafikkens favør.

Muligheter for fortetting rundt baneholdeplasser

Med bakgrunn i RPR mener SFT utredningen er mangelfull når det gjelder å belyse mulighetene for fortetting rundt baneholdeplasser for å redusere transportbehovet og bilbruken. Konsekvensutredningen omfatter følsomhetsanalyser som viser gode resultater når det gjelder mulighetene for endret reismiddelfordeling i kollektivtrafikkens favør - som følge av sterk konsentrasjon av boliger og arbeidsplasser. Den refererte følsomhetsanalysen omfatter nyetablering på Fornebu, med fokus på samordning av arealbruk og transport.

1.2 Konsekvenser for miljø

Statens vegvesens målsettinger for miljø

Statens vegvesen har som sektoransvarlig for miljø bl.a som mål at vegtrafikkens energibruk og forurensning skal reduseres, og at personer som bor eller oppholder seg ved riks- eller fylkesveger skal ha et helsemessig akseptabelt luftforurensnings- og støynivå. Statens vegvesens mål er videre å redusere antall personer som utsettes for luftforurensning med 30 % innen 1998 og støy med 10 % innen 1998 (i forhold til hvilke år?). Det er dessuten et mål for vegvesenet å redusere antall "problemsoner" og omgjøre disse til "miljøsoner". I den forbindelse er det verdt å nevne at konsekvensutredningen viser at "problemsonene" i dag utgjør 90 % av strekningen langs E 18.

SFT mener det er en generell svakhet ved konsekvensutredningen at resultater mht miljø for de ulike alternativene bare er sammenlignet med et "referansealternativ" og ikke med en beskrivelse av dagens situasjon. Referansesituasjonen uttrykker trafikksituasjonen i 2010 uten ytterligere investeringer enn det som allerede er vedtatt, dvs en "trend" utvikling. Når beskrivelsen av dagens situasjon mht miljø er utelatt er det umulig å etterprøve hvorvidt de fremlagte alternative løsningsforslagene bidrar til å nå de fastsatte målene mht reduksjon i luftforurensning og støy innen 1998. En mister samtidig muligheten til å finne ut hvorvidt gjennomføringen av de foreslåtte alternativene gir et negativt bidrag til luftforurensning og støy og dermed setter begrensninger for andre fremtidige prosjekter i regi av Statens vegvesen - forutsatt at målene opprettholdes. Vegvesenets målsetting om å redusere antall "problemsoner" og omgjøre disse til "miljøsoner" kan heller ikke etterprøves i høringsdokumentene. Det savnes derfor kart som viser "problemsoner" i dagens situasjon og "miljøsoner" etter gjennomføring av tiltakene.

Det påpekes i utredningen at alle alternativer vil bedre situasjonen når det gjelder luftforurensning og støy, men at det vil være umulig å unngå overskridelse av alle grenseverdier. De gjengitte resultatene viser riktignok at alle alternativene gir en bedring av luftforurensning og støy i forhold til referansealternativet (trafikksituasjonen i 2010 med en "trend" utvikling). Eksempelvis gir vegalternativ B1 en reduksjon i antall personer eksponert

for konsentrasjoner av svevestøv (PM10) over SFTs anbefalte luftkvalitetskriterier på bare 3 % i forhold til referansealternativet. Hvordan de ulike alternativene slår ut forurensningsmessig i forhold til dagens situasjon viser resultatgjennngivelsen som sagt ikke. Det er imidlertid verdt å påpeke at referansealternativet omfatter en biltrafikkvekst på 18 % og at dette i seg selv indikerer en økning av luftforurensning og støy i forhold til dagens nivå. Ut fra dette mener SFT det er nærliggende å tro at alle foreslåtte alternativer medfører større forurensningsmessig totalbelastning enn enn i dag. SFT mener også det er betenkelig at alle foreslåtte veg-alternativ gir mer enn 10 000 eksponerte personer over SFTs anbefalte kriterier for svevestøv.

1.3 Samfunnsøkonomisk nytte

SFTs vurdering av trafikantnyten for vegalternativene

Trafikkanalysen som ligger til grunn for konsekvensutredningen viser at trafikkbelastningene på vegnettet i Asker og Bærum, selv med forventet trafikkvekst, i svært liten grad vil overstige vegkapasiteten utenom rushet i referansealternativet. Den anbefalte vegutbyggingen begrunnes derfor hovedsaklig med økt fremkommelighet i rushtiden. Av utredningen fremgår da også at størsteparten av trafikantnyten for vegalternativene er tilknyttet tidsbesparelser for vegtrafikantene i rush. Slik SFT ser det kan derfor fremtidig trafikkbelastning i periodene utenom rush ikke alene forsvare utbygging av de anbefalte vegalternativene. Dette understreker igjen at det er grunn til å stille spørsmålsteget ved de foreslåtte vegalternativene ut fra de føringer som RPR for samordnet areal- og transportplanlegging gir vedrørende likeverdig satsing på andre alternativer enn økt vegkapasitet når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår.

SFT mener videre det er en svakhet at den miljøbelastningen som veg- og togtrafikken representerer ikke er med i nytte-/kostanalysene. Tiltak som gir forurensningsmessig gevinst kan i mange tilfeller medføre økte investeringskostnader (f.eks tunnelalternativer) og dermed øke kostnadsdelen av nytte-/kostbrøken uten at nytten av miljøforbedringen medregnes. Med for sterk fokus på nytte/kostforholdet ved valg av hovedalternativ vil en derfor kunne komme i den situasjon at mer miljøvennlige transportløsninger må vike for mer "lønnsomme" prosjekt. Det er i denne sammenheng verdt å merke seg at TP-10 arbeidet viste at "miljøalternativene" var samfunnsmessig mest lønnsomme.

1.4 Konsekvenser for Oslo

Resultatene fra konsekvensutredningen viser at alle alternativene gir høye biltrafikk tall over Oslos bygrense i vest. Alle alternativene gir dessuten en vekst i biltrafikken på over 40.000 turer fra 1990 til 2010. Dette er i utgangspunktet lite ønskelig med tanke på miljøet i Oslo. SFT mener derfor konsekvensutredningen burde omfattet vurdering av hvilke miljømessige konsekvenser en slik trafikkvekst får for Oslo. Spesielt med tanke på at i overkant av 270 000 personer i Oslo pr i dag bor eller oppholder seg i områder hvor anbefalte luftkvalitetskriterier for støv (PM10) er overskredet. Det meste av denne forurensningen skyldes vegtrafikk.

2 Videre utredning

2.1 Veg

SFT mener at resultatene fra utredningens første fase ikke gir tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for valg av hovedløsning for nytt vegsystem. Begrunnelsen er at ingen av

de fremlagte alternativene har oppfylt vegvesenets egen målsetting med prosjektet om å finne frem til gode ressurseffektive helhetsløsninger for transportsystemet i korridoren som øker kollektivandelen av persontrafikken. Vår begrunnelse bygger samtidig på at de anbefalte vegalternativene etter vår vurdering er i strid med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.

SFT går derfor inn for at det igangsettes tilleggsutredninger som belyser hvilke tiltak/virkemidler som er nødvendige for å ivareta intensjonen om et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som gir økning i kollektivandelen og er i tråd med RPR. Tilleggsutredningene må omfatte et spekter av positive virkemidler overfor kollektivtransporten og restriktive tiltak overfor biltrafikken. Samtidig må mulighetene til forfetting rundt baneholdeplassene vurderes nærmere. Mulighetene for bedre tilrettelegging for gang- sykkeltrafikk må også innlemmes i utredningen. Det er nærliggende å tro at det vil være påkrevd med tiltak utover den definerte Vestkorridoren (f.eks i Oslo) for å få full nytte av en eventuell utbygging. Utredningen bør derfor omfatte tiltak utover den definerte Vestkorridoren, og inkludere virkningsbeskrivelse også for Oslo (Jfr. Oslos høye miljøbelastning i dag). Ved vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av nye mer helhetlige- og miljøvennlige løsninger for transportsystemet bør den miljøbelastningen som vegtrafikken representerer medregnes i nytte/kostanalyser. Det er viktig for beslutningstakerne at det går klart frem av rapporten fra tilleggsutredningene hvilke virkemidler tiltakshaverne selv rår over og hvilke virkemidler det er opp til andre å iverksette.

De overnevnte forslagene til tilleggsutredninger bør danne utgangspunktet for klargjøring av behovet for vegutbygging i Vestkorridoren og bli gjenstand for en offentlig høringsprosess. Vegvesenets forslag om å gå videre med konsekvensutredningsfase 2 for veg bør legges på is inntil resultatene fra våre forslag til tilleggsutredninger foreligger. Dersom resultatet av tilleggsutredningene indikerer at det er forsvarlig å satse på vegutbygging i Vestkorridoren ønsker SFT å få anledning til å komme med innspill til utredningsprogrammets fase 2 for veg - f.eks i forbindelse med høringsprosessen for de foreslåtte tilleggsutredningene.

2.2 Jernbane

Når det gjelder jernbane synes det dokumentert et behov for nytt dobbeltspor. NSB vil på denne måten bidra med betydelig kapasitet til å avvikle økningen i persontrafikken som følge av ønsket overgang fra bil til kollektive transportformer - og samtidig bedre kapasiteten for fjerntrafikken betydelig. Fase 2 utredningen for jernbane bør derfor igangsettes. Når det gjelder utredningsprogrammet for fase 2 for jernbane ønsker SFT å bemerke at

konsekvensene for vannressursene som berøres må vurderes nøye. Vurdering av luftlyd, strukturlyd og vibrasjoner må inngå i utredningen, og eventuelle avbøtende tiltak for å overholde gjeldende retningslinjer for støy må konkretiseres og konsekvensvurderes. Videre må banebetjening av den forespeilede "Førnebu- byen" utredes.

Med hilsen

Merethe Steen
Merethe Steen (e.f.)

Toril P. Borvik
Toril P. Borvik

Saksbehandler; Asbjørg Næss tlf: 22573493

Kopi til: Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7005 Trondheim
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 8111 Dep. 0032 Oslo



**FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE
AVDELING VIKEN**

Oslo ml/Akershus
0015 OSLO
Telefon 22 40 30 00
Telefax 22 40 34 84

Vår referanse
5052/94/B/FBT/Viken/Ø1/ØT/800
Tidligere referanse
a FBT/Viken 22. aug 1994/3041/800
b NSB/Statens vegvesen 31 mai 1994

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 Oslo

Gjenpart:
DKØ
FBT/Sentralledelsen

**TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - OFFENTLIG ETTERSYN AV
KONSEKVENsutREDNING FASE 1 OG FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR
FASE 2, ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP VII-a.**

1. Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken (FBT/Viken) viser til ref b, vedrørende ovennevnte sak. Deler av problemstillingene har tidligere vært forelagt Forsvaret med NSB's planer om nytt dobbelstspor Skøyen - Asker. Forsvaret hadde i den anledning ingen kommentarer til planene. Denne gangen har vi mottatt et samarbeidsprodukt fra NSB og Statens vegvesen som beskriver konsekvensene ved etablering av nye vei- og jernbanetraseer mellom Skøyen og Asker. Problemstillingene er av samme art som tidligere, og FBT/Viken kan ikke se at de enkelte alternativene vil få konsekvenser for Forsvaret. Vi har derfor ingen kommentarer til utredningen.

Etter fullmakt

Morten Petersen
Kontorsjef
Eiendomskontoret

Øystein Tandberg
Overarkitekt

A6

HRH

94/2973
BS 552

27 SEPT. 1994

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr.: 91/52-226 Dato: 9.11.004
Ark. nr.: 363



A7

HRH

DET KONGELIGE NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENT

KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 22 34 90 90 - TELEFAX 22 34 85 2565
POSTADRESSE: POSTBOKS 8148 DEP., 0033 OSLO - TELEKS 21486 ODEP N

Statens vegvesen Oslo
Vestkorridoren
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

94/2973
BS 552

STATENS VEGVESEN, OSLO
J. nr.: 91/52-212 Dato: 9.10.92
Ark. nr.: 363

Deres ref. Vår ref. (bes oppgitt ved svar) Dato
NOE 94/3820 N NU ENR/RAS 28.09.1994

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - KONSEKVENsutREDNING FASE 1 OG FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A OM KONSEKVENsutREDNINGER

Vi viser til oversendelse 31.5.94.

Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger i plan- og bygningslovens kap. VII-a er å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. I forskriftene til loven - § 5 - stilles det krav til innholdet i konsekvensutredningen. Samfunnsmessige virkninger er en vesentlig del av den prosjektbeskrivelse som skal gis. Tiltakets konsekvenser for næringsliv inngår i omtalen av samfunnsmessige virkninger.

I det mottatte materialet er det gitt en fylldig beskrivelse av selve prosjektet og dets antatte virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Vi ser det imidlertid fordelaktig om det gis en mer inngående beskrivelse når det gjelder tiltakets virkninger for eksisterende næringsliv. Det er viktig at det i denne sammenheng gjøres rede for hvilke muligheter norsk og eventuelt utenlandsk næringsliv vil ha for leveranser til prosjektet. Dette gjelder særlig i anleggsfasen, men også i noen grad i driftsfasen. For norsk næringsliv er det aktuelt å beskrive muligheter for leveranser til tiltaket fra næringslivet lokalt og nasjonalt.

Nærings- og energidepartementet har ingen ytterligere merknader til konsekvensutredning fase 1 og forslag til program for fase 2.

Med hilsen

Tore Bjerke (e.f.)

Einar N. Ruud

94/2773
B5 552

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr. 94/52-208 Dato: 14.05.94
Ark. nr. 363



Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

A 8

Vår dato
20.09.94

Referanse
RON.PP/405.41/94/Cani

Deres dato
31.05.94

Referanse

Vår saksbehandler
Avd.ing. Monica Pedersen

BEMERKNINGER TIL KONSEKVENsutREDNINGEN FASE I FOR VESTKORRIDOREN.

Televerket vil bli berørt på hele strekningen uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt for jernbanen og veiutbyggingen.

Dette vil uansett kunne føre til store omleggingsarbeider for Televerket som vil kreve grundig planarbeide. Det er derfor av stor viktighet at vi blir holdt løpende orientert om de muligheter og alternativer som foreligger før vedtak og beslutning fattes.

Vi ønsker at vedtak og beslutninger sendes så raskt som mulig til:

Region Oslo
Privatmarkedsdivisjon v/planavdelingen
postboks 384 Skøyen
0212 Oslo

Med hilsen


Rita Worren
Divisjonssjef

Gjenpart til: Lars Abrahamsen/ROP.DPN



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 73 58 05 00, Telefax: 73 91 54 33
Postadresse: 7005 Trondheim

40
HHR

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

A 9

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr. 94/52-220 Dato: 14.05.94
Ark. nr. 363

Deres ref

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
94/6766-MK
AA 723/75

Dato
27.09.94

HØRING AV TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN, KU FASE I.

Sammendrag av merknader fra Direktoratet for naturforvaltning (DN):

DN mener den framlagte konsekvensutredningen ikke gir et tilfredsstillende svar på sentrale spørsmål knyttet til ønsket om gode ressurseffektive helhetsløsninger som kan bidra til at en større andel av persontrafikken avvikles kollektivt. DN mener det bør gjennomføres en tilleggsutredning som bedre klargjør behov for og dimensjonering av vegsystemet i vestkorridoren. Sentralt står det å få fram effekten av samtidig bruk av kollektivfremmende virkemidler.

Jernbanens rolle i kollektivsystemet synes tilstrekkelig avklart slik at en kan starte arbeidet i fase II.

Det videre plan- og utredningsarbeidet krever fortsatt utvidet samarbeid mellom de ulike sektormyndigheter og kommunene.

Viser til avtale mellom Wilhelm Torheim, miljøvernavdelingen hos fylkesmannen i Oslo/Akershus, og H. Ruud, SVO, om utsatt høringsfrist.

Innledning

Den framlagte konsekvensutredningen (KU) er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen og NSB for å avklare rollefordeling mellom veg og kollektivtrafikk og spesielt jernbane i vestkorridoren. Utredningen skal legge grunnlaget for videre utrednings- og planarbeid. KU skal også gi grunnlaget for å velge ut et mindre antall alternativer for veg og jernbane som skal detaljutredes i kommune- og reguleringsplaner.

KU fase I har hatt som et viktig mål å klargjøre hvordan en på best mulig måte kan utnytte investeringene i kollektivsystemet og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles ved hjelp av det kollektive nærtrafikktilbudet.

Utredningen inneholder analyser av ulike tiltak som kan være aktuelle for å nå et slikt mål. I de gjennomførte analysene forventer en at det samlede antall personturer vil øke med 18% fra

1990 til 2010. Andelen kollektivreiser vil i referansealternativet (0-alternativet) holde seg på samme nivå (14%) som i dag, dersom en bygger på eksisterende arealplaner og allerede vedtatte tiltak innen veg- og kollektivnett. Andelen arbeidsreiser går ned fra 32 til 30 % i samme tidsrom.

Rollefordelingen mellom kollektive transportformer og privatbil vil i de alternativ som er utredet ikke føre til nevneverdige endringer. "Beste" kollektivalternativ gir ca. 15% kollektivandel. I følge utredningen har dette sin årsak i at det er liten konkurranseflate mellom bruk av personbil og kollektive transportmidler. Dvs. tilgjengeligheten til kollektive transportmidler er for dårlig til at disse kan konkurrere med bil. I de analysene som er gjort for vestkorridoren gir bruk av tradisjonelle virkemidler (kjørekostnader, bompengesatser, parkeringstilbud, ol.) lite effekt. En sterk forbedring av kollektivtilbudet alene vil i følge utredningen heller ikke endre rollefordelingen mellom bil- og kollektivtrafikk i vestkorridoren.

Utredningen viser imidlertid at endret utbyggingsmønster og arealplanlegging kan gi stor positiv effekt på forholdet mellom bil- og kollektivtransport. Det er ifølge utredningen viktigere med en god samordning av areal- og transportplanleggingen enn bedret kollektivtilbud i vestkorridoren. En bevisst kollektivtilpasset utvikling av arealene på Fomebu, i forlengelsen og omkring stasjonene i det eksisterende kollektivnettet, vil kunne gi en økning i kollektivtrafikken og en nedgang i biltrafikken.

NSBs planlagte dobbeltspor i vestkorridoren er primært for å bedre kunne separere nær- og fjerntrafikken slik at disse kan gå med ulik hastighet. Tiltaket vil primært være av betydning for fjerntrafikk og Inter City-trafikken. Jernbanens andel av nærkollektivtrafikk vil styrkes, men i seg selv ikke føre til redusert bilbruk i vestkorridoren.

DNs VURDERINGER

DN har mottatt høringsuttalelsen fra fylkesmannen i Oslo/Akershus. Vi støtter konklusjonene i denne uttalelsen. Vår uttalelse er et supplement med framheving av forhold og problemstillinger vi mener er vesentlige.

DN har vurdert den framlagte konsekvensutredningen med utgangspunkt i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR) og St. meld. nr.31 (1992 - 93) Den regionale planlegging og arealpolitikken. Begge disse fremhever at det må være et mål å redusere transportbehovet og at areal- og transportplanleggingen må samordnes bedre i kommunene, på tvers av kommuner og sektorer og forvaltningsnivåer. DN har i denne uttalelsen lagt spesielt vekt på at RPR framhever at "når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje".

Forholdet til videre plan- og beslutningsprosess

DNs innstilling til den framlagte konsekvensutredningen er avhengig av den videre plan- og beslutningsprosessen. Utredningen gir ikke noe klart svar på når valg av mer overordnet karakter skal skje. Det klargjøres heller ikke hvilke beslutninger og hvilke forhold som skal avgjøres ved avslutningen den sentrale behandlingen av fase I, eventuelt utsettes til fase II.

Etter vårt syn er en beslutning om hvilken rollefordeling en ønsker mellom bil- og kollektivtrafikk svært sentral for valg av vegløsning. Dette bør være klargjort før en starter detaljplanlegging. En viktig målsetning for DN er at videre utvikling av transportnettet i vestkorridoren også må

presentere løsninger der det er lagt særlig vekt på at en større andel av persontrafikken skal benytte det kollektive nærtrafikktilbudet. DN mener konsekvensutredningen i fase I ikke går langt nok i å vise mulighetene. De separate planprosessene som er beskrevet for fase II betinger at det foretas et overordnet valg av ønsket fordeling før en går videre med detaljplanleggingen.

For å kunne følge opp nasjonale miljømål om å redusere utslipp til luft, energibruk og arealbruk til veganlegg, mener DN det er nødvendig å bygge videre på løsninger som kan gi beslutningstakerne alternative valg. Videreføring av et alternativ som legger sterkere vekt på økt kollektivandel innebærer imidlertid at det må gjennomføres tilleggsutredninger før fase I avsluttes. Alternativt kan dette forholdet utredes parallelt i fase II, men det forutsetter at plan- og beslutningsprosessene for veg og kollektivtrafikk samordnes sterkere gjennom fase II.

Utviklingen av transportnettet i vestkorridoren berører 3 kommuner med stor befolkningstetthet. Det økonomiske ansvaret for kollektivtrafikk og vegutbygging er delt mellom kommune og stat. For å kunne sikre en mest mulig samlet transportpolitikk, er det behov for stor grad av samordning mellom de ulike aktørene. DN vil understreke behovet for samarbeid mellom stat, kommune og fylkeskommune også i fase II.

Vegtiltak

Et overordnet mål i utredningsarbeidet av vegnettet i vestkorridoren har vært å bedre framkommeligheten på E 18. Dette innebærer bl.a et krav om en trafikkhastighet på minst 50 - 60 km/t på E 18 også i rushtid. Denne målsetningen for veitiltakene kan være direkte i konflikt med målsetningen om at en størst mulig andel av persontrafikken skal kunne avvikles kollektivt. E18 er en del av hovedveinettet for Oslo-regionen der den lokale trafikken utgjør over 80% av den samlede trafikken. Tidligere erfaring tilsier at bedret framkommelighet ved bygging av nye veier stimulerer til økt bilhold og mer biltrafikk. Skal en kunne oppnå målsetningen om min. 50- 60 km/t og samtidig øke kollektivandelen må det iverksettes meget sterke tiltak. **DN mener KU må få fram et beslutningsgrunnlag knyttet til vegtiltak som kan gi nødvendig avklaring av hvilke målsetninger transportsystemet i hele vestkorridoren skal utvikles etter, og eventuelt hvilke tiltak som forutsettes iverksatt for å oppnå disse målsetningene.**

Dersom en velger å følge den skisserte plan- og beslutningsprosessen mener DN at det må utarbeides en tilleggsutredning. Denne må klargjøre virkningene av å satse på et bedre kollektivsystem i vestkorridoren samtidig som det kombineres både med ulike trafikkpolitiske tiltak (jmf. "Miljø" i TP 10-arbeidet) og mer kollektivtilpasset arealbruk.

I transportanalysen har det vært brukt følsomhetsanalyser for å kunne si noe om effekten av ulike typer tiltak. Det er et inntrykk at utredningen har vurdert effektene av hvert enkelt tiltak for seg. Utredningen har i liten grad klargjort effektene av å samordne flere tiltak som samlet kan virke kollektivfremmende. DN mener det i en tilleggsutredning må legges spesielt vekt på å vise effekten av virkemidler som kan redusere bilbruken spesielt i rushperioden (bompenger, parkering), samtidig som forholdene for kollektivtrafikk også bedres gjennom mer kollektivtilpasset arealbruk. Dette utrednings- og videre planarbeidet krever utvidet samarbeid med NSB og de øvrige aktørene knyttet til kollektivtrafikk i vestkorridoren.

Jernbanen

DNs hovedinntrykk er at jernbanens rolle i kollektivsystemet synes tilstrekkelig avklart slik at en kan sette igang arbeidet med KU fase II.

Utredningsprogram

DN overlater til fylkesmannen i Akershus/Oslo å kommentere behovet for detaljerte utredninger knytta til de ulike trasé-alternativene. Det beskrevne programmet som er vedlagt synes dekkende. MVA vil kunne bistå med lokalisering av naturtyper og tema som trenger nærmere utredninger. Vi vil imidlertid understreke behovet for utredning av hvordan tiltaket påvirker biologisk mangfold og at det i denne forbindelse vil være aktuelt i nærmere angitte områder å foreta grove undersøkelser for å kartlegge mulige sjeldne og sårbare plante- eller dyrearter.

Med hilsen

Ola Skauge
for Ola Skauge e.f.
Avdelingsdirektør

Reidar Dahl
Reidar Dahl

Saksbehandler: Morten Kielland, 73 580597

Kopi til:

Avd. for regional planlegging og ressursforvaltning, MD
Avd. for naturvern og kulturminner, MD
Avd. for internasjonalt samarbeid, luftmiljø og polarsaker, MD
Avd. for vannmiljø, industri- og avfallssaker, MD
SFT
RA
Fylkesmannen i Oslo/Akershus, miljøvern-avd.
NIBR,
Biblioteket /KU-senteret
Pb 44 Blindern
0313 OSLO



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Hauges gate 89, 3020 Drammen
Telefon 32 80 85 00

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET

TELEFON 32 80 87 00
TELEFAX 32 80 86 76

Vår dato 16.08.94
Deres dato 31.05.94
Vår ref.: 1699/mt-
Deres ref.: H. H. Ruud

Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep
0030 OSLO
3003 DRAMMEN

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr: 91/52-164 Dato: 940819
Ark. nr: 363

TRANSPORTUTREDNING FOR VEG OG JERNBANE I VESTKORRIDOREN OSLO-ASKER, KONSEKVENSTREDDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A

Buskerud fylkeskommunes hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljø saker og for samferdsel har behandlet ovennevnte konsekvensutredning i møter 2. og 10. august. Det ble gjort likelydende vedtak:

1. Hovedutvalget stiller seg positiv til den formen for samordnet transport- og konsekvensutredning som "Transportutredning for Vestkorridoren" representerer. Det er viktig at sammenhenger mellom kollektivtrafikk og privatbiltrafikk synliggjøres og blir gjenstand for felles utredning ved større tiltak.
2. Det er også positivt at utredningen trekker inn strategivalg i forhold til arealutvikling. Slike valg vil kunne være avgjørende for oppnåelsen av mål om å øke andelen av kollektive reiser i det totale transportvolum.
3. Hovedutvalget støtter utredningens konklusjon om at det er nødvendig med utbygging både av veg og jernbane på strekningen. For Buskeruds del vil særlig økt kapasitet og bedret punktlighet på jernbane gi positive ringvirkninger, og være i tråd med fylkesplanens mål om økt trafikk av personer og gods på jernbane. Både fjerntog og lokaltog som stopper i Drammen er viktige deler av transporttilbudet for pendlere til Osloregionen.
4. Hovedutvalget har ingen merknader til valg av alternativ til videre utredning. I vurderingen av alternative vegutbygginger bør det legges vekt på at økt buss-tilgjengelighet i korridoren ikke minst har positive konsekvenser for regionale bussruter.
5. Hovedutvalget har ingen merknader til konsekvensutredningsprogrammene for fase 2.

Protokoll fra hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål og saksframlegg/protokoll fra hovedutvalg for samferdsel er vedlagt

Med hilsen,



Børre Jakobsen
seksjonsleder

Margrethe Tviberg
Margrethe Tviberg
avdelingsingeniør

Saksbehandler: Margrethe Tviberg
Direkte telefon 32 80 87 18

Vedlegg: Protokoll sak 60/94 hovedutvalg for nærings-, ressurs og miljøspørsmål,
protokoll sak 89/94 hovedutvalg for samferdsel.

Kopi til: Fylkesmannen, miljøvernavdelingen, her.

PROTOKOLL

Tirsdag 2. august d.å. ble det avholdt fellesmøte med hovedutvalget for utdanning med følgende program:

- Kl. 10.00 - 12.00 Fellesmøte
1. Orientering vedr. teknisk fagskole - linje for nyskaping.
 2. Orientering om etablereropppløring i plan- og næringskontorets regi.
 3. Meningsutveksling.
 4. Distriktsaktiv skole/bygdeutvikling.
 5. Meningsutveksling.

Møte i Buskerud fylkeskommunes hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål i Fylkeshuset, Drammen, 2. august 1994.

Disse møtte: Ivar Reinton, leder
Torild Kristiansen Bye
Randi Oppedal (for Anthony Kallevig)
Halvard Reiersgård
Åshild Lunåshaug
Elisabeth Aamodt (for Berit Sandvik)
Trond Helleland
Mimi S. Knudsen
Finn Sjøgren
Stein Oddvar Rasmussen

Forfall:

Varamedlem Ole Jørgen Moe (for Magne Nesset) var innkalt, men møtte ikke.

Forøvrig møtte:

Fung. plan- og nærings sjef Knut Brekke, seksjonsleder Børre Jakobsen og seksjonsleder Kay H. Bjerke (v/protokollen). Fra fylkesmannens landbruksavdeling møtte fylkesagronom Ole Bertil Grennæs.

Møtet ble satt kl. 14.45 og hevet kl. 15.10.

Godkjenning av protokoll

Protokollene fra møtet 8. juni ble enstemmig vedtatt.

Saker til behandling

Til behandling forelå sakene 55/94 t.o.m. 70/94.

SAK NR. 0060

TRANSPORTUTREDNING FOR VEG OG JERNBANE I VEST KORRIDOREN OSLO -
ASKER, KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.

Plan- og nærings sjefen foreslo at hovedutvalget for nærings-,
ressurs- og miljøspørsmål gjør slikt

vedtak:

1. Hovedutvalget stiller seg positiv til den formen for samordnet transport- og konsekvensutredning som "Transportutredning for Vestkorridoren" representerer. Det er viktig at sammenhenger mellom kollektivtrafikk og privatbiltrafikk synliggjøres og blir gjenstand for felles utredning ved større tiltak.
2. Det er også positivt at utredningen trekker inn strategivalg i forhold til arealutvikling. Slike valg vil kunne være avgjørende for oppnåelsen av mål om å øke andelen av kollektive reiser i det totale transportvolum.
3. Hovedutvalget støtter utredningens konklusjon om at det er nødvendig med utbygging både av veg og jernbane på strekningen. For Buskeruds del vil særlig økt kapasitet og bedert punktlighet på jernbane gi positive ringvirkninger, og være i tråd med fylkesplanens mål om økt trafikk av personer og gods på jernbane. Både fjern tog og lokaltog som stopper i Drammen er viktige deler av transporttilbudet for pendlere til Osloregionen.
4. Hovedutvalget har ingen merknader til valg av alternativ til videre utredning. I vurderingen av alternative vegutbygginger bør det legges vekt på at økt busstilgjengelighet i korridoren ikke minst har positive konsekvenser for regionale bussruter.
5. Hovedutvalget har ingen merknader til konsekvensutredningsprogrammene for fase 2.

VEDTAK: Enstemmig vedtatt.

Møtedato: 10.08.94
Saksbehandler:
Runar Stustad

SAK NR. 0089

TRANSPORTUTREDNING FOR VEG OG JERNBANE I
VESTKORRIDOREN OSLO - ASKER
KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS
KAP. VII-A

Vedlegg: Brosjyre om veg og jernbane i vestkorridoren
(Kun til hovedutvalgets medlemmer)

1. SAMMENDRAG

"Transportutredning for Vestkorridoren" er en utredning om de store transportproblemene som etterhvert har oppstått og i fremtiden vil bli forsterket mellom Asker/Bærum og Oslo.

I utredningens fase 1, som allerede er gjennomført, har NSB, Bane og Statens Vegvesen i Oslo og Akershus tatt for seg både jernbanens og vegsektorens behov. Man har sett på alternative løsninger, f.eks mulighetene for å øke jernbanetilbudet kraftig framfor å bygge flere motorveger gjennom området. Man har også sett på areal-behovet ved alternative løsninger. Utredningen viser så langt at det er behov for utbygging av både jernbane (4-spors) og veg i Vestkorridoren.

Konsekvensutredningens Fase 1 er nå lagt fram til offentlig ettersyn og høring. Videre er lagt fram forslag til program for utredningens Fase 2, jf plan- og bygningslovens kap VII-a.

Under forutsetning av at det gis tilstrekkelige bevilgninger fra Storting, antas det at nytt dobbeltspor på jernbanen kan bygges i årene 1997-2001 og at vegutbyggingen kan skje i årene 2000-2006.

Buskerud fylkeskommune er invitert til å uttale seg om utredningen og samferdselssjefen/plan- og nærings sjefen, har funnet det hensiktsmessig å legge saken fram for de respektive hovedutvalg, først og fremst som en orientering om planene, men også for å understreke at det for Buskeruds innbyggere, pendlere og næringslivet er av avgjørende betydning at transportkapasiteten i området er tilstrekkelig og av høy kvalitet.

Det legges fram likelydende vedtaksforslag for begge hovedutvalgene.

Høringsfristen er satt til 15.9.94. Dersom utvalgene finner det nødvendig, er det rikelig tid til å fremme saken for fylkesutvalget.

Buskerud fylkeskommune, særlig næringslivet og de mange pendlerne fra Drammensdistriktet og Ringerike/Hole har store interesser i at det blir lagt til rette for en effektiv transportavvikling til/fra Oslo-området. Vedtaksforslaget gir uttrykk for positiv holdning til utbyggingsplanene for både jernbane- og veg og til utredningsformen.

Kopi SV

B5 552
94/2973

NORGES STATSDAKER	Ansatt
13 SEPT. 1994	
Sak/Doknr.	155.1
Arkivbet	71

Det presiseres fra samferdselssjefens side som særlig positivt at man går inn for å satse sterk på jernbanen. En forutsetning for overføring av persontrafikk fra veg til bane er at det legges til rette for en langt mer effektiv og punktlig jernbane-drift. Dette er ikke mulig uten at bane-nettet får tilstrekkelig kapasitet. Det vises forøvrig til andre store jernbaneprosjekter gjennom vestkorridoren. Både Gardermobanen, Ringeriksbanen og en modernisering av Vestfoldbanen med sterkere satsing på intercitytog vil berøre området sterkt.

Videre er det av avgjørende betydning at man i forbindelse med vegutbygginger legger til rette for en prioritering av kollektivtrafikk, buss og taxi med egne kollektivfelt på viktige infartsårer.

Samferdselssjefens forslag til vedtak:

1. Hovedutvalget bifaller den form for samordnet transport- og konsekvensutredning som "Transportutredning for Vestkorridoren" representerer. Det er viktig at sammenhenger mellom kollektivtrafikk og privatbiltrafikk synliggjøres og blir gjenstand for felles utredning ved større tiltak.
2. Det er også positivt at utredningen trekker inn strategivalg i forhold til arealutvikling. Slike valg vil kunne være avgjørende for å øke andelen av kollektive reiser i det totale transportvolum.
3. Hovedutvalget støtter utredningens konklusjon om at det er nødvendig med utbygging både av veg og jernbane på strekningen. For Buskeruds del vil særlig økt kapasitet og bedret punktlighet på jernbane gi positive ringvirkninger og være i tråd med fylkesplanens mål om økt trafikk av personer og gods på jernbane. Både fjerntog og lokaltog som stopper i Drammen er viktige deler av transporttilbudet for pendlere til Osloregionen.
4. Hovedutvalget har ingen merknader til valg av alternativ til videre utredning. I vurderingen av alternative vegutbygginger bør det legges vekt på at økt busstilgjengelighet i korridoren ikke minst har positive konsekvenser for regionale busstruter.
5. Hovedutvalget har ingen merknader til konsekvensutredningsprogrammene for fase 2.

VEDTAK: (enst.)
Som samferdselssjefens forslag



UNIVERSITETET I OSLO



3 20/94

PK

9/9/1994

NSB,
Administrasjonen,
Post boks 1162 Sentrum,
0107 Oslo.

Nytt jernbanespor til Asker

Undertegnede er blitt gjort oppmerksom på at i nær fremtid skal tas stilling til et nytt jernbanespor til Asker. I følge kart fra NSB vil en mulig trasé berøre lokalitetene 46 og 47 nevnte henholdsvis Jongsåsveien og Kampebråten i publikasjon "Utkast til verneplan for fossileforekomster i Oslofeltet", Miljøverndepartementet, juni 1985. Begge lokaliteter har siden blitt fredet ved kgl.res. av 15/01/1988.

Forslag til fredning kom fra Paleontologisk museum, Universitet i Oslo, ut fra lagpakkens enestående innhold av fossile sjødyr bl.a. koraller og brachiopod (bunnlevende dyr med hengslet kalkskall) fra silurtiden for ca. 430 millioner år siden. Lokalitetene brukes av meg i forbindelse med grunnundervisning i paleontologi for studenter fra Universitet i Oslo og til demonstrasjon i forbindelse med internasjonal forskning og kurs i Oslofeltets silurbergarter. Lokalitetene har dannet bakgrunn for flere hovedfagsstudier ved Paleontologisk museum og en doktogradsavhandling. Sistnevnte arbeid er blitt publisert og gjennom dette er lokalitetene blitt registrert som internasjonale referansepunkter. Jeg håper at NSB vil ta hensyn til ovennevnte opplysning ved trasévalget og at jeg holdes underrettet under saksgangen.

Med vennlig hilsen,

David L. Bruton
professor, bestyrer

cc Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernadv.
Bærum kommune

54

A 12



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Hovedkontor og postadresse: Tordenskjoldsgt. 12, Postboks 8111 Dep. - 0032 Oslo
Telefon: 22 00 35 00 - Telefax: 22 00 35 35 - Telefax for miljøvern: 22 00 36 58

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep
0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr: 91/52 - Dato: 941010
Ark nr:

DERES REF

VÅR REF
Jnr. 94/7475-2
Ark.nr. 715.31

DATE
05 OKT. 1994

KONSEKVENsutredning fase I. Transportutredning for Vestkorridoren. Høringsuttalelse

Vi viser til brev av 31.05.94 med oversendelse av ovennevnte konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram fase 2 for uttalelse. Saken er behandlet av fylkesmannens miljøvernavdeling.

Miljøvern avdelingen mener at konsekvensutredningen ikke gir et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av hovedsystemløsning for veg. Utredningsarbeidet har ikke oppfylt intensjonen om å komme frem til gode ressurseffektive helhetsløsninger hvor et viktig mål er å utnytte investeringene slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles kollektivt. Det bør foretas supplerende utredninger om tiltak for å få til et bedre totalt kollektivtrafikksystem i vestkorridoren kombinert med trafikkpolitiske tiltak for redusert biltrafikk. Vi forutsetter at en slik tilleggsutredning klargjør behov for og dimensjonering av videre vegutbygging.

Konsekvensutredning fase 2, kommunedelplan for nytt dobbeltspor, bør kunne igangsettes, tilsvarende vegutredning bør avvente resultatene av tilleggsutredningen.

Innledning

Statens vegvesen og NSB planlegger utbygging av henholdsvis hovedvegnettet på strekningen Framnes - Asker og nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker. Som følge av tidligere meldingsbehandling er det bestemt at vegprosjektet må ses i sammenheng med en overordnet transportanalyse for vestkorridoren hvor også kollektivtrafikken og spesielt jernbanen skal vurderes. Foreliggende konsekvensutredning er utarbeidet av Statens vegvesen og NSB i fellesskap med formål å avklare rollefordeling mellom veg- og kollektivtrafikk, herunder jernbane, legge grunnlaget for videre utrednings- og planarbeid og sile ut et knippe traséalternativer for vegnett og dobbeltspor som skal bearbeides videre.

Et viktig mål er å utrede hvordan en på best mulig måte kan utnytte investeringene i kollektivsystemet og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.

Høringsinstansene er invitert til å uttale seg til hvorvidt utredningsplikten er oppfylt og om konsekvensutredningen gir tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedløsninger, om traséalternativene som er anbefalt for veg og jernbane er dekkende som grunnlag for videre planprosess og om forslag til utredningsprogram for fase 2 er tilfredsstillende.

Konsekvensutredningens innhold

Det er i utredningen foretatt beregninger av det totale trafikkvolum og rollefordelingen mellom transportmidlene innenfor vestkorridoren i dag sammenlignet med framtidige situasjoner med alternative veg- og kollektive transportsystemer. Resultatene viser at det samlede antall personturer vil øke med ca 18 % fra 1990 til 2010. I referansealternativet, som bygger på allerede vedtatte tiltak på veg- og kollektivnettet, vil kollektivtrafikkandelen holde seg uforandret på ca 14 % for alle turer, mens andelen for arbeidsreiser går ned fra 32 til 30 % fra 1990 til 2010.

Rollefordelingen mellom privatbil og kollektive transportformer vil ikke endre seg vesentlig med de alternativer som er utredet, herav gir "beste" kollektivalternativ ca 15% kollektivtrafikkandel. De anbefalte alternativene gir en svak overgang fra bil til kollektive transportmidler for vestkorridoren under ett, men over bygrensen i vest vil antall bilturer øke langt sterkere enn tallet på kollektivreiser.

Beregninger av hvordan ulike samferdselspolitiske virkemidler vil kunne påvirke rollefordelingen, viser at halvering av kollektivsatsene gir størst utslag med en økning i kollektivandelen til ca 16,5 %, mens en økning i bilkostnadene på 50 % vil gi en kollektivandel på ca 16 %.

En samordning av areal- og transportplanleggingen ved en sterk konsentrasjon av boliger og arbeidsplasser til Fornebu, gir en økning av kollektivtrafikken på linje med "beste" kollektivalternativ. Fortetting nær eksisterende stasjoner gir muligheter for ytterligere økning.

Ulike hovedløsninger for vegsystem og jernbane er beskrevet. For veg legges det opp til utvidelse fra 4 til 6 felt på deler av E 18 mellom Asker og Sandvika, mens det mellom Sandvika og Vækerø er lagt frem 3 alternativer for nye traséer/utvidelse av E 18, hvorav et går direkte om Fornebu. Fra Vækerø planlegges 8 felt på eksisterende veg. I tillegg bygges vegnettet i østre Bærum, bl.a. Bærumsveien.

For jernbanen er det vurdert to alternativer mellom Asker og Sandvika og 3 hovedalternativer med varianter mellom Sandvika og Skøyen. Tunnelandelen varierer i de ulike alternativer fra 22 til 87 %. Stasjonene Asker, Sandvika og Skøyen er med i alle alternativer, Lysaker i to. Eksisterende spor reserveres for lokaltog med stopp på alle stasjoner som i dag. Et av alternativene gir Fornebu betjening av lokaltog, mens Stabekk stasjon legges ned.

Investeringskostnadene er beregnet å ligge på mellom 1,7 til 2,6 milliarder kr. for såvel vegalternativene som jernbanelalternativene. De mest aktuelle løsninger har en samlet kostnad på rundt 5 milliarder kroner.

Det er foretatt nytte/kostnadsvurderinger basert på investeringskostnader, utgifter til drift og vedlikehold og økonomisk verdsetting av ulykker og trafikantenes tidsbesparelser. Ifølge beregningene gir alle vegalternativene og kombinasjoner av veg og bane et nytte/kostnadsforhold over 1. Klart sterkest bidrag til resultatet er reduksjon i bilistenes reisetid som følge av mindre forsinkelser i rushene.

Miljøforhold som luftforurensning, støy og konsekvenser for natur og landskap er ikke tatt med i nytte/kostnadsberegningene. Disse forholdene behandles verbalt i utredningen.

Tiltakshaverne konkluderer med at det er et stort behov for investeringer i transport-systemet. Statens vegvesen anbefaler utbygging av E 18 til 6 felt på strekningen Holmen - Blommenholm, ny 4-felts veg i tunnel fra Blommenholm til Vækerø via Fornebu, evt. utvidelse av vegen til 6 felt og utbygging av Bærumsveilinen. Eksisterende E 18 fra Blommenholm til Vækerø foreslås i tunnelalternativet "nedbygd" til 4 felts hovedveg med redusert hastighet til 60 km/t.

NSB anbefaler at det nye dobbeltsporet har stasjoner i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen og at lokalsporet følger dagens trasé og stasjonsmønster. I det videre planarbeidet vil det arbeides med alternativer som muliggjør en slik løsning. I tillegg skal det ses på tilkoblingsmuligheter til Fornebu.

Miljøvernveddelings vurderinger

Konsekvensutredningen samsvarer ikke med rikspolitiske retningslinjer

Konsekvensutredningen er komplisert, og det er spesielt vanskelig å vurdere hvor godt problemanalyse, konsekvensanalyse og konklusjoner henger sammen. Etter vår oppfatning synes konklusjonene ikke å løse beskrevne problemer, og intensjonene ved oppstart av arbeidet om å komme frem til gode ressurseffektive helhetsløsninger hvor et viktig mål er å utnytte investeringene slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles kollektivt, er ikke oppfylt.

Utredningen gir en relativt "smal" vurdering av mulige transport- og arealpolitiske tiltak, med det formål å redusere transporttetter og bilbruken. Diskusjonen om nødvendigheten av en balansegang mellom transporttilbud for bil og kollektiv, er derfor ikke blitt noe sentralt tema i analysen.

Vi mener at utredningsarbeidet ikke i tilstrekkelig grad har tatt hensyn til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Vi viser spesielt til retningslinjenes pkt. 3.5 hvor det bl.a. heter:

I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivtjenestene som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal

det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.

Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.

Vestkorridoren med sin høye befolkningstetthet, hører til blant de områder i landet som har de beste forutsetninger for å oppnå et effektivt kollektivtrafikksystem.

Det har i en rekke år vært en uttrykt politisk målsetting i Oslo og Akershus at en skal søke å få overført en større del av spesielt arbeidsreisende til kollektive transportmidler. Den anbefalte satsing fører ikke til den ønskede "gode sirkel" for kollektivtrafikken hvor økt kollektivtrafikk gir grunnlag for bedret tilbud, som igjen gir grunnlag for økt trafikk som igjen bidrar til en mer kollektivtrafikkorientert arealbruk osv.

Krav om stamvegstandard på E 18 bestemmer utredningsresultatet

Et overordnet mål for utredningsarbeidet har vært å sikre E 18s rolle som stamveg med gjennomgående høy standard, noe som bl.a. innebærer krav om en hastighet på minst 50-60 km/t selv i de hardest belastede periodene. E 18 har imidlertid også en rolle som hovedveg i Oslo-regionen, faktisk utgjør lokaltrafikken over 80 % av den samlede trafikken. Konsekvensutredningen bærer derfor mer preg av å sikre stamvegkrav enn søking etter løsninger som kunne tilfredsstille mål om økt kollektivandel og redusert transportarbeid som står sentralt i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging.

Så vidt vi kan se, har krav til stamvegstandard og fremkommelighet på E18 nærmest overskygget alle andre tiltak som kunne få betydning for en samfunnsmessig avveining bil/kollektiv i vestkorridoren. En unyansert stamvegpolitikk fra statens side vil undergrave forsøk fra Oslo og Akershus på å bygge opp en balansert nærtrafikkpolitikk.

Det kan også stilles spørsmålsteget ved om den anbefalte vegutbyggingen vil løse trafikkproblemene på lengre sikt. Både teori og erfaring viser at vegsystemet i store byområder har en tendens til for eller senere å fylles opp henimot kapasitetsgrensen, uansett systemets kapasitet, dersom de ikke følges opp med andre tiltak samtidig. Dette skyldes bl.a. at forbedringer i transporttilbudet som regel vil bidra til å stimulere etterspørselen etter transport og legge forholdene til rette for ytterligere spredning av byveksten. Økt vegkapasitet vil i en slik situasjon ikke gi forbedret framkommelighet.

Rushtrafikken dimensjonerer investeringene på vegnettet

Trafikkanalysene viser at trafikkbelastningen på vegnettet i Asker og Bærum, selv med forventet trafikkvekst, i svært liten grad vil overstige referansealternativets vegkapasitet utenom rushet. Som tidligere nevnt betyr dette at det transportmessige argumentet for den anbefalte hovedvegutbyggingen hovedsakelig er begrunnet i å øke framkommeligheten i rushet.

Av konsekvensutredningen framgår det en nytte/kostnadsbrøk for vegsystemalternativene på mellom 1,7 og 2,9. I størrelsesorden 80-95 prosent av trafikantnyttene er knyttet til arbeidsreiser i rusket. Dersom nytten for arbeidsreiser i rushtiden holdes utenfor, vil nytte/kostnadsbrøken ligge på 0,1-0,8, avhengig av alternativ. Etter vår oppfatning forsvarer framtidig trafikkbelastning *utenom rusket* på ingen måte forbedringer av vegnettet i forhold til referansealternativet. Et hovedspørsmål blir derfor om det er mulig å påvirke trafikkavviklingen i rushtiden slik at behovet for veginvesteringer kan reduseres, jfr. rikspolitiske retningslinjer.

Kombinasjon av samferdselspolitiske tiltak vil redusere behovet for veginvesteringer
I konsekvensutredningen blir det foretatt følsomhetsanalyser av ulike samferdselspolitiske tiltak som hver for seg kan redusere biltrafikken eller øke kollektivtrafikken, men det er ikke gjennomført analyser som viser hvordan kombinasjoner av tiltak slår ut på rollefordelingen mellom bil og kollektive transportmidler.

Resultatene fra TP10-arbeidet viser at *samtidig* bruk av restriktive virkemidler mht bilbruk og positive virkemidler for kollektivtrafikk i framtidsbildet "Miljø", medfører relativt stabilt transportarbeid med bil - på tross av økt transportbehov - mens antall kollektivreiser doubles. Dette alternativet, som har minst vegutbygging og størst satsing på kollektivtrafikken, har i tillegg best framkommelighet på vegnettet.

Tiltak for å regulere biltrafikken

Andre analyser viser at innføring av tidsdifferensierte vegavgifter/bompenger kan være samfunnsøkonomisk meget lønnsomt og et godt virkemiddel for å redusere rushtids-trafikken. Økte bompengene vil også gi økte inntekter som bør kunne benyttes til å bedre kollektivtilbudet. Det vil alternativt være mulig å innføre høy bomavgift for biler med få eller ingen passasjerer og rimelig eller gratis passering for biler med flere passasjerer. Dette ville utnyttet den enorme kapasitetsreserven på vegnettet som ledige plasser i bilene representerer da det ifølge utredningen bare sitter i gjennomsnitt 1,1 - 1,2 personer pr bil.

Tiltak for å regulere biltrafikken er neppe populært, men det må antas at transportpolitiske tiltak rettet inn mot bruk av bil til og fra arbeid for svært mange vil være mindre byrdefullt enn tiltak rettet mot bruk av bil til andre formål. Informasjon og holdningsskapende arbeid vil være viktige virkemidler i denne sammenheng.

Økt kollektivtrafikkandel mulig

Arbeidsplassene langs E18 ligger bedre til rette for en god buss- og jernbanebetjening enn en rekke andre arbeidsplasser i Akershus. Kollektivandelen til arbeidsplassene i Asker og Bærum er imidlertid bare 12-15 prosent for reiser fra Oslo, og andelen er sannsynligvis ikke høyere for arbeidsreiser innenfor kommunene. At kollektivandelen er 4 til 5 ganger lavere til arbeidsplasser i Asker og Bærum enn til Oslo sentrum, henger i stor grad sammen med at forholdene er lagt til rette for bilbruk, bl.a. med tilnærmet full parkeringsdekning. Etter miljøvernavdelingens syn bør det her ligge potensiale for en betydelig økt kollektivtrafikk, bl.a. ved å utnytte ledig kapasitet på kollektive reisemidler ut av Oslo. Men dette krever en transport- og parkeringspolitikk som i større grad enn i dag øker kollektivtrafikkens konkurransefortrinn.

I et helhetlig transportperspektiv bør det også vurderes om etablering av båtruter mellom Oslo og et fåtall steder langs Oslofjorden kan bidra til økt kollektivtrafikk.

Økt kollektivtrafikkandel og en målrettet styring av biltrafikken og arealbruken vil bidra til å få bort uønsket biltrafikk fra lokalvegnettet såvel i Oslo som i Bærum og Asker. En miljøprioritert Bærumsvei vil trolig sammen med de foreslåtte styrkede tverrforbindelser i Bærum legge til rette for en reduksjon av biltrafikken på lokale boligveger og samtidig dempe behovet for en storstilt utbygging av E18.

Generelle samfunnsøkonomiske analyser, blant annet utført av Transportøkonomisk institutt, konkluderer entydig med at det er samfunnsmessig lønnsomt å overføre spesielt mer av arbeidsreisene til kollektive reisemidler. Det er imidlertid et problem å få til en slik løsning fordi det økonomiske ansvaret for kollektivtrafikken og vegsektoren er delt mellom lokale myndigheter og staten. For å utvikle en mer samlet transportpolitikk i byområdene er det derfor nødvendig at investeringer og drift på veg- og kollektivsiden blir sett i sammenheng. Dette innebærer at staten i langt større grad enn til nå må samarbeide med Akershus fylkeskommune og Oslo kommune om en samlet kollektivsatsing i vestkorridoren.

Økte trafikkproblemer i Oslo

Felles for alle beregningene i utredningen er høye biltrafikk tall over bygrensen i vest, herav gir de anbefalte alternativene en vekst på mer enn 40.000 bilturer fra 1990 til 2010. Dette er i utgangspunktet lite ønskelig mht miljøet i Oslo, og det er et spørsmål om byen har fysiske muligheter som f.eks. parkeringsplasser og gatekapasitet til å ta i mot økningen i lokaltrafikken.

Videre kan økt lokaltrafikk muligens føre til at flaskehalsene for stamvegtrafikken bare forskyves, slik at det ikke blir vesentlige forbedringer på stamvegnettet sett under ett. Etter det vi kan se, er analysen mangelfull med hensyn til virkningene for Oslo.

Behov for tilleggsutredning

Miljøvernavdelingen mener at konsekvensutredningen ikke har avklart mulighetene for å endre konkurranseforholdene mellom bil- og kollektivtrafikken godt nok som grunnlag for å vurdere fremtidig feltbehov på hovedvegene. Riktignok er det foretatt følsomhetsanalyser av enkelttiltak og det er gitt bidrag til vurdering av effekten av en mer samordnet areal- og transportpolitikk, men det er etter vårt syn ikke godtgjort at konklusjonene og anbefalingene om storstilt utbygging av vegnettet gir den beste miljømessige og mest ressurseffektive helhetsløsningen for transportsystemet i vestkorridoren. Et balansert veg- og kollektivsystem krever mer bevisst bruk av virkemidler enn den "Trend"-baserte konklusjon fase I-arbeidet foreløpig er basert på.

Beslutningsgrunnlaget er følgelig ikke tilstrekkelig for å kunne gå videre med en ren vegutredning på dette stadiet.

Miljøvernavdelingen anbefaler at det som tilleggsutredning i forlengelsen av fase I bør gjøres supplerende utredninger om virkningene av å satse på et bedre totalt

kollektivtrafikk-system i vestkorridoren kombinert med trafikkpolitiske tiltak som muliggjør redusert biltrafikk, jfr erfaringene med TP10-arbeidet. Tilleggsutredningen bør utføres som et fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og NSB, med bistand fra de øvrige kollektivtrafikkmyndigheter.

Tilleggsutredningens innhold

Hovedformålet vil være å få utredet hvordan et effektivt samlet kollektivtrafikk-system kombinert med trafikkpolitiske tiltak for å redusere biltrafikken, spesielt rushtrafikken, vil kunne slå ut på kollektivandelen og behovet for vegbygging.

Utredningene fra fase 1 må videreføres med sikte på å oppnå et optimalt samspill mellom buss, bane/trikk, tog og evt. båt mht reisetid og kapasitetsutnyttelse. Det bør også ses på virkningene av mulige effektiviseringstiltak og en jevnere trafikkbelastning på de kollektive transportmidlene, spesielt ut og inn av Oslo i rushtiden.

Av trafikkpolitiske tiltak bør det ses nærmere på virkningene av parkeringsrestriksjoner, som vil være en forutsetning for økt kollektivtrafikkandel for arbeidsreiser til Asker og Bærum. Også effekten av innføring av økonomiske virkemidler i forbindelse med de hardt belastede rushtimene må utredes.

Virkingen av takstendringer bør vurderes nærmere da utslagene beregnet i fase 1 synes forholdsvis beskjedne sammenlignet med andre studier og empiri. I denne sammenheng er det grunn til å stille spørsmålsteget ved den anvendte transportmodellens egenskaper mht å vurdere ulike tiltaks effekt på bruken av kollektive reisemidler, som f.eks. effekten av god standard. Dette var også en svakhet i TP10-arbeidet og noe av bakgrunnen for at samferdselssjefen i Akershus har påbegynt et arbeid for å lage en egen kollektivtrafikk-modell. Modellen skal brukes som grunnlag for "Kollektivplan 95" for Oslo og Akershus. Det er fra vår side ønskelig at tilleggsutredningens analyser av tiltak for økt kollektivtrafikk så vidt tidsmessig mulig samkjøres med "K- 95"-arbeidet

Resultatene fra nye modellberegninger som viser hvordan ulike virkemidler *samlet* kan påvirke rollefordelingen mellom bil og kollektivtransport, bør presenteres slik at handlingsalternativene og konsekvensene bl.a. for investeringer og drift framstår tydelige for beslutningstakerne.

Konsekvensene av transportutviklingen i vestkorridoren må klargjøres for Oslos sentrale områder. Dette gjelder både biltrafikken og kollektivtrafikken i og gjennom Oslo.

Transportanalysen bør vie større oppmerksomhet til gang- og sykkeltransport, spesielt på bakgrunn av satsningen på et overordnet gang- og sykkelvegnett i Asker og Bærum.. Effekten av tiltak for å øke sykkelbruken som f.eks. bedre vegvedlikehold og tilgang på sikker parkering ved stasjonene, bør også vurderes.

I samarbeid med de berørte kommunene bør det arbeides videre med å klarlegge fortettingspotensialet nær kollektivtrafikkknutepunktene/stasjonene med sikte på å øke kollektivtrafikkandelen for trafikken til og fra Oslo. Spesielt må arealbruken på Fornebu vurderes. Det bør forutsettes en intensiv arealbruk som vil være gunstig med tanke på å

øke kollektivandelen. Utnyttelsesgraden må være høy for å unngå å komme i konflikt med de verneede våtmarksområdene og for å sikre tilstrekkelig med grøntarealer.

Utredningsprogram fase 2 for veg

Miljøvernavdelingen finner ikke å gå nærmere inn på de enkelte vegalternativer før resultatene av tilleggsutredningen foreligger, men en forutsetter å få resultatet og anbefalinger av alternative hovedløsninger til høring. Generelt gjelder imidlertid at en ytterligere utvidelse og trafikkvekst på E 18 vil skape så betydelige støy- og forurensningsproblemer, at det bør skje en omdisponering av arealbruken langs veien. Dette innebærer at boliger i randsonen bør innløses og/eller gis bruksendring til mindre støyomfindlig virksomhet. Kostnadene ved en slik omdisponering må beregnes og legges inn i de samlede kostnader for vegprosjektene.

For øvrig er de foreslåtte utredningstemaene dekkende for klarlegging av natur- og miljøkonsekvenser. Alternativer som berører strandområdene ved Engervann, i Holtekilen og Frognerkilen må vurderes særskilt nøye mht konsekvenser for biologisk mangfold, friluftsliv, herunder barrierevirkning, og forurensning. Støy og luftforurensning forutsettes grundig utredet, med avbøtende tiltak (innløsning, skjerming, fasadeisolering m.v.).

Konsekvensutredning fase 2 for jernbanen kan startes

Når det gjelder jernbanen, synes det dokumentert et behov for nytt dobbeltspor for fjern- og Inter City-trafikk, med stopp også på Lysaker/Fornebu nord. En utbygging av dobbeltsporet vil gi rask og punktlig fremføring av hurtigtogene samt bedre kobling til Gardermobanen. Virkningene ligger i en stor grad for reisende i Sør-Norge utenfor vestkorridorens analyseområde. Samtidig vil nytt dobbeltspor frigjøre eksisterende bane til fordel for nærtrafikktilbudet, som vil kunne bli vesentlig forbedret.

Nytt dobbeltspor vil kunne bidra betydelig til realisering av nasjonale og lokale mål om å få til økte kollektivandeler. Jernbanen vil samlet ha en betydelig kapasitet til å utvikle økningen i persontrafikken som følge av ønsket overgang fra bil til kollektive transportmidler. Miljøvernavdelingen mener derfor at det bør kunne utarbeides kommunedelplaner for et slikt prosjekt, med valg av alternativer og konsekvensutrednings-program slik det er beskrevet for fase 2, men med enkelte presiseringer som er omtalt nedenfor.

Utredningsprogram for jernbane fase 2

Miljøvernavdelingen vil ta stilling til trasévalg når kommunedelplanene foreligger. Vi har ikke merknader til de utredningstemaene som foreslås gjennomført for hvert av alternativene som skal videreføres i fase 2. Vi vil likevel understreke at det må legges særskilt stor vekt på å utrede konsekvensene for strandområdene ved Holtekilen i alternativ J 4 og langs Engervannet. Også konsekvensene ved kryssing av Neselva i Asker må utredes nøye. Som grunnlag for analysene må viktige naturtyper og sjeldne eller sårbare arter, også laverestående, kartlegges. Konsekvenser av eventuelle inngrep i de verneede naturminnene ved Jongsåsveien og Kampebråten må beskrives.

På strekninger hvor jernbanen planlegges som daglinje, må det foretas meget grundige vurderinger av luftlyd, strukturlyd og vibrasjoner. Avbøtende tiltak for overholdelse av gjeldende grenseverdier må

Det pekes i konsekvensutredningen på at endret arealbruk har større innvirkning på fordelingen privatbil/kollektiv, enn mange andre tiltak. Landbruksavdelingen vil derfor tilrå at konsekvenser for utbyggingsmønster gis en bred plass i fase II av konsekvensutredningsarbeidet, og at konsekvenser også for landbruket belyses der. Det gjelder både konsekvenser av de enkelte trasévalg, samt virkningene av trasévalgene på utbyggingsmønsteret.

Landbruksavdelingen har forøvrig ingen merknader til forslaget til konsekvensutredningsprogram fase II.

Torger Gillebo
Torger Gillebo
fylkesjordsjef

Astrid Elin Halse
Astrid Elin Halse
fylkesagronom

Gjenpart:
Landbruksdepartementet, avd. for arealforvaltning
Landbrukskontoret

A 14

HHR


LUFTFARTSVERKET
HOVEDADMINISTRASJONEN

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr: 91/52-261	Da:o: 941031
Art. nr: 363	

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 Oslo

Vår saksbehandler
Kjell lønne

Vår dato
18. OKT. 1994
Deres dato

Vår referanse (bes oppgitt ved svar)
93/001116
Deres ref

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - OFFENTLIG ETTERSYN AV
KONSEKVENsutREDNING FASE I OG FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR
FASE 2.

Vedlagt oversendes Luftfartsverkets bemerkninger til konsekvensutredningene fase 1 og utredningsprogram fase 2.

Luftfartsverket påpeker særlig at det nå er igangsatt kommunedelplanarbeid for etterbruk av Fornebu når flyplassen nedlegges i 1999. Arbeidet skal munne ut i en kommunedelplan vinteren 1996. I dette planarbeidet er kommunikasjonsløsninger sentrale spørsmål. I det videre plan- og utredningsarbeid for transportsystemet i Vestkorridoren må derfor også legges vekt på en samtidig avklaring av kollektivbetjening av vestregionens største utviklingsområde for bolig og næring og storsatsing innen jernbanesektoren i samme region. Luftfartsverket vil innkalle til møte med berørte parter for å drøfte nødvendig utredningsomfang og ansvar vedrørende kollektivbetjening av Fornebu.

Luftfartsverket er ellers tilfreds med at det søkes løsninger som skal sikre god tilgjengelighet med tog fra regioene til den nye hovedflyplassen på Gardermoen.

Med hilsen

Knut Stabæk
Knut Stabæk

NOTAT/06 09 94

STATENS VEKTESSEN OSLO	
J. nr: 71/	Dato: 941031
52-261	
Ark. nr:	

EMNE: Luftfartsverkets Uttalelse vedr. Transportutredning om Vestkorridoren

1 Generelle merknader - sammendrag

Luftfartsverket har igangsatt plan- og utredningsarbeide for etterbruk av Fornebu. Fornebu nedlegges som flyplass i 1999, og vil være et betydelig utbyggingsområde for boliger og næringsliv i Vestregionen etter dette tidspunkt. Utbyggingsomfang og -takt, samt kommunikasjonsløsninger er vesentlige spørsmål i de utredningene som er igangsatt. Det er enighet mellom Luftfartsverket, på vegne av grunneierne, og Bærum kommune om at en kommunedelplan/flatereguleringsplan for Fornebu-området skal foreligge i tidlig i 1996. Utredningene vil derfor bli gjennomført i løpet av 1994/1995.

Regjeringen har fastsatt «Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen». Bærum kommune inngår i retningslinjenes virkeområde, og det er fastsatt egne retningslinjer for ny bruk av Fornebu. Disse tilsier bl.a. at Fornebu i hovedsak skal benyttes til boligbebyggelse med god arealutnyttelse. Både Fornebus sentrale beliggenhet og mulighetene for å oppnå god kollektivbetjening gjennom samordnet areal- og transportplanlegging motiverer dette.

Luftfartsverket vil også vise til at det i tillegg er fastsatt egne rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, som også gjelder for planlegging av Fornebus etterbruk.

Foreliggende Transportutredning avslutter den første av to faser i konsekvensutredning for utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren. Utredningen slår tidlig fast at konkurranseflaten mellom kollektivtransport og personbiltransport er liten, slik at det ikke er noen investeringsmessig sammenheng mellom utbygging av jernbane og av vegnettet. Utredningen er således lite fokusert på virkninger av alternative utbyggingsstrategier for det samlede transportnettet, men tar utgangspunkt i en rollefordeling som følger av vedtatte planer for kollektivnettet frem til 1998.

På dette grunnlag vurderes selvstendige alternativer for utbygging av vegnettet, og for utbygging av jernbane i form av nytt dobbeltspor for fjerntrafikk mellom Skøyen og Asker. Det vurderes også lokalbane om Fornebu, men utredningen av dette er etter Luftfartsverket's syn ikke fullført. Utredningens vurderinger av alternative utbyggingsomfang for Fornebu, viser at det kan være et betydelig større trafikspotensiale for jernbane til Fornebu enn de tall utredningen synes å basere seg på. Luftfartsverket kan ikke se at det er fullført noen samfunnsøkonomisk vurdering av jernbane om Fornebu slik det er gjort for dobbeltsporet Skøyen - Asker. En slik analyse må derfor fullføres parallellt med det nevnte kommunedelplanarbeidet, og slik at det samlede jernbanetilbud i Vestkorridoren sees i sammenheng. Det vises her bl.a. til at Oslo og Bærum kommuner har bedt om utredning av et alternativ med alle fire spor langt om Fornebu.

Utredningene viser to alternative traseer for jernbanebetjening av Fornebu. Valg mellom disse to, og om det i det hele tatt er grunnlag for jernbane til Fornebu er vesentlig å få avklart som del av kommunedelplanarbeidet for Fornebu. Denne avklaringen må ta utgangspunkt i en mer systematisk vurdering av kollektivbetjening av Fornebu og må skje parallellt med avklaring av utbyggingsomfang (bolig, næring). Det bør utredes nærmere både buss- og banebetjening med tilknytning til T-banenett/lokaltoget i Oslo-området. Kollektivtrafikketatene, deriblant NSB må involveres i dette arbeidet i 1994/95.

Utredningen anbefaler videreført av tre alternativer for vegutbygging. Ett av disse, alternativ B1, berører Fornebu nord, med utbygging av to toplanskryss over en kort strekning. Disse kryssene bør vurderes slått sammen til ett, bl.a. for å spare areal.

Programmer for konsekvensutredningenes fase II fra hver av de to tiltakshaverne ligger også til høring. Luftfartsverket er tilfreds med Statens vegvesens forutsetning om samordnet planlegging av veg og jernbane, og at utredning av en eventuell fremtidig banebetjening til Fornebu vil foregå parallellt med fase II.

Luftfartsverket vil be om at utredningen av en eventuell banebetjening til Fornebu både omfatter system-, traseemessige og samfunnsøkonomiske vurderinger. De system-messige og økonomiske vurderinger må sees i sammenheng med utvikling av det totale jernbanetilbudet i Vestregionen. Dette betinger en tidsmessig koordinering av utredningsarbeidene i NSB's fase 2 og spørsmålet om kollektivbetjening av Fornebu.

Luftfartsverket vil ta initiativ til et snarlig møte med berørte parter for å drøfte nødvendig utredningsomfang og ansvar vedr. kollektivbetjening av Fornebu.

2 Transportutredning for Vestkorridoren Fase I - kommentarer til utredningen som beslutningsgrunnlag i forhold til Fornebu-problematikk

2.1 Tiltakshavernes mål med utredningsarbeidet og anbefalinger

Målsetningen for arbeidet med konsekvensutredning (KU) fase I for Vestkorridoren er å avklare framtidig rollefordeling mellom veg og jernbane, og å gi føringer for Statens vegvesen sitt arbeid med planer for ny E 18 og NSB sitt arbeid med nytt dobbeltspor for høyhastighetstog på strekningen Asker - Skøyen. I dette ligger å sile ut et knippe trasealternativer som det skal arbeides videre med i fase 2, og valg av stasjonsmønster for NSB.

Utredningen er i første rekke en utredning av veg og jernbane-traseer som supplement til dagens vei- og jernbanetilbud i vestkorridoren. Utredningene tar ikke opp problemstillinger som omfatter hele transportsystemet i vestkorridoren - veg, buss, forstadsbaner og jernbane - men bygger på vedtatte planer for hver av disse transportformene. Utrederen mener likevel at utredningene gir et godt grunnlag for anbefalinger av prinsipplosninger for veg og jernbanetraseer.

NSB anbefaler at det nye dobbeltsporet har stasjon i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjonene blir da betjent av 4 spor. NSB anbefaler at lokalsporet følger dagens trase- og stasjonsmønster. I tillegg bør det legges tilrette for lokalbetjening av Fornebu-området, når markedet ligger tilrette for det.

Statens vegvesen anbefaler at hovedalternativene B1 «Fornebu-linjen» og C «E18/Bærumsveilinen» videreføres i fase 2 av arbeidet. For å korte ned tunnelengden i alternativ B1 anbefales at alternativ D4 tas med i de videre vurderinger.

2.2 Luftfartsverket's bemerkninger

Generelt må det bemerkes at det er vanskelig å få en god oversikt over det fremlagte materialet. I tillegg til hovedalternativene drøftes en del interessante forutsetninger, problemstillinger og alternative systemer som ikke videreføres i noen samlet oversikt. Det er således ikke enkelt å foreta noen

sammenligning av alternative forutsetninger og andre alternative løsninger - særlig for kollektivbetjening av Fornebu. Vi vil særlig peke på følgende forhold:

- NSB anbefaler utbygging av en høyhastighetsbane for fjerntrafikk/IC-trafikk etter en linje som ikke går om Fornebu. Dette er beregnet til å ha størst nytte/kost-forhold for NSB, dvs. større enn de andre alternativene, men likevel godt under 1. Først når investeringer i veg og jernbane sees samlet oppnås et nytte/kostnadsforhold over 1 for dette jernbanelalternativet, men det gjør også en annen veikombinasjon og jernbane om Fornebu.
- For Fornebus vedkommende er det vurdert alternative kollektive betjeningssystemer. Vurderingen synes å gi grunnlag for en konklusjon om at alle de alternative banesystemer gir en trafikkantnytte som overstiger driftskostnadene. Vurderingene er imidlertid ikke videreført i noen egen samfunnsøkonomisk eller bedriftsøkonomisk sammenstilling. Dette gjør det vanskelig å bedømme den samlede lønnsomhet i banebetjening av Fornebu - enten som bybane eller som NSB-spor.
- Videre er det drøftet alternative tall for utbygging av boliger og arbeidsplasser på Fornebu. Analysen konkluderer med at endret arealbruk gir positive utslag med hensyn til rollefordeling mellom biltransport og kollektivtransport. En endring i arealutviklingen med en eksempelvis mer konsentrert utbygging av Fornebu viser at en samordnet areal- og transportplanlegging gir langt større effekt enn en ensidig bodring av tilbudet. En gradvis endring av arealstrukturen ved stasjonene for tog og bane vil kunne få en tilsvarende effekt. Disse effektene synes likevel ikke å være analysert videre.
- 2010 er valgt som sammenligningsår for utredningen i utredningen inngår etterbruken av Fornebu med 9000 bosatte og 10000 arbeidsplasser i 2010. Dette er langt under de tallstørrelser som ble lagt til grunn ved verdiberegning av Fornebu i St. Prp. 90 (1991-92). Disse tallene (9000/10000) ligger til grunn for lønnsomhetsberegningene av de ulike jernbanelalternativene. Det er i utredningen gjort trafikkberegninger med langt høyere tall for bosatte og arbeidsplasser på Fornebu, hhv 24500 og 17000. Disse tall ligger nær de som lå til grunn for St.prp. 90. og det konkluderes som nevnt i punktet ovenfor. Men noen slik konklusjon videreføres ikke i de oppsummerende sammenligninger.

Dette gir grunnlag for Luftfartsverket for å sette spørsmål ved noen av forutsetningene for utredningen, da de nevnte forhold kan ha betydning nå det skal tas stilling til hvilket konsept som skal legges til grunn for kollektivbetjening av Fornebu. Utredningen gir imidlertid ikke grunnlag for å trekke noen godt begrunnet konklusjon om dette.

Utredningen drøfter endel forhold vedr. kollektivbetjening av Fornebu med særlig vekt på jernbane. Utredningen er imidlertid ikke fullført for dette spørsmålet. For å trekke konklusjoner om kollektivbetjening av Fornebu må det tas utgangspunkt i overordnede systembetragtninger, hvor tilgjengelighet mellom Fornebu og Oslo-regionens øvrige kollektivnett (buss, T-bane, jernbane) er sentralt. Slik vurderinger kan også ha føringer for NSB's valg av hovedkonsept for sin satsing i vestregionen, og bør gjennomføres før det tas endelig beslutninger om jernbaneutbygging i vestkorridoren. Det er behov for å få nærmere belyst de samfunnsøkonomiske forhold ved en jernbane om eller til Fornebu. Luftfartsverket vil ellers si seg fornøyd med at det søkes lagt tilrette for driftsformer som sikrer god tilgjengelighet med tog til Gardermoen.

3 Konsekvensutredningsprogram Fase 2 - grunneiers krav til avklaring i forhold til etterbruk av Fornebu

3.1 Generelt

I utredningsarbeidet er det skissert alternative veg- og jernbaneløsninger, og det er gitt anbefalinger om hvilke alternativer som bør videreføres i utredningens fase 2. I følge framdriftsplanen skal fase 2 videreføres i forskjelling tempo for veg og jernbane. KU fase 2 for vegnettet skal være ferdig i løpet av 1997, mens KU fase 2 for NSB skal avsluttes i løpet av 1995. Likevel heter det i utredningen at NSB vil komme med en anbefaling av jernbanetrase ved årsskiftet 1994/-95, med sikte på å innarbeide disse i kommunedelplanen våren 1995. Luftfartsverket stiller spørsmål ved om det er mulig eller hensiktsmessig å foreta et trasevalg for NSB så tidlig - bl.a. før det foreligger avklaringer i Fornebus etterbruk.

Som grunneier har Staten ved Statsbygg og Luftfartsverket, innledet et samarbeid med Bærum kommune vedrørende planlegging av etterbruk av Fornebu. Både Bærum kommune og grunneieren forutsetter at en vedtatt kommunedelplan for Fornebu foreligger tidlig i 1996. Grunneieren forutsetter også at det utarbeides en flatereguleringsplan i nær tilknytning til kommunedelplanen, og slik at denne kan foreligge i godkjent form ca sommeren 1996. Deretter tas det sikte på å utarbeide detaljerte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner slik at etterbruk av bygninger/ombyggingsarbeider er avklart og kan starte ved årsskiftet 1998/99.

I det igangsatte planarbeid er både vei- og kollektivtrafikk-løsninger sentrale spørsmål. Konklusjoner fra det pågående plan- og utredningsarbeid for Vestkorridoren vil derfor ha tildels stor betydning for planutforming for Fornebu:

- Valg av veitrase for en eventuell ny E18 og ny vei som tverrforbindelse mellom Fornebu-området og Østre Bærum, vil ha føringer på arealbruken og lokal veitilknytning i Fornebu Nord. I veialternativ B1 vises to toplanskryss med kort avstand i Fornebu nord-området. Det bør vurderes å slå disse sammen til ett bl.a. for å spare areal og bedre orienterbarhet i veinettet.
- Avklaring av fremtidig kollektivtrafikk-løsning, både system og eventuelle banetraseer, vil ha avgjørende betydning for utforming av reguleringsplanen, med hensyn til hvor den tyngste bebyggelsen bør lokaliseres og avgrensinger mellom nærings- og boligområder.

Avklaring både av vei- og kollektivsystem, traseføring og utbyggingstidspunkt er vesentlig for fremdriften av en reguleringsplan for Fornebu-området. Avklaring i jernbanespørsmålet er særlig kritisk og det vil være nødvendig å få avklart dette i forbindelse med kommunedelplanen for Fornebu. Luftfartsverket vil derfor ta initiativ til at det blir gjennomført en helhetlig utredning av omkring kollektivbetjening av Fornebu, slik at det kan trekkes konklusjoner omkring en eventuell jernbanebetjening og traseføring. Utredningsarbeidet må igangsettes straks, slik at konklusjonene kan innarbeides i kommunedelplanen og reguleringsplanen, dvs innen 1996. NSB's anbefaling om å legge «til rette for lokalbetjening av Fornebu-området når markedet ligger tilrette for det» må forstås slik at det ønskes reservert en trase hvor en eventuell jernbane kan bygges på et senere tidspunkt. En slik trase kan reserveres i reguleringsplanen forutsatt at det foreligger en grundigere utredning av system og traseføring.

3.2 Tiltakshavernes forslag til utredninger i fase 2 - merknader til enkeltpunkter

3.2.1 NSB - KU fase II

En utredningsprogrammet for NSB i 1995 - 1996 - 1997 - 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024 - 2025 - 2026 - 2027 - 2028 - 2029 - 2030 - 2031 - 2032 - 2033 - 2034 - 2035 - 2036 - 2037 - 2038 - 2039 - 2040 - 2041 - 2042 - 2043 - 2044 - 2045 - 2046 - 2047 - 2048 - 2049 - 2050 - 2051 - 2052 - 2053 - 2054 - 2055 - 2056 - 2057 - 2058 - 2059 - 2060 - 2061 - 2062 - 2063 - 2064 - 2065 - 2066 - 2067 - 2068 - 2069 - 2070 - 2071 - 2072 - 2073 - 2074 - 2075 - 2076 - 2077 - 2078 - 2079 - 2080 - 2081 - 2082 - 2083 - 2084 - 2085 - 2086 - 2087 - 2088 - 2089 - 2090 - 2091 - 2092 - 2093 - 2094 - 2095 - 2096 - 2097 - 2098 - 2099 - 2100 - 2101 - 2102 - 2103 - 2104 - 2105 - 2106 - 2107 - 2108 - 2109 - 2110 - 2111 - 2112 - 2113 - 2114 - 2115 - 2116 - 2117 - 2118 - 2119 - 2120 - 2121 - 2122 - 2123 - 2124 - 2125 - 2126 - 2127 - 2128 - 2129 - 2130 - 2131 - 2132 - 2133 - 2134 - 2135 - 2136 - 2137 - 2138 - 2139 - 2140 - 2141 - 2142 - 2143 - 2144 - 2145 - 2146 - 2147 - 2148 - 2149 - 2150 - 2151 - 2152 - 2153 - 2154 - 2155 - 2156 - 2157 - 2158 - 2159 - 2160 - 2161 - 2162 - 2163 - 2164 - 2165 - 2166 - 2167 - 2168 - 2169 - 2170 - 2171 - 2172 - 2173 - 2174 - 2175 - 2176 - 2177 - 2178 - 2179 - 2180 - 2181 - 2182 - 2183 - 2184 - 2185 - 2186 - 2187 - 2188 - 2189 - 2190 - 2191 - 2192 - 2193 - 2194 - 2195 - 2196 - 2197 - 2198 - 2199 - 2200 - 2201 - 2202 - 2203 - 2204 - 2205 - 2206 - 2207 - 2208 - 2209 - 2210 - 2211 - 2212 - 2213 - 2214 - 2215 - 2216 - 2217 - 2218 - 2219 - 2220 - 2221 - 2222 - 2223 - 2224 - 2225 - 2226 - 2227 - 2228 - 2229 - 2230 - 2231 - 2232 - 2233 - 2234 - 2235 - 2236 - 2237 - 2238 - 2239 - 2240 - 2241 - 2242 - 2243 - 2244 - 2245 - 2246 - 2247 - 2248 - 2249 - 2250 - 2251 - 2252 - 2253 - 2254 - 2255 - 2256 - 2257 - 2258 - 2259 - 2260 - 2261 - 2262 - 2263 - 2264 - 2265 - 2266 - 2267 - 2268 - 2269 - 2270 - 2271 - 2272 - 2273 - 2274 - 2275 - 2276 - 2277 - 2278 - 2279 - 2280 - 2281 - 2282 - 2283 - 2284 - 2285 - 2286 - 2287 - 2288 - 2289 - 2290 - 2291 - 2292 - 2293 - 2294 - 2295 - 2296 - 2297 - 2298 - 2299 - 2300 - 2301 - 2302 - 2303 - 2304 - 2305 - 2306 - 2307 - 2308 - 2309 - 2310 - 2311 - 2312 - 2313 - 2314 - 2315 - 2316 - 2317 - 2318 - 2319 - 2320 - 2321 - 2322 - 2323 - 2324 - 2325 - 2326 - 2327 - 2328 - 2329 - 2330 - 2331 - 2332 - 2333 - 2334 - 2335 - 2336 - 2337 - 2338 - 2339 - 2340 - 2341 - 2342 - 2343 - 2344 - 2345 - 2346 - 2347 - 2348 - 2349 - 2350 - 2351 - 2352 - 2353 - 2354 - 2355 - 2356 - 2357 - 2358 - 2359 - 2360 - 2361 - 2362 - 2363 - 2364 - 2365 - 2366 - 2367 - 2368 - 2369 - 2370 - 2371 - 2372 - 2373 - 2374 - 2375 - 2376 - 2377 - 2378 - 2379 - 2380 - 2381 - 2382 - 2383 - 2384 - 2385 - 2386 - 2387 - 2388 - 2389 - 2390 - 2391 - 2392 - 2393 - 2394 - 2395 - 2396 - 2397 - 2398 - 2399 - 2400 - 2401 - 2402 - 2403 - 2404 - 2405 - 2406 - 2407 - 2408 - 2409 - 2410 - 2411 - 2412 - 2413 - 2414 - 2415 - 2416 - 2417 - 2418 - 2419 - 2420 - 2421 - 2422 - 2423 - 2424 - 2425 - 2426 - 2427 - 2428 - 2429 - 2430 - 2431 - 2432 - 2433 - 2434 - 2435 - 2436 - 2437 - 2438 - 2439 - 2440 - 2441 - 2442 - 2443 - 2444 - 2445 - 2446 - 2447 - 2448 - 2449 - 2450 - 2451 - 2452 - 2453 - 2454 - 2455 - 2456 - 2457 - 2458 - 2459 - 2460 - 2461 - 2462 - 2463 - 2464 - 2465 - 2466 - 2467 - 2468 - 2469 - 2470 - 2471 - 2472 - 2473 - 2474 - 2475 - 2476 - 2477 - 2478 - 2479 - 2480 - 2481 - 2482 - 2483 - 2484 - 2485 - 2486 - 2487 - 2488 - 2489 - 2490 - 2491 - 2492 - 2493 - 2494 - 2495 - 2496 - 2497 - 2498 - 2499 - 2500 - 2501 - 2502 - 2503 - 2504 - 2505 - 2506 - 2507 - 2508 - 2509 - 2510 - 2511 - 2512 - 2513 - 2514 - 2515 - 2516 - 2517 - 2518 - 2519 - 2520 - 2521 - 2522 - 2523 - 2524 - 2525 - 2526 - 2527 - 2528 - 2529 - 2530 - 2531 - 2532 - 2533 - 2534 - 2535 - 2536 - 2537 - 2538 - 2539 - 2540 - 2541 - 2542 - 2543 - 2544 - 2545 - 2546 - 2547 - 2548 - 2549 - 2550 - 2551 - 2552 - 2553 - 2554 - 2555 - 2556 - 2557 - 2558 - 2559 - 2560 - 2561 - 2562 - 2563 - 2564 - 2565 - 2566 - 2567 - 2568 - 2569 - 2570 - 2571 - 2572 - 2573 - 2574 - 2575 - 2576 - 2577 - 2578 - 2579 - 2580 - 2581 - 2582 - 2583 - 2584 - 2585 - 2586 - 2587 - 2588 - 2589 - 2590 - 2591 - 2592 - 2593 - 2594 - 2595 - 2596 - 2597 - 2598 - 2599 - 2600 - 2601 - 2602 - 2603 - 2604 - 2605 - 2606 - 2607 - 2608 - 2609 - 2610 - 2611 - 2612 - 2613 - 2614 - 2615 - 2616 - 2617 - 2618 - 2619 - 2620 - 2621 - 2622 - 2623 - 2624 - 2625 - 2626 - 2627 - 2628 - 2629 - 2630 - 2631 - 2632 - 2633 - 2634 - 2635 - 2636 - 2637 - 2638 - 2639 - 2640 - 2641 - 2642 - 2643 - 2644 - 2645 - 2646 - 2647 - 2648 - 2649 - 2650 - 2651 - 2652 - 2653 - 2654 - 2655 - 2656 - 2657 - 2658 - 2659 - 2660 - 2661 - 2662 - 2663 - 2664 - 2665 - 2666 - 2667 - 2668 - 2669 - 2670 - 2671 - 2672 - 2673 - 2674 - 2675 - 2676 - 2677 - 2678 - 2679 - 2680 - 2681 - 2682 - 2683 - 2684 - 2685 - 2686 - 2687 - 2688 - 2689 - 2690 - 2691 - 2692 - 2693 - 2694 - 2695 - 2696 - 2697 - 2698 - 2699 - 2700 - 2701 - 2702 - 2703 - 2704 - 2705 - 2706 - 2707 - 2708 - 2709 - 2710 - 2711 - 2712 - 2713 - 2714 - 2715 - 2716 - 2717 - 2718 - 2719 - 2720 - 2721 - 2722 - 2723 - 2724 - 2725 - 2726 - 2727 - 2728 - 2729 - 2730 - 2731 - 2732 - 2733 - 2734 - 2735 - 2736 - 2737 - 2738 - 2739 - 2740 - 2741 - 2742 - 2743 - 2744 - 2745 - 2746 - 2747 - 2748 - 2749 - 2750 - 2751 - 2752 - 2753 - 2754 - 2755 - 2756 - 2757 - 2758 - 2759 - 2760 - 2761 - 2762 - 2763 - 2764 - 2765 - 2766 - 2767 - 2768 - 2769 - 2770 - 2771 - 2772 - 2773 - 2774 - 2775 - 2776 - 2777 - 2778 - 2779 - 2780 - 2781 - 2782 - 2783 - 2784 - 2785 - 2786 - 2787 - 2788 - 2789 - 2790 - 2791 - 2792 - 2793 - 2794 - 2795 - 2796 - 2797 - 2798 - 2799 - 2800 - 2801 - 2802 - 2803 - 2804 - 2805 - 2806 - 2807 - 2808 - 2809 - 2810 - 2811 - 2812 - 2813 - 2814 - 2815 - 2816 - 2817 - 2818 - 2819 - 2820 - 2821 - 2822 - 2823 - 2824 - 2825 - 2826 - 2827 - 2828 - 2829 - 2830 - 2831 - 2832 - 2833 - 2834 - 2835 - 2836 - 2837 - 2838 - 2839 - 2840 - 2841 - 2842 - 2843 - 2844 - 2845 - 2846 - 2847 - 2848 - 2849 - 2850 - 2851 - 2852 - 2853 - 2854 - 2855 - 2856 - 2857 - 2858 - 2859 - 2860 - 2861 - 2862 - 2863 - 2864 - 2865 - 2866 - 2867 - 2868 - 2869 - 2870 - 2871 - 2872 - 2873 - 2874 - 2875 - 2876 - 2877 - 2878 - 2879 - 2880 - 2881 - 2882 - 2883 - 2884 - 2885 - 2886 - 2887 - 2888 - 2889 - 2890 - 2891 - 2892 - 2893 - 2894 - 2895 - 2896 - 2897 - 2898 - 2899 - 2900 - 2901 - 2902 - 2903 - 2904 - 2905 - 2906 - 2907 - 2908 - 2909 - 2910 - 2911 - 2912 - 2913 - 2914 - 2915 - 2916 - 2917 - 2918 - 2919 - 2920 - 2921 - 2922 - 2923 - 2924 - 2925 - 2926 - 2927 - 2928 - 2929 - 2930 - 2931 - 2932 - 2933 - 2934 - 2935 - 2936 - 2937 - 2938 - 2939 - 2940 - 2941 - 2942 - 2943 - 2944 - 2945 - 2946 - 2947 - 2948 - 2949 - 2950 - 2951 - 2952 - 2953 - 2954 - 2955 - 2956 - 2957 - 2958 - 2959 - 2960 - 2961 - 2962 - 2963 - 2964 - 2965 - 2966 - 2967 - 2968 - 2969 - 2970 - 2971 - 2972 - 2973 - 2974 - 2975 - 2976 - 2977 - 2978 - 2979 - 2980 - 2981 - 2982 - 2983 - 2984 - 2985 - 2986 - 2987 - 2988 - 2989 - 2990 - 2991 - 2992 - 2993 - 2994 - 2995 - 2996 - 2997 - 2998 - 2999 - 3000 - 3001 - 3002 - 3003 - 3004 - 3005 - 3006 - 3007 - 3008 - 3009 - 3010 - 3011 - 3012 - 3013 - 3014 - 3015 - 3016 - 3017 - 3018 - 3019 - 3020 - 3021 - 3022 - 3023 - 3024 - 3025 - 3026 - 3027 - 3028 - 3029 - 3030 - 3031 - 3032 - 3033 - 3034 - 3035 - 3036 - 3037 - 3038 - 3039 - 3040 - 3041 - 3042 - 3043 - 3044 - 3045 - 3046 - 3047 - 3048 - 3049 - 3050 - 3051 - 3052 - 3053 - 3054 - 3055 - 3056 - 3057 - 3058 - 3059 - 3060 - 3061 - 3062 - 3063 - 3064 - 3065 - 3066 - 3067 - 3068 - 3069 - 3070 - 3071 - 3072 - 3073 - 3074 - 3075 - 3076 - 3077 - 3078 - 3079 - 3080 - 3081 - 3082 - 3083 - 3084 - 3085 - 3086 - 3087 - 3088 - 3089 - 3090 - 3091 - 3092 - 3093 - 3094 - 3095 - 3096 - 3097 - 3098 - 3099 - 3100 - 3101 - 3102 - 3103 - 3104 - 3105 - 3106 - 3107 - 3108 - 3109 - 3110 - 3111 - 3112 - 3113 - 3114 - 3115 - 3116 - 3117 - 3118 - 3119 - 3120 - 3121 - 3122 - 3123 - 3124 - 3125 - 3126 - 3127 - 3128 - 3129 - 3130 - 3131 - 3132 - 3133 - 3134 - 3135 - 3136 - 3137 - 3138 - 3139 - 3140 - 3141 - 3142 - 3143 - 3144 - 3145 - 3146 - 3147 - 3148 - 3149 - 3150 - 3151 - 3152 - 3153 - 3154 - 3155 - 3156 - 3157 - 3158 - 3159 - 3160 - 3161 - 3162 - 3163 - 3164 - 3165 - 3166 - 3167 - 3168 - 3169 - 3170 - 3171 - 3172 - 3173 - 3174 - 3175 - 3176 - 3177 - 3178 - 3179 - 3180 - 3181 - 3182 - 3183 - 3184 - 3185 - 3186 - 3187 - 3188 - 3189 - 3190 - 3191 - 3192 - 3193 - 3194 - 3195 - 3196 - 3197 - 3198 - 3199 - 3200 - 3201 - 3202 - 3203 - 3204 - 3205 - 3206 - 3207 - 3208 - 3209 - 3210 - 3211 - 3212 - 3213 - 3214 - 3215 - 3216 - 3217 - 3218 - 3219 - 3220 - 3221 - 3222 - 3223 - 3224 - 3225 - 3226 - 3227 - 3228 - 3229 - 3230 - 3231 - 3232 - 3233 - 3234 - 3235 - 3236 - 3237 - 3238 - 3239 - 3240 - 3241 - 3242 - 3243 - 3244 - 3245 - 3246 - 3247 - 3248 - 3249 - 3250 - 3251 - 3252 - 3253 - 3254 - 3255 - 3256 - 3257 - 3258 - 3259 - 3260 - 3261 - 3262 - 3263 - 3264 - 3265 - 3266 - 3267 - 3268 - 3269 - 3270 - 3271 - 3272 - 3273 - 3274 - 3275 - 3276 - 3277 - 3278 - 3279 - 3280 - 3281 - 3282 - 3283 - 3284 - 3285 - 3286 - 3287 - 3288 - 3289 - 3290 - 3291 - 3292 - 3293 - 3294 - 3295 - 3296 - 3297 - 3298 - 3299 - 3300 - 3301 - 3302 - 3303 - 3304 - 3305 - 3306 - 3307 - 3308 - 3309 - 3310 - 3311 - 3312 - 3313 - 3314 - 3315 - 3316 - 3317 - 3318 - 3319 - 3320 - 3321 - 3322 - 3323 - 3324 - 3325 - 3326 - 3327 - 3328 - 3329 - 3330 - 3331 - 3332 - 3333 - 3334 - 3335 - 3336 - 3337 - 3338 - 3339 - 3340 - 3341 - 3342 - 3343 - 3344 - 3345 - 3346 - 3347 - 3348 - 3349 - 3350 - 3351 - 3352 - 3353 - 3354 - 3355 - 3356 - 3357 - 3358 - 3359 - 3360 - 3361 - 3362 - 3363 - 3364 - 3365 - 3366 - 3367 - 3368 - 3369 - 3370 - 3371 - 3372 - 3373 - 3374 - 3375 - 3376 - 3377 - 3378 - 3379 - 3380 - 3381 - 3382 - 3383 - 3384 - 3385 - 3386 - 3387 - 3388 - 3389 - 3390 - 3391 - 3392 - 3393 - 3394 - 3395 - 3396 - 3397 - 3398 - 3399 - 3400 - 3401 - 3402 - 3403 - 3404 - 3405 - 3406 - 3407 - 3408 - 3409 - 3410 - 3411 - 3412 - 3413 - 3414 - 3415 - 3416 - 3417 - 3418 - 3419 - 3420 - 3421 - 3422 - 3423 - 3424 - 3425 - 3426 - 3427 - 3428 - 3429 - 3430 - 3431 - 3432 - 3433 - 3434 - 3435 - 3436 - 3437 - 3438 - 3439 - 3440 - 3441 - 3442 - 3443 - 3444 - 3445 - 3446 - 3447 - 3448 - 3449 - 3450 - 3451 - 3452 - 3453 - 3454 - 3455 - 3456 - 3457 - 3458 - 3459 - 3460 - 3461 - 3462 - 3463 - 3464 - 3465 - 3466 - 3467 - 3468 - 3469 - 3470 - 3471 - 3472 - 3473 - 3474 - 3475 - 3476 - 3477 - 3478 - 3479 - 3480 - 3481 - 3482 - 3483 - 3484 - 3485 - 3486 - 3487 - 3488 - 3489 - 3490 - 3491 - 3492 - 3493 - 3494 - 3495 - 3496 - 3497 - 3498 - 3499 - 3500 - 3501 - 3502 - 3503 - 3504 - 3505 - 3506 - 3507 - 3508 - 3509 - 3510 - 3511 - 3512 - 3513 - 3514 - 3515 - 3516 - 3517 - 3518 - 3519 - 3520 - 3521 - 3522 - 3523 - 3524 - 3525 - 3526 - 3527 - 3528 - 3529 - 3530 - 3531 - 3532 - 3533 - 3534 - 3535 - 3536 - 3537 - 3538 - 3539 - 3540 - 3541 - 3542 - 3543 - 3544 - 3545 - 3546 - 3547 - 3548 - 3549 - 3550 - 3551 - 3552 - 3553 - 3554 - 3555 - 3556 - 3557 - 3558 - 3559 - 3560 - 3561 - 3562 - 3563 - 3564 - 3565 - 3566 - 3567 - 3568 - 3569 - 3570 - 3571 - 3572 - 3573 - 3574 - 3575 - 3576 - 3577 - 3578 - 3579 - 3580 - 3581 - 3582 - 3583 - 3584 - 3585 - 3586 - 3587 - 3588 - 3589 - 3590 - 3591 - 3592 - 3593 - 3594 - 3595 - 3596 - 3597 - 3598 - 3599 - 3600 - 3601 - 3602 - 3603 - 3604 - 3605 - 3606 - 3607 - 36

KU fase II skal være en «finmasket» konsekvensutredning som skal danne grunnlag for valg av jernbanetrase for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. I forhold til utredningene i fase I vil detaljeringsnivået øke, med bl a uttegning av traseer i målestokk 1:1000 for dagtraseer.

Videre skal det for alle alternativ vises muligheter for og konsekvensene av avgrensning av en dobbeltsporet lokaltogsløyfe ut mot Fornebu-området. I tillegg til vist tilknytning vest for Lysaker og øst for Høvik, vil det bli arbeidet videre med å finne andre avgrensningspunkter på strekningen Lysaker - Høvik.

Detaljeringnivået (1:1000) samsvarer med det Luftfartsverket har behov for ved utarbeidelse av reguleringsplan for Fornebu. Luftfartsverket forutsetter at eventuelle jernbanetraseer til Fornebu blir videreført som del av eller parallellt med KU fase II. Luftfartsverket har med interesse også merket seg at Oslo og Bærum kommuner har bød om videre utredning av et alternativ J4 med en kombinert trase for lokal- og fjerntog (4 spor) om Fornebu nord. Dette vil i en viss grad imøtekomme Luftfartsverket's ønske om å vurdere en økonomisk og driftsmessig optimal løsning uavhengig av trafikkantgrupper/driftsformer

Lokaltog til Fornebu. Det fremgår av programmet at NSB's forstudie for en eventuell banebetjening av Fornebu vil bli fulgt opp av NSB gjennom kommunedelplanarbeidet for området i samarbeid med Bærum kommune. Fremdriften vil være avhengig av kommunens og grunneiers planer. Aktuelle avgrensningspunkter vil bli utredet i Skøyen - Asker -prosjektet

Kommunedelplanarbeidet er igangsatt. Det er nødvendig å foreta en bred utredning om kollektivbetjening av Fornebu som del av dette arbeidet. NSB's videre arbeid med å finne avgrensningspunkter må sees i sammenheng med den system- og trasemessige vurdering som må gjøres for Fornebu

Massedepom. Aktuelle depomsteder for tunnelmasse skal vurderes i fase 2.

I kommunelplanarbeidet inngår også vurdering av landskapsmessige endringer/tilbakeføringer på Fornebu. Det kan således være behov for masse i landskapsforming. NSB bør vurdere mulighetene for dette i samråd med grunneier og Bærum kommune.

Sammenstillende analyser. Det skal lages en sammenstilling av de alternativer som er utredet med oversikt over konsekvenser og økonomiske forhold.

Luftfartsverket vil igjen peke på behovet for å se investeringer for fjerntrafikk/IC-trafikk i Vestkorridoren i sammenheng med behovet for investeringer i lokaltrafikk/Fornebu.

3.2.2 Statens vegvesen KU fase 2

Luftfartsverket har merket seg følgende forutsetning for KU fase 2

På bakgrunn av fase I med de foreløpige anbefalinger av hovedalternativer foreslås nå utredningsprogram for fase II. En viktig og avgjørende forutsetning for det videre planarbeid, er en avklaring når det gjelder utbygging og arealutnyttelse av det «nye» Fornebu.

De anbefalte forslagene for veg og jernbane krever et nært samarbeide i den videre planlegging og det foreslås derfor at en koordineringsgruppe bestående av representanter for de involverte parter får ansvaret for å smordne det videre planarbeidet

Statens Vegvesen understreker betydningen av å se utvikling av Fornebu i sammenheng med utvikling av transportsystemet for Vestkorridoren. Luftfartsverket deler fullt ut dette syn

Under punktet om **trasealternativer og arealbruk - kollektivtransport** - forutsettes også at en «utredning av eventuell fremtidig banebetjening til Fornebu vil foregå parallellt med fase II».

Dette er i tråd med Luftfartsverket's synspunkter slik de er fremmet under kommentarer til NBS's program.

Luftfartsverket har forøvrig ikke merknader til programmets enkelte punkter.

51C



DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr. 91/52-241 Dato: 941017

Ark. nr. 363

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO



Deres ref:

Vår ref: (bes oppgitt ved svar)
999994 50294 VEG A MYD/RSH

Dato: 14.10.94

Transportutredning Vestkorridoren - Offentlig ettersyn av konsekvensutredning fase I og forslag til programmer for fase II, etter plan- og bygningsloven kap VII-a

Landbruksdepartementet har mottatt Transportutredning for Vestkorridoren med konsekvensutredning fase I og forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II til uttalelse.

Landbruksdepartementet ser positivt på samarbeidet mellom NSB og Statens vegvesen som gjør det mulig å vurdere opprusting og utbygging av veg og bane under ett.

Konsekvensutredning fase I og program for konsekvensutredning fase II

Landbruksdepartementet har ingen merknader til måten landbruksinteresser er behandlet på i konsekvensutredningenes fase I. Vedrørende program for konsekvensutredning fase II vises til merknadene fra fylkesmannens landbruksavdeling i Oslo og Akershus.

For at eventuelle negative virkninger for landbruket skal kunne unngås så langt som mulig, og med tanke på mulige avbøtende tiltak, er det viktig at det videre arbeidet gjøres i nær kontakt med de lokale landbruksmyndighetene (kommunene, fylkesmannens landbruksavdeling).

Traséalternativer

Landbruksdepartementet har ingen merknader til de ulike vegløsningene, da landbruksinteresser ikke berøres i

særlig grad ved noen av dem. Dette gjelder også alternativene for jernbaneutbygging på strekningen Sandvika - Skøyen.

På strekningen Asker - Sandvika vil de to alternativene Indre og Ytre linje for framføring av nytt hovedspor for jernbane bli utredet videre. Valg av Ytre linje vil medføre langt flere negative konsekvenser for landbruksinteressene enn om Indre linje velges. Landbruksdepartementet vil derfor anbefale at Indre linje velges for denne strekningen.

Etter fullmakt

Leif Erik Mattsson
Leif Erik Mattsson

Nette Idersbom
Nette Idersbom
(saksbeh)

Kopi til:
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, landbruksavdelingen

PIS



B KOMMUNER

Transportutredning for Vestkorridoren - Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II - Byrådsak 241 av 26.08.94

Sendt til byrådet.

Byutviklingskomiteen har behandlet saken i møte 21/09/94 sak 392

Saken gjelder:

Sammendrag:

NSB og Statens vegvesen har utarbeidet transportutredning for Vestkorridoren (Asker-Oslo) i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Saken legges frem som konsekvensutredning fase I og forslag til utredningsprogram for fase II. I sistnevnte fase er det forutsatt at utredningene for vei og jernbane skal gjennomføres separat.

Byrådet mener at det for å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør utarbeides en felles konsekvensutredning fase II, og det bør tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Byrådet kan ikke uten videre gi sin støtte til en utbygging med så stor vekt på vei som anbefalt av Statens vegvesen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. For Oslo kommune er det særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. De fremlagte utbyggingsalternativer bør i det videre utredningsarbeidet modifiseres som nærmere angitt.

Myndighet til å avgis uttalelse på vegne av Oslo kommune er delegert til byutviklingskomiteen.

Bakgrunn:

NSB og Statens vegvesen ønsker å gjennomføre betydelige investeringer i transportsystemet mellom Asker og Oslo, den såkalte Vestkorridoren. NSB planlegger nytt dobbeltspor på strekningen, mens Statens vegvesen forbereder utbygging av veinettet. Melding om E18 på strekningen Framnes - Asker ble sendt på høring i 1991 mens melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker ble sendt på høring i 1993.

Konsekvensutredningens fase I gjennomføres i henhold til de fastsatte utredningsprogrammer: "Transportutredning for Vestkorridoren, herunder E18 Framnes - Asker", fastsatt av Vegdirektoratet i januar 1993 og "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker", fastsatt av NSB Banedivisjonen, divisjonsstaben, i januar 1994.

Det er forutsatt gjennomført konsekvensutredninger i to faser, hvorav den første skal være felles for vei og jernbane mens den andre skal gjennomføres separat av tiltakshaverne. Konsekvensutredningene gjennomføres i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser.

Målsettinger:

Statens vegvesens mål med utbedringen av veinettet i Vestkorridoren er å oppnå en jevn og god avvikling av biltrafikken på hovedveinettet inn mot Oslo. Det ønskes etablert et differensiert veinett der gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken er separert. Utbyggingen skal også sikre og forbedre fremkommeligheten for busstrafikken samt redu-

sere antall problemsoner når det gjelder støy, luftforurensning og estetiske/visuelle forhold.

NSBs mål med utbygging av nytt dobbeltspor er å redusere reisetiden for Sørlandsbanen og Bergensbanen. Intensjonen med transportutredningen har vært å finne frem til gode helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Investeringene i kollektivsystemet ønskes utnyttet slik at en større andel av persontrafikken kan avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.

Konsekvensutredningens fase I skal danne grunnlag for valg av strategi for vei og jernbane. Målet med fase I er følgende:

- Avklare rollefordeling mellom vei og jernbane.
- Gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid.
- Sile ut et knippe tras alternativer som det skal arbeides videre med.
- Valg av stasjonsmonster for NSB.

Resultater fra transportanalysen:

I konsekvensutredningen inngår en transportanalyse. År 2010 er valgt som prognoseår, og forventet transportbehov på dette tidspunkt er forutsatt å være grunnlaget for utformingen av transportsystemet i Vestkorridoren. Referansealternativet skal gi svar på hva som blir situasjonen i 2010 dersom det ikke gjøres ytterligere investeringer/endinger i driftsopplegget enn det som er forutsatt for perioden 1994 - 1998. Dette betyr imidlertid forbedringer for kollektivtilbudet i forhold til dagens situasjon. Grunnlaget for å beregne transportbehovet er utviklingen i bilholdet samt antall bosatte og arbeidsplasser i analyseområdet. Erfaringer fra reisevaneundersøkelser danner grunnlaget for å beskrive de ulike befolkningsgruppers behov for og hensikt med transporten. En rekke kombinasjoner av alternative transportsystemer er vurdert i forhold til referansealternativet.

Det er beregnet en vekst i antall personturer i Vestkorridoren frem mot år 2010 på ca. 14 %. Over bygrensesnittet viser alle 2010-beregningene 18 % vekst i kollektivtrafikken og 26 % vekst i biltrafikken sammenlignet med 1990. 2010-beregningene viser en økt tilstrømning til banetilbudet med tilsvarende reduksjon i reiseomfanget med buss.

Transportanalysen viser at de planlagte investeringene i vei og bane ikke ser ut til å gi noen økning i andelen av personturer som skjer med kollektive transportmidler. Befolkningsvekst og økt bilhold bidrar til å holde bilturandelen høy. Følsomhetsanalyser viser at en kraftig endring i prisforholdet mellom bil- og kollektivbruk gir de største endringene i fordeling av trafikk mellom reisemidler. En høy utnyttelse av arealer inntil stasjoner for tog og bane vil gi merkbare økning i antall kollektivturer.

Tiltakshavernes konklusjoner og foreløpige anbefalinger:

Veisystemet:

Statens vegvesen anbefaler en utbygging av E18 der den betydelige interntrafikken separeres fra gjennomgangstrafikken. Statens vegvesen ønsker å utrede videre to prinsipløsninger for E18:

- Prinsipp B der E18 gis en ny tunnelinnføring fra Blommenholm til Vækerø med en dagsone i nordre del av Fornebu. Det er forutsatt 8 felt i dagens tras mellom Vækerø og Skøyen. Eksisterende E18 på strekningen E18 Blommenholm - Vækerø bygges om til en fire-felts samlevei med plankryss og skiltet hastighet 60 km/t.

- Prinsipp C der eksisterende E18-tras utvides til seks bilfelt fra Sandvika til Vækerø og utbygging av indre veinett i Østre Bærum mot E18.

B I

Begge prinsippene viser en kort tunnel innerst i Frognerkilen. Da det etter Statens vegvesens syn er uheldig med lange, høytrafikkerte tunneler, ønskes utredet et mellomalternativ der korte tunneler avlaster deler av eksisterende E18 mellom Blommenholm og Fornebu.

Kollektivtrafikk:

NSB ønsker å bygge nytt dobbeltspor melleom Asker og Skøyen reservert for tog med høy hastighet og få stopp. Den samlede kapasiteten på nytt og eksisterende spor blir dermed mer enn fordoblet og punktligheten betydelig forbedret. NSB anbefaler at det nye dobbeltsporet har stasjoner i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjonene blir da betjent av i alt fire spor. NSB anbefaler videre at lokalsporet følger dagens trase og stasjonsmønster. I tillegg bør det leages til rette for lokaltogbetjening av Fornebu når markedet ligger til rette for det.

Følgende trasealternativer som berører Oslo foreslås videreført i konsekvensutredning fase II:

- Utvidelse av eksisterende Drammensbane til fire spor på strekningen Høvik - Skøyen.
- Nytt dobbeltspor i tunnel fra Sandvika til Skøyen med dagsone ved Lysaker stasjon og tunnelutløp ved Harbitzall en vest for Skøyen.

Etter anmodning fra Bærum og Oslo kommuner foreslås det dessuten videreført følgen de alternativ som ikke anbefales av NSB:

- Ny fire spors tunnel med stopp for lokaltog på nordre del av Fornebu og ny underjordisk stasjon på Lysaker. Tunnelutløp er vist ved Harbitzall en vest for Skøyen. Eksisterende togtras mellom Strand og Bestum foreslås lagt ned.

På bakgrunn av transportanalysen mener tiltakshaverne at eventuelle T-baneforlengelser verken vil påvirke stoppmønster for jernbanen eller feltbehov på hovedveiene. Nye baneforlengelser kan etter tiltakshavernes syn vanskelig bli lønnsomme tiltak fordi bosettingen er spredt og investeringskostnadene er høye. I det videre utredningsarbeidet vil Statens vegvesen se nærmere på mulige tiltak for å sikre bussene god fremkommelighet i E18- korridoren gjennom Bærum.

Videre utredningsarbeid:

Foreliggende konsekvensutredning fase I er fra tiltakshavernes side forutsatt videreført i separate konsekvensutredninger for fase II. Det er derfor sendt ut på høring forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II for henholdsvis vei og jernbane.

Konsekvensutredning fase II vil ha følgende hovedmål:

- Foreslå tras valg for E18, Rv 160 og Rv 168 med tilhørende behov for tverrforbindelser og parallellveier.
- Bidra til løsninger som gir overføring av persontrafikk til det kollektive nærtrafikktilbudet.
- Utrede mer i detalj veitiltakenes konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Konklusjonene i konsekvensutredning fase II forutsettes å danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner for de ulike veitiltak. Arbeid med konsekvensutredning fase II, kommunedelplaner og reguleringsplaner skal ha en fremdrift som sikrer at utbygging kan starte i år 2000.

Utarbeidelse av konsekvensutredning fase II og kommunedelplaner for nytt dobbeltspor er allerede igangsatt. I fase II vil NSB øke detaljeringsgraden med hensyn til beslutningsrelevante konsekvenser i kommunedelplanprosessene i de tre berørte kommunene Asker, Bærum og Oslo. NSB legger opp til en fremdrift slik at utbygging av nytt

dobbeltspor kan starte opp allerede i 1997.

Frist for å avgi uttalelse:

Fristen for å avgi uttalelse utløper 15.09.94. Tiltakshaverne er underrettet om at det tas sikte på at saken kan behandles av byutviklingskomiteen i møte 21.09.94.

Plan- og bygningsetatens tilråding:

Plan- og bygningsetaten har sendt saken på høring i berørte etater, bedrifter og bydeler og utarbeidet tilråding om Oslo kommunes uttalelse. Plan- og bygningsetaten mener at foreliggende konsekvensutredning bærer mer preg av å skulle avklare utforming av kjørevei for ny E18 og nytt dobbeltspor enn en utredning for å utbedre transportsystemet i Vestkorridoren. Søking etter løsninger som kunne tilfredsstille mål om økt kollektivandel og redusert transportarbeid er ikke blitt vurdert, og det kan synes å ha vært mangelfull samordning mellom vei og bane i utredningsarbeidet. Konsekvenser for Oslo er for mangelfullt utredet, og særlig savnes en vurdering av konsekvenser for Oslo innenfor Kirkeveiringen.

Sett fra nærtrafikkens side er det små gevinster å hente på etableringen av et nytt dobbeltspor. I lokaltrafikksammenheng vil derimot endringer av driftsopplegg på dagens Drammensbane samt utvidelse av Skøyen stasjon gi store gevinster for trafikantene. Nytt dobbeltspor er imidlertid av stor betydning for fremføring av fjerntogene.

Plan- og bygningsetaten slutter seg til NSBs anbefaling om å la nytt dobbeltspor få stopp også på Lysaker. Etaten mener at det ikke blir tilstrekkelig passasjergrunnlag til å forsvare en investering på 800 mill. kr ved utbygging av en separat lokaltogsløyfe via Fornebu syd, og plan- og bygningsetaten peker på at løsningsforslaget med fire spor via Fornebu nord totalt sett er rimeligere og mindre konfliktfull å bygge ut. Dette løsningsforslaget gir i tillegg en betydelig miljøgevinst i det dagens togtras fra Stabekk til Bestum legges ned.

Etter plan- og bygningsetatens oppfatning er forslaget om nytt tunnelpåhugg, som raser boligområdet langs Harbitzall en, uakseptabelt. Etaten fraråder tunnelpåhugg ved Vækerøstuen samt utvidelse av E18 til 8 bilfelt langs Bestumkilen. En kort E18-tunnel med tunnelutløp på pynten foran Bergesen er uheldig for kulturminner og grøntstruktur. Løsningen med veiforbindelse fra Bærumsveien via Vollsveien ved Jar skole og i bro over Lysakerelva til Granfosslinjen ved Mustad vil gi en svært uheldig løsning da en ny bilbro vil ødelegge naturomgivelsene ved Lysakerelva og være i konflikt med Grøntplanens intensjoner.

Plan- og bygningsetaten kommer med flere forslag til endringer av vei- og jernbanelternativ. Disse fremgår av trykt vedlegg 1, s. 15 og følgende.

Når det gjelder jernbanelternativer viser plan- og bygningsetaten til at etatens premiser for stasjonsmønster medfører at to hovedkonsepter gjenstår:

1. Bruk av nåværende Drammensbane for de to inngående spor og ny tunnel Skøyen -Frantzbråten for de to utgående spor, i kombinasjon med en lokaltogsløyfe til Fornebu.
2. Ny tunnel fra Skøyen under Lysaker og via Fornebu for alle fire spor. NSB har anbefalt utredet videre dette alternativet som ble foreslått av Oslo kommune under høringen for meldingen. Ut fra en rekke forhold det er gjort nærmere rede for på s. 18 i trykt vedlegg 1, mener plan- og bygningsetaten at nedgravet, overdekket løsning for Skøyen stasjon ikke bør velges nå. I stedet bør det settes kvalitetskrav til funksjoner og utforming av en dagløsning for Skøyen stasjon.

Når det gjelder veialternativer anbefaler plan- og bygningsetaten alternativ B da Drammensveien da kan nedbygges til samlevei. Det anbefales videre at det i fase II vurderes en forlengelse av den forelåtte tunnel mot Skøyen slik at Drammensveien kan nedgrade-

res til samlevei også på denne strekningen.

Når det gjelder konsekvensutredningsprogrammet for fase II foreslår plan- og bygnings-etaten at utredningsarbeidet videreføres i en felles konsekvensutredning fase II. Denne bør ha betydelig større fokus på veibaserte kollektivtiltak. Det bør også utredes tiltak for å øke trafikken på T-bane- og sporvognsnettet i Oslo vest. Behov for innfartsparkering må vurderes og virkningene av tiltakene for Oslo innenfor Kirkeveiringen beskrives. Det er behov for å modifisere alternativene for vei og jernbane. Føring av nytt dobbeltspor inn mot Skøyen må gis en utforming som sikrer tilstrekkelig fleksibilitet til å holde mulighetene åpne for føring av nytt dobbeltspor videre østover.

Byrådet bemerker:

Byrådet viser til at det i forbindelse med konsekvensutredningen er forsøkt en samordnet utredning av transportsystemet i en av landets desidert mest trafikerte transportkorridorer. Det synes imidlertid som om samordningen mellom vei og bane likevel ikke har vært tilstrekkelig, og byrådet savner en bredere gjennomgang av kollektivsystemet også utenom NSB. Byrådet kan ikke uten videre gi sin støtte til en utbygging av transportsystemet med så stor vekt på tiltak for vei som er anbefalt av Statens vegvesen. I det videre utredningsarbeidet må det i større grad, bl.a. gjennom vurderinger av samordnet areal- og transportplanlegging, tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Byrådet viser her til at en konsentrert utbygging av Fornebu-området kan være et viktig bidrag her. Tiltakene som skal gjennomføres må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad, og det er særlig viktig å få belyst konsekvensene for de indre deler av Oslo. For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør det i alle tilfelle utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. De alternativene som forutsettes videreført i fase II bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykt vedlegg 1 (undervedlegg 3, kap. 3.3.).

Kompetanse til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune:

Ved bystyrets vedtak av 09.06.93, sak 457/93, ble myndighet til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-A delegert til byutviklingskomiteen.

Byrådet innstiller til byutviklingskomiteen å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende transportutredning for Vestkorridoren - konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II:

For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. Det er for Oslo kommune særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. Alternativene som forutsettes videreført i fase II bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykt vedlegg 1 (undervedlegg 3, kap. 3.3.).

Byutviklingskomiteens behandling:

Følgende representanter deltok under komiteens behandling av saken:

Britt Hildeng (A), Erling Lae (H), Marit Kjos Sørensen (H), Sveinung Lunde (H), Kjersti Solli (H), Jan Haldorsen (A), Kirsten Rytter (A), Tore Trygve Larsen (A), Per Eggum Mauseth (SV), Siri Aasheim (SV), Arve Lønnum (F).

Følgende ble omdelt og referert for komiteen:

- Kopi av brev til byutviklingskomiteen fra Røa Vel - tunnelkomiteen, udatert, vedrørende Røatunnelen og Transportutredning for Vestkorridoren.

- Notat nr. 88/94 til byutviklingskomiteen fra byråd Terje Kalheim, datert 19.09.94 vedrørende transportutredning for vestkorridoren - Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II.

Det blir gitt orientering om saken i åpent møte fra plan- og bygningsetaten. Plan- og bygningsetaten bes oversende gjenpart av foilene som ble brukt under orienteringen.

Votering:

Byrådets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er byutviklingskomiteens vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende transportutredning for Vestkorridoren - konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II:

For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. Det er for Oslo kommune særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. Alternativene som forutsettes videreført i fase II bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykt vedlegg 1 (undervedlegg 3, kap. 3.3.).

Oslo bystyres sekretariat, den 23. september 1994


Jan Ivar Brataas

Røa Vel - tunnelkomiteen
v/Ole Chr. Moe
Griniveien 36, 0756 Oslo
Telefon/fax 22 50 43 54

Byutv. kom. s møte 27.9.94
SAK: 392

OSLO BYSTYRES SEKRETARIAT
RÅDHUSET

INNK. 21.09.94

J.NR. 2985

ARK.NR.: Sak Byutvikling
SAKS. 718 KOPI:
SVARFRIST:

Oslo kommune
Byutviklingskomiteen

Røatunnelen og Transportutredning for Vestkorridoren

I langt de fleste alternativer som er behandlet i ovennevnte utredning er det forutsatt at det bygges en Røatunnel og en Makrellbekk-tunnel. Utredningen viser videre at de fleste alternativene ikke vil ha noen særlig innflytelse på trafikkstrømmen i Griniveien over Røa-krysset, som er beregnet å øke fra dagens 15-18.000 biler pr døgn til 20-22.000 biler pr døgn.

Røatunnelen kan derfor vurderes som et separat prosjekt uavhengig av utredningen og de alternativer som er behandlet der.

Røa er på mange måter et unikt senter. Det har et bredt tilbud av offentlige tjenester - trygdekontor, helsesenter, sosialsenter, eldrecenter, apotek, postkontor, tannleger, leger, samfunnshus og bydelssjefkontor. Røa har i tillegg over 30 private forretninger som dekker de fleste behov.

Røa er også et knutepunkt for forstadsbane og flere bussruter, hvilket gjør senteret mindre bilavhengig enn de fleste andre sentra. Mer enn 10.000 mennesker bor i gangavstand fra Røa, (1000 meters radius), over 2.000 skolebarn bor i nrområdet, og bydelen har mer enn 2.700 eldre over 70 år som vesentlig sogner til Røa.

Røa er et gammelt senter med forretningsdrift i over 100 år som har vokst på en naturlig måte, og har sin egen sjarme og miljø. Senteret er imidlertid hindret fra å fylle sin funksjon som bydelens midtpunkt på grunn av trafikken i Griniveien, 15-18.000 biler pr døgn og i Vækerøveien 12-13.000 biler pr. døgn. Denne trafikken deler Røa i fire kvadranter, og er en alvorlig miljø- og trafikk-messig forurening av Røa som senter.

På den bakgrunn har Røa Vel tatt opp arbeidet for å få realisert Røatunnelen, og vi vedlegger kopi av brev med vedlegg til Bydelsutvalget i bydel 24 som bl.a. viser en overveldende lokal støtte til det fremlagte forslaget til tunnel.

I tillegg har Røa Vel, dels med støtte fra bydel 24, latt utarbeide en konsekvensanalyse for realisering av en Røatunnel. Denne analysen vedlegges, og viser hvilke muligheter vi har til å gjøre Røa til et menneskevennlig senter som i vesentlig større grad er basert på kollektiv transport enn de fleste andre sentra av lignende karakter, og viser i så henseende særlig til siste avsnitt i analysen.

Vi ber om at Byutviklingskomiteen gir Røa mulighet til å utvikle seg på menneskenes premisser og ikke bilens, som idag, ved å gå inn for en tidlig realisering av Røatunnelen og den skisserte omlegging av Vækerøveien til miljøprioritert ferdsel.

Med vennlig hilsen
for Røa Vel

Ole Chr. Moe

OSLO KOMMUNE
BYRÅDET

OSLO BYSTYRES SEKRETARIAT
RÅDHUSET

INNK. 26 AUG. 1994

KL: 13.50

SERIENR.: 50135

BYRÅDSAK 241/94

170395
Bla

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN - OSLO KOMMUNE UTTALELSE TIL KONSEKVENsutredning FASE I OG KONSEKVENsutredningsPROGRAM FASE II.

Saksfremstilling:

Sammendrag:

NSB og Statens vegvesen har utarbeidet transportutredning for Vestkorridoren (Asker - Oslo) i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Saken legges frem som konsekvensutredning fase I og forslag til utredningsprogram for fase II. I sistnevnte fase er det forutsatt at utredningene for vei og jernbane skal gjennomføres separat.

Byrådet mener at det for å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør utarbeides en felles konsekvensutredning fase II, og det bør tilstrebtes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Byrådet kan ikke uten videre gi sin støtte til en utbygging med så stor vekt på vei som anbefalt av Statens vegvesen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. For Oslo kommune er det særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. De fremlagte utbyggingsalternativer bør i det videre utredningsarbeidet modifiseres som nærmere angitt.

Myndighet til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune er delegert til byutviklingskomiteen.

Bakgrunn:

NSB og Statens vegvesen ønsker å gjennomføre betydelige investeringer i transportsystemet mellom Asker og Oslo, den såkalte Vestkorridoren. NSB planlegger nytt dobbeltspor på strekningen, mens Statens vegvesen forbereder utbygging av veinettet. Melding om E18 på strekningen Framnes - Asker ble sendt på høring i 1991 mens melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker ble sendt på høring i 1993.

Konsekvensutredningens fase I gjennomføres i henhold til de fastsatte utredningsprogrammer: "Transportutredning for Vestkorridoren, herunder E18 Framnes - Asker", fastsatt av Vegdirektoratet i januar 1993 og "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker", fastsatt av NSB Banedivisjonen, divisjonsstaben, i januar 1994.

Det er forutsatt gjennomført konsekvensutredninger i to faser, hvorav den første skal være felles for vei og jernbane mens den andre skal gjennomføres separat av tiltakshaverne. Konsekvensutredningene gjennomføres i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser.

Målsettinger:

Statens vegvesens mål med utbedringen av veinettet i Vestkorridoren er å oppnå en jevn og god avvikling av biltrafikken på hovedveinettet inn mot Oslo. Det ønskes etablert et differensiert veinett der gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken er separert. Utbyggingen skal også sikre og forbedre fremkommeligheten for busstrafikken samt redusere antall problemsoner når det gjelder støy, luftforurensning og estetiske/visuelle forhold.

NSBs mål med utbygging av nytt dobbeltspor er å redusere reisetiden for Sørlandsbanen og Bergensbanen. Intensjonen med transportutredningen har vært å finne frem til gode helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Investeringene i kollektivsystemet ønskes utnyttet slik at en større andel av persontrafikken kan avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.

Konsekvensutredningens fase I skal danne grunnlag for valg av strategi for vei og jernbane. Målet med fase I er følgende:

- Avklare rollefordeling mellom vei og jernbane.
- Gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid.
- Sile ut et knippe traséalternativer som det skal arbeides videre med.
- Valg av stasjonsmønster for NSB.

Resultater fra transportanalysen:

I konsekvensutredningen inngår en transportanalyse. År 2010 er valgt som prognoseår, og forventet transportbehov på dette tidspunkt er forutsatt å være grunnlaget for utformingen av transportsystemet i Vestkorridoren. Referansealternativet skal gi svar på hva som blir situasjonen i 2010 dersom det ikke gjøres ytterligere investeringer/endringer i driftsopplegget enn det som er forutsatt for perioden 1994 - 1998. Dette betyr imidlertid forbedringer for kollektivtilbudet i forhold til dagens situasjon. Grunnlaget for å beregne transportbehovet er utviklingen i bilholdet samt antall bosatte og arbeidsplasser i analyseområdet. Erfaringer fra reisevaneundersøkelser danner grunnlaget for å beskrive de ulike befolkningsgruppers behov for og hensikt med transporten. En rekke kombinasjoner av alternative transportsystemer er vurdert i forhold til referansealternativet.

Det er beregnet en vekst i antall personturer i Vestkorridoren frem mot år 2010 på ca. 14 %. Over bygrensesnittet viser alle 2010-beregningene 18 % vekst i

kollektivtrafikken og 26 % vekst i biltrafikken sammenlignet med 1990. 2010-beregningene viser en økt tilstrømning til banetilbudet med tilsvarende reduksjon i reiseomfanget med buss.

Transportanalysen viser at de planlagte investeringene i vei og bane ikke ser ut til å gi noen økning i andelen av personturer som skjer med kollektive transportmidler. Befolkningsvekst og økt bilhold bidrar til å holde bilturandelen høy. Følsomhetsanalyser viser at en kraftig endring i prisforholdet mellom bil- og kollektivbruk gir de største endringene i fordeling av trafikk mellom reisemidler. En høy utnyttelse av arealer inntil stasjoner for tog og bane vil gi merkbar økning i antall kollektivturer.

Tiltakshavernes konklusjoner og foreløpige anbefalinger:

Veisystemet:

Statens vegvesen anbefaler en utbygging av E18 der den betydelige interntrafikken separeres fra gjennomgangstrafikken. Statens vegvesen ønsker å utrede videre to prinsippløsninger for E18:

- Prinsipp B der E18 gis en ny tunnelinnføring fra Blommenholm til Vækerø med en dagsone i nordre del av Fornebu. Det er forutsatt 8 felt i dagens trasé mellom Vækerø og Skøyen. Eksisterende E18 på strekningen E18 Blommenholm - Vækerø bygges om til en fire-felts samlevei med plankryss og skiltet hastighet 60 km/t.
- Prinsipp C der eksisterende E18-trasé utvides til seks bilfelt fra Sandvika til Vækerø og utbygging av indre veinett i Østre Bærum mot E18.

Begge prinsippene viser en kort tunnel innerst i Frognerkilen. Da det etter Statens vegvesens syn er uheldig med lange, høytrafikkerte tunneler, ønskes utredet et mellomalternativ der korte tunneler avlaster deler av eksisterende E18 mellom Blommenholm og Fornebu.

Kollektivtrafikk:

NSB ønsker å bygge nytt dobbeltspor mellom Asker og Skøyen reservert for tog med høy hastighet og få stopp. Den samlede kapasiteten på nytt og eksisterende spor blir dermed mer enn fordoblet og punktligheten betydelig forbedret. NSB anbefaler at det nye dobbeltsporet har stasjoner i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjonene blir da betjent av i alt fire spor. NSB anbefaler videre at lokalsporet følger dagens trasé og stasjonsmønster. I tillegg bør det legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebu når markedet ligger til rette for det.

Følgende traséalternativer som berører Oslo foreslås videreført i konsekvensutredning fase II:

- Utvidelse av eksisterende Drammensbane til fire spor på strekningen Høvik - Skøyen.

- Nytt dobbeltspor i tunnel fra Sandvika til Skøyen med dagsone ved Lysaker stasjon og tunnelutløp ved Harbitzalléen vest for Skøyen.

Etter anmodning fra Bærum og Oslo kommuner foreslås det dessuten videreført følgende alternativ som ikke anbefales av NSB:

- Ny fire spors tunnel med stopp for lokaltog på nordre del av Fornebu og ny underjordisk stasjon på Lysaker. Tunnelutløp er vist ved Harbitzalléen vest for Skøyen. Eksisterende togtrasé mellom Strand og Bestum foreslås lagt ned.

På bakgrunn av transportanalysen mener tiltakshaverne at eventuelle T-baneforlengelser verken vil påvirke stoppmønster for jernbanen eller feltbehov på hovedveiene. Nye baneforlengelser kan etter tiltakshavernes syn vanskelig bli lønnsomme tiltak fordi bosettingen er spredt og investeringskostnadene er høye. I det videre utredningsarbeidet vil Statens vegvesen se nærmere på mulige tiltak for å sikre bussene god fremkommelighet i E18-korridoren gjennom Bærum.

Videre utredningsarbeid:

Foreliggende konsekvensutredning fase I er fra tiltakshavernes side forutsatt videreført i separate konsekvensutredninger for fase II. Det er derfor sendt ut på høring forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II for henholdsvis vei og jernbane.

Konsekvensutredning fase II vil ha følgende hovedmål:

- Foreslå trasévalg for E18, Rv 160 og Rv 168 med tilhørende behov for tverrforbindelser og parallellveier.
- Bidra til løsninger som gir overføring av persontrafikk til det kollektive nærtrafikktilbudet.
- Utrede mer i detalj veitiltakenes konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Konklusjonene i konsekvensutredning fase II forutsettes å danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner for de ulike veitiltak. Arbeid med konsekvensutredning fase II, kommunedelplaner og reguleringsplaner skal ha en fremdrift som sikrer at utbygging kan starte i år 2000.

Utarbeidelse av konsekvensutredning fase II og kommunedelplaner for nytt dobbeltspor er allerede igangsatt. I fase II vil NSB øke detaljeringsgraden med hensyn til beslutningsrelevante konsekvenser i kommunedelplanprosessene i de tre berørte kommunene Asker, Bærum og Oslo. NSB legger opp til en fremdrift slik at utbygging av nytt dobbeltspor kan starte opp allerede i 1997.

Frist for å avgi uttalelse:

Fristen for å avgi uttalelse utløper 15.09.94. Tiltakshaverne er underrettet om at det tas sikte på at saken kan behandles av byutviklingskomiteen i møte 21.09.94.

Plan- og bygningsetatens tilråding:

Plan- og bygningsetaten har sendt saken på høring i berørte etater, bedrifter og bydeler og utarbeidet tilråding om Oslo kommunes uttalelse. Plan- og bygningsetaten mener at foreliggende konsekvensutredning bærer mer preg av å skulle avklare utforming av kjørevei for ny E18 og nytt dobbeltspor enn en utredning for å utbedre transportsystemet i Vestkorridoren. Søking etter løsninger som kunne tilfredsstillende mål om økt kollektivandel og redusert transportarbeid er ikke blitt vurdert, og det kan synes å ha vært mangelfull samordning mellom vei og bane i utredningsarbeidet. Konsekvenser for Oslo er for mangelfullt utredet, og særlig savnes en vurdering av konsekvenser for Oslo innenfor Kirkeveiringen.

Sett fra nærtrafikkens side er det små gevinster å hente på etableringen av et nytt dobbeltspor. I lokaltrafikksammenheng vil derimot endringer av driftsopplegg på dagens Drammensbane samt utvidelse av Skøyen stasjon gi store gevinster for trafikantene. Nytt dobbeltspor er imidlertid av stor betydning for fremføring av fjerntogene.

Plan- og bygningsetaten slutter seg til NSBs anbefaling om å la nytt dobbeltspor få stopp også på Lysaker. Etaten mener at det ikke blir tilstrekkelig passasjergrunnlag til å forsvare en investering på 800 mill. kr ved utbygging av en separat lokaltogsløyfe til Fornebu syd, og plan- og bygningsetaten peker på at løsningsforslaget med fire spor via Fornebu nord totalt sett er rimeligere og mindre konfliktfullt å bygge ut. Dette løsningsforslaget gir i tillegg en betydelig miljøgevinst i det dagens togtrasé fra Stabekk til Bestum legges ned.

Etter plan- og bygningsetatens oppfatning er forslaget om nytt tunnelpåkugg, som raserer boligområdet langs Harbitzalléen, uakseptabelt. Etaten fraråder tunnelpåkugg ved Vækerøstiene samt utvidelse av E18 til 8 bilfelt langs Bestumkilen. En kort E18-tunnel med tunnelutløp på pynten foran Bergesen er uheldig for kulturminner og grøntstruktur. Løsningen med veiforbindelse fra Bærumsveien via Vollsveien ved Jar skole og i bro over Lysakerelva til Granfosslinjen ved Mustad vil gi en svært uheldig løsning da en ny bilbro vil ødelegge naturomgivelsene ved Lysakerelva og være i konflikt med Grøntplanens intensjoner.

Plan- og bygningsetaten kommer med flere forslag til endringer av vei- og jernbaneanterativ. Disse fremgår av trykt vedlegg 1, s. 15 og følgende.

Når det gjelder jernbaneanterativer viser plan- og bygningsetaten til at etatens premisser for stasjonsmønster medfører at to hovedkonsepter gjenstår:

1. Bruk av nåværende Drammensbane for de to inngående spor og ny tunnel Skøyen -

Frantzebraen for de to utgående spor, i kombinasjon med en lokaltogsløye til Fornebu.

2. Ny tunnel fra Skøyen under Lysaker og via Fornebu for alle fire spor. NSB har anbefalt utredning videre dette alternativet som ble foreslått av Oslo kommune under høringen for meldingen. Ut fra en rekke forhold det er gjort nærmere rede for på s. 18 i trykt vedlegg 1, mener plan- og bygningsetaten at nedgravet, overdekket løsning for Skøyen stasjon ikke bør velges nå. I stedet bør det settes kvalitetskrav til funksjoner og utforming av en dagløsning for Skøyen stasjon.

Når det gjelder veialternativer anbefaler plan- og bygningsetaten alternativ B da Drammensveien da kan nedbygges til samlevei. Det anbefales videre at det i fase II vurderes en forlengelse av den forelåtte tunnel mot Skøyen slik at Drammensveien kan nedgraderes til samlevei også på denne strekningen.

Når det gjelder konsekvensutredningsprogrammet for fase II foreslår plan- og bygningsetaten at utredningsarbeidet videreføres i en felles konsekvensutredning fase II. Denne bør ha betydelig større fokus på veibaserte kollektivtiltak. Det bør også utredes tiltak for å øke trafikken på T-bane- og sporvognsnettet i Oslo vest. Behov for innfartsparkering må vurderes og virkningene av tiltakene for Oslo innenfor Kirkeveiringen beskrives. Det er behov for å modifisere alternativene for vei og jernbane. Førning av nytt dobbeltspor inn mot Skøyen må gis en utforming som sikrer tilstrekkelig fleksibilitet til å holde mulighetene åpne for førning av nytt dobbeltspor videre østover.

Byrådet bemerker:

Byrådet viser til at det i forbindelse med konsekvensutredningen er forsøkt en samordnet utredning av transportsystemet i en av landets desidert mest trafikerte transportkorridorer. Det synes imidlertid som om samordningen mellom vei og bane likevel ikke har vært tilstrekkelig, og byrådet savner en bredere gjennomgang av kollektivsystemet også utenom NSB. Byrådet kan ikke uten videre gi sin støtte til en utbygging av transportsystemet med så stor vekt på tiltak for vei som er anbefalt av Statens vegvesen.

I det videre utredningsarbeidet må det i større grad, bl.a. gjennom vurderinger av samordnet areal- og transportplanlegging, tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Byrådet viser her til at en konsentrert utbygging av Fornebu-området kan være et viktig bidrag her. Tiltakene som skal gjennomføres må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad, og det er særlig viktig å få belyst konsekvensene for de indre deler av Oslo. For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør det i alle tilfelle utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. De alternativene som forutsettes videreført i fase II bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykt vedlegg 1 (undervedlegg 3, kap. 3.3.).

Kompetanse til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune:

Ved bystyrets vedtak av 09.06.93, sak 457/93, ble myndighet til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-A delegert til byutviklingskomiteen.

Byrådet innstiller til byutviklingskomiteen å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende transportutredning for Vestkorridoren - konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II:

For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. Det er for Oslo kommune særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. Alternativene som forutsettes videreført i fase II bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykt vedlegg 1 (undervedlegg 3, kap. 3.3.).

Byrådet, den 26. august 1994


Rune Gerhardsen


Terje Kalheim

Trykte vedlegg:

1. Plan- og bygningsetatens tilråding.
2. Veg og jernbane i Vestkorridoren - brosjyre fra Statens vegvesen og NSB.
3. Transportutredning for Vestkorridoren - sammendrag av konsekvensutredning fase I med foreløpige anbefalinger av hovedalternativer for vei og jernbane.
4. Vegsystemet i Vestkorridoren - forslag til konsekvensutredningsprogram fase II.
5. Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker - forslag til konsekvensutredningsprogram fase II.

Utrykte vedlegg:

1. Transportutredning for Vestkorridoren - konsekvensutredning fase I.
2. Kopi av uttalelser fra trafikksjefen, Oslo Energi, park- og idrettsvesenet, byantikvaren, etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn, AS Oslo Sporveier, vann- og avløpsverket og Oslo veivesen.

Bygdøy - Frogner
Bydelsforvaltning

Bestemning

B16

VEDTAK: (i møte 31.08.94)

Banesystemet:

Bygdøy Frogner bydelsutvalg foretrekker alternativ med tunnellsninger på delstrekninger mellom Skøyen og Asker av hensyn til miljø og bebyggelse. Den tilsktede overføring av kollektivtrafikken fra buss til bane og utbyggingen av Skøyen stasjon til overgangsterminal for buss/bane/trikk kan gi ringvirkning i form av redusert gjennomgang av fjernbuss i våre boligstrøk. Bydelsutvalget ber om at åpning av Elisenberg stasjon igjen vurderes. Bydelsutvalget imøteser detaljerte opplysninger om trasé mellom Skøyen og Nationaltheatret.

Veisystemet:

Bygdøy Frogner bydelsutvalg vil i prinsippet bifalle tiltak som bevirker at bydelen avlastes for gjennomgangstrafikk. En kapasitetsøkning på E 18 kan gi en slik virkning, men to kollektivfelt må innpasses planene. Man ser likevel med uro på de foreslåtte utbygginger av E 18 på strekningen Framnes/Skøyen. Arealrevende tunnelpåkugg, ramper og veiutvidelser med utfyllinger midtveis langs Frognerkilen gir grunn til å frykte en ytterligere forringelse av

områdekarakteren langs strandpromenaden.

Bydelsutvalget påpeker at behovet for en kapasitetsøkning for E 18 på strekningen må møtes med tunnel fra Framnes til Skøyen for å bevare og gjenvinne landskaps- bo- og miljøkvaliteter i området. Man ber derfor om at dette inkluderes i utredningsarbeidets fase 2.

I tråd med tidligere vedtak ber man om at krysset Dronning Blancas vei/E18/Bygdøy Allé vies oppmerksomhet i fase 2. Det må legges til rette for en tilknytning til E18 der det tas realistisk hensyn til forventet trafikkøkning på det tilstøtende veinett.

Åpning av Elisenberg stasjon vil ytterligere forsterke denne virkningen

6



Oslo kommune
Bydelsforvaltningen

KOPI Ullern

B16

Plan- og bygningssetaten
Trondhelmsveien 5

0560 Oslo

Dokument nr. 940031550
Vår ref. / saknummer 8UA94106 SAM
Behandlet 94/782
Arkivert 515
Dato 30. August 1994

Underretning om vedtak i Ullern bydelsutvalg - utskrift fra møteprotokoll:

Transportutredning - Vestkorridoren

Saken er behandlet av Ullern byutviklingskomite/samferdsels- og miljøkomite i møte 11.08.94 og 18.08.94 og Ullern bydelsutvalg i møte 25.08.94:

Forslag fra Ullern samferdsels- og miljøkomite ble enstemmig vedtatt:

1. Generelt

Ullern bydelsutvalg finner det fortjenstfullt at NSB og Statens Veivesen har gått sammen om å legge frem en samlet transportplan for "Vestkorridoren". Det er påkrevet at dette samarbeidet videreføres.

Neste utredningsfase må også innbefatte aktuelle tiltak i øvre del av Oslo vest. For Oslos del kan konklusjonene fra en slik felles konsekvensutredning danne grunnlag for en kommunedelplan med tema transport i Oslo vest.

2. Nytt dobbeltspor

Ullern bydelsutvalg viser til sitt vedtak av 14. april 1993 vedrørende dobbeltspor Jernbanen Skøyen-Asker, fase 1. Bydelsutvalget fastholder synspunktene i vedtakets innledende deler, og de hovedforutsetninger som der er skissert. Vedtaket vedlegges derfor. Det presiseres særlig følgende:

- a. Vi forutsetter at det utvikles en nær og bevisst samplanlegging mellom NSB og de kommunale planmyndigheter i Oslo og Bærum kommuner.
- b. Bydelsutvalget kan ikke akseptere en jernbaneutbygging som i betydelig grad forverrer bomiljøet for etablerte boligområder.
- c. Som et ledd i en effektiv trafikkavvikling med fremtidsrettet satsing på kollektivtransport, finner bydelsutvalget det naturlig og ønskelig at Skøyen og Lysaker stasjoner opprettholdes både for lokaltog og Inter-City tog.

Bydelsutvalgets prinsipale innstilling er fortsatt at nytt dobbeltspor samt nåværende spor legges i tunnel direkte i forlengelse av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon. Det forventes at eksisterende sporområde mellom Oslo-tunnelen og Lysaker frigjøres til annet formål.

Bydelsutvalget ser positivt på at dette forslaget er utredet separat. Bydelsutvalget er fremdeles av den oppfatning at dette er den beste løsningen for Skøyen, bydelen og byen.

Bydelsutvalget aksepterer imidlertid at nedsenkede spor fra Bestum skiftestasjon og østover utredes nærmere i den bebudede melding for denne strekning, og at man



59



Oslo kommune

Bydelsforvaltningen

Ullern

foreløpig bygger på forslaget fra plan- og bygningsetaten i Oslo om tunnel vestover for samtlige fire spor med tunnelinnslag ved NSB's sporområde på Bestum (J4). Bydelsutvalget forutsetter at denne tunnelen senere kan videreføres østover i tunnel og knyttes til Oslo-tunnelen overensstemmende med vårt prinsipale ønske.

Bydelsutvalget kan ikke akseptere NSB's forslag om tunnelnedgang langs Harbitzalléen ved Elmholt, med den følge at boligområdet her raseres.

3. Veisystemet

Bydelsutvalget støtter forslaget fra plan- og bygningsetaten i Oslo der E18 legges i tunnel fra Skarpsno under Frognerkilens innerste del til Bygdøy Ballklubb's bane og videre i ny tunnel fra bomstasjonen ved Bestumkilen (under Øvre Bestum gård ved Åke Larson-bygget) og vestover (B1). Nåværende E18 fra bomstasjonen og vestover nedbygges til firefelts samlevei med plankryss, fartsgrense på 60 km/t og miljømessig beplantning.

Bydelsutvalget støtter også forslaget fra plan- og bygningsetaten om å legge Bærumsveien i tunnel fra Lysakerelven holdeplass til Granfosslinjen i "Ørakertunnelen". Bydelsutvalget er imidlertid bekymret for at all trafikk fra Bærum til handesenteret "CC-Vest" og næringsområdene ved dette fortsatt vil gå på lokalveinettet i bydelen dersom det ikke blir en forbindelse mellom Bærumsveien og det regulerte "Fåbrokrysset". Alternativer er her enten at "Bærums-tunnelen" får av og påkjøring i begge retninger på Ring 3 eller ved direkte bro- og tunnelforbindelse til Jar. Bydelsutvalget ønsker dette nærmere utredet, herunder med opplysning om kjøremønster og trafikkthet i området. Uansett forutsetter man at "Fåbrokrysset" utbygges for avkjøring til Lilleakerveien og "Mustad-området".

Bydelsutvalget er bekymret for trafikken i Vækerøveien nedenfor Ullernchausseen. Bydelsutvalget er kjent med de erklæringer som Statens Veivesen, Oslo, avgav i 1992 overfor en rekke beboere. I disse heter det at Statens Veivesen, Oslo, skal ta initiativ for å få vurdert planløsninger som kan gi vesentlig mindre trafikk i Vækerøveien enn det som er i dag. Bydelsutvalget forutsetter at disse erklæringer følges opp i det videre planarbeidet."

ULLERN BYDELSFORVALTNING

Trine Skaar
Trine Skaar

IT/informasjonskonsulent

Vedlegg: Vedtak i Ullern bydelsutvalg 14.04.93, sak A32/93 Nytt dobbeltspor jernbanen Skøyen - Asker
Kopi til: NSB Konsernstab strategi, Prinsens gate 7-9, 0107 Oslo
Statens Vegvesen, Oslo, Grensevn. 97, 0663 Oslo
Statens vegvesen, Akershus, Lørenv. 57, 0580 Oslo
Bydelsoverlegen, Ullern bydel
Bydel 1 Bygdøy/Frogner
Bydel 24 Raa
Bestum Vel, pb. 375 Skøyen, 0212 Oslo
Sollerud Vel, Bjørg Christoffersen, Sollerudv. 9C, 0283 Oslo
Bjørn Næss m.fl. Harbitzalléen 8B, 0275 Oslo
Jørn Narud m.fl. Elmholtvn. 6, 0281 Oslo
Lysakerelvens Næringsvel v/Arne Sunde, pb. 2313 Solli, 0212 Oslo
Skøyen Næringsvel, Postboks 68 Bygdøy, 0211 Oslo
Ragnar Evensen A/S, pb. 772 Sentrum, 0106 Oslo
Bystyrets partier v/gruppeløderne, Rådhuset, 0377 Oslo
Byråd for samferdsel- og miljø Raymond Johansen, Rådhuset
Byråd for kultur- og byutviklings Terje Kalheim, Rådhuset
Bærum kommune v/Kommunaldirektøren for tekniske tjenester, Sandvikv. 176, 1300 Sandvika
Akersposten/Ullern Avis

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
Strømsø torg 1
3006 DRAMMEN

Sak nr.
BU A 32/93

Saksnr.
92/ 807

Arkivnr.
515.0

Utskrift av vedtak fra Ullern bydelsutvalg:
**Nytt dobbeltspor Jernbanen Skøyen - Asker,
Ullern bydelsutvalgs merknad til meldingen**

Saken ble etter fullmakt fra Ullern bydelsutvalg i møte 25.03.93 behandlet av Ullern byutviklingskomite og Ullern trafikk- og miljøkomite i felles ekstraordinært møte 14.04.93:

Forslag fra Gry Hovland (SV) og Tom S. Vadholt (H) med omforente endringer ble enstemmig vedtatt:

"Ullern bydelsutvalg stiller seg positivt til opprusting av jernbanen som et ledd i bedring av kollektivnettet i Oslo-området og som et effektivt transportmiddel mellom Oslo og landet forøvrig.

Bydelsutvalget er opptatt av tiltak som kan legge til rette for miljøforbedring lokalt og globalt på kort og lang sikt. Statens og NSB's satsing på modernisering og utbygging av jernbanenettet, oppfatter vi som et bidrag til en slik positiv miljømessig utvikling.

Bydelsutvalget er spesielt innstilt på at de planer som nå utarbeides for NSB gjennom bydelen, også kan og bør bidra aktivt til en byutvikling som bydelen er tjent med. Dette gjelder spesielt for bydelens to tradisjonelle stasjonssentra, Skøyen og Lysaker.

Vi forutsetter derfor at det utvikles en nær og bevisst samplanlegging mellom NSB og de kommunale planmyndigheter i Oslo og Bærum kommuner.

Særlig er det vesentlig for Oslo's kommunedelplan for Skøyen at NSB's utbyggingsplaner blir en integrert del av denne (og omvendt) både planmessig og tidsmessig.

Bydelsutvalget er selvsagt først og fremst opptatt av å ivareta befolkningens interesser med hensyn til planlegging for utvikling av sentra, nærmiljøområder, boligområder og gode kommunikasjonsmuligheter innenfor bydelens grenser. Primært i denne sammenheng står derfor hensynet til de beboere som kan bli berørt direkte eller indirekte av NSB's utbyggingsplaner.

Bydelsutvalget kan ikke akseptere en jernbaneutbygging som i betydelig grad forverrer bomiljøet for etablerte boligområder.

Bydelsutvalget presiserer derfor allerede nå at ingen av de fremlagte alternativer i meldingen oppfattes som akseptable for strekningen Skøyen - Sollerud/Lysaker. Vi ønsker også at potensielle utbyggingsarealer i minst mulig grad blir berørt. Det er få gjenværende større ubebygde tomtreserver i bydelen.

Skøyen og Lysaker er bydelens fremste trafikk-knutepunkter. Her er stor konsentrasjon av arbeidsplasser og aktive planer for en videre utbygging av disse områdene.

Som et ledd i en effektiv trafikkavvikling med fremtidsrettet satsing på kollektivtransport, finner bydelsutvalget det naturlig og ønskelig at Skøyen og Lysaker stasjoner opprettholdes både for lokaltog og InterCity-tog.

Konklusjon

Ullern bydelsutvalg vil på bakgrunn av meldingen og våre premisser i det foranstående (uthevet), om at følgende alternativer blir konsekvensutredet for dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker:



Ullern bydel

Bydelsadministrasjon:

Postadresse:

Telefon: 77 50 58 75

B. H. S. 1000 00 00

60



Oslo kommune



Oslo juli 1994

1. Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker samt nåværende spor, legges i tunnel i direkte forlengelse av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon.
Det forutsettes at Skøyen stasjon opprettholdes for både lokaltog og InterCity-tog. Det forventes at eksisterende sporområde mellom Oslo-tunnelen og Lysaker frigjøres til annet formål.
2. Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker legges i tunnel i direkte forlengelse av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon. Nåværende spor mellom Oslo-tunnelen og Lysaker opprettholdes som pr. idag og eksklusivt for lokaltrafikk. Det forutsettes at Skøyen forblir stasjon for både lokaltog og InterCity-tog.
3. Det nåværende dobbeltsporet opprettholdes som pr. idag og benyttes eksklusivt for lokaltrafikk. Nytt dobbeltspor for øvrig togforbindelse føres i tunnel fra et utgangspunkt for nedkjøring som medfører at boligområdene vest for Skøyen stasjon ikke berøres av nye sporområder.
4. Lysaker stasjon tilknyttes det nye dobbeltsporet via tunnel og utvikles både for lokaltog og InterCity-tog. Det forutsettes også her at etablert boligområder ikke blir unødigt berørt."

Nytt dobbeltspor og nytt veisystem i Vestkorridoren.

Uttalelse til konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II.

Oslo, 14.04.93
ULLERN BYDELSFORVALTNING

Kjell Erik Eide
møtesekretær

Kopi til: Bestum Vel
Sollerud Vel
Lysakerelvens Næringsvel
Ragnar Evensen A/S
Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Byrådsavdeling for kultur og byutvikling, Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Oslo kommune
Oslo Bystyres partigruppeledere
Bærum kommune
Samferdselsdepartementet
Miljøverndepartementet
Ullern bydelsutvalgs partigruppeledere





Byrådsavdeling for kultur og byutvikling.
Rådhuset.

Arkivnøkkel.
512.5

Vår ref/mappnr.
940031550

J.nr.
94/42386

Deres ref.

Vår saksbeh.
Rune Andreassen /
Tor Indrevoll

Dato
juli 94

Nytt dobbeltspor og nytt veisystem i Vestkorridoren.

Uttalelse til konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II.

1. Innledning

Om høringsdokumentene.

Tiltakshaverne Statens Vegvesen og NSB har i perioden 1. juni - 15. september 1994 ute på høring en "transportutredning for Vestkorridoren". Områdebetegnelsen Vestkorridoren omfatter Asker, Bærum samt vestre deler av Oslo. Nevnte transportutredning er en konsekvensutredning utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser i kapittel VII-A om utredningsplikt ved planlegging av større tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Foreliggende høringsdokument er en felles konsekvensutredning fase I for utbedring av veisystemet i Vestkorridoren samt nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker. I tillegg har tiltakshaverne i samme periode separate konsekvensutredningsprogram for fase II for henholdsvis vei og bane ute på høring.

Oslo kommunes medvirkning og uttalellesprosedyre.

Oslo kommune har fulgt utredningsarbeidet gjennom samferdselbyrådens deltakelse i en politisk styringsgruppe og samferdselsjefens deltakelse i faglig styringsgruppe samt hans formannsverv i evalueringsgruppen for transportanalysen. Plan- og bygningssetaten har ansvaret for å samordne Oslo kommunes uttalelse i saker i henhold til plan- og bygningslovens kapittel VII-A. Kommentarer fra berørte etater er innarbeidet i foreliggende saksfremstilling. Plan- og bygningssetaten sender med dette den samordnete uttalelsen over til Rådhuset. Saksfremlegget skal behandles i byutviklingskomiteen som har myndighet til å uttale seg på vegne av Oslo kommune i slike saker.

Hva Oslo kommune bør uttale seg om.

Oslo kommune bør vurdere konsekvensutredningen for fase I med fokus på virkningene av tiltakene på Oslo. Krav til konsekvensutredningsprogrammene for fase II bør også fremmes. Det er også viktig å vurdere om de anbefalte løsningene er de mest tjenlige for Oslo eller om det er andre løsninger enn de anbefalte som bør utredes videre i fase II. Særlig bør kommunen sjekke om rikspolitiske retningslinjer om samordning av areal og transport er fulgt opp i utredningsarbeidet. Åtte berørte etater har avgitt uttalelse. Uttalelse fra bydel I og 25 foreligger ikke før i siste halvdel av august og vil derfor bli ettersendt.

2. Et kort resymé av konsekvensutredningens innhold.

2.1 Finansieringsplaner.

NSB og Statens Vegvesen ønsker å investere opp i mot 2,5 milliarder kroner hver i infrastrukturtiltak i Vestkorridoren. Utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker, er i Stortingsmelding nr 35 (1992-93): Norsk jernbaneplan 1994-97, ikke forutsatt gjennomført i perioden 1994-1997. Dersom NSB får tildelt ekstramidler som følge av reduksjon i stallige overføringer, kan byggestart være mulig allerede i 1997. E18 samt riksveiene nr 160 og 168 forventes ifølge Stortingsproposisjon nr. 96 (1987-88): Om hovedvegnettet i Oslo-området, bygget ut i vegplanperiodene 1998-2001 og 2002-5.

2.2 Målsettinger.

Statens Vegvesens mål med utbedringen av veinettet i Vestkorridoren er at den skal gi en jevn og god avvikling av biltrafikken i rushperiodene på hovedveinettet inn mot Oslo. Det ønskes etablert et differensiert veinett der gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken har sine egne veitilbud. Utbyggingen av hovedveinettet skal i tillegg sikre og bedre fremkommeligheten for busstrafikken. Det er også et mål med veitbyggingen at den skal redusere antall problemsoner med hensyn til støy, luftforurensning og estetikk.

NSBs hovedmål med utbygging av nytt dobbeltspor er å redusere reisetiden for Sørlandsbanen og Bergensbanen. Intensjonen med transportutredningen har vært å finne frem til gode helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Investeringene i kollektivsystemet ønskes utnyttet slik at en større andel av persontrafikken kan avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.

Foreliggende konsekvensutredning for fase I forventes å avklare rollefordelingen mellom vei og jernbane, gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid, sile ut et knippe traséalternativer det skal arbeides videre med og avklare stasjonsmønstre for nytt dobbeltspor.

2.3 Resultater fra transportanalyse.

Forventet økning i bilholdet samt i antall bosatte og arbeidsplasser frem mot sammenligningsåret 2010, vil gi en vekst i antall personturer i Vestkorridoren på ca. 14%. Over bygrensesnittet viser alle 2010-beregningene 18% vekst i kollektivtrafikken og 26% vekst i biltrafikken sett i forhold til beregnet 1990-situasjon. 2010-beregningene viser en økt tilstrømning til banetilbudet med tilsvarende reduksjon i reiseomfanget med buss.

Det ser ikke ut til at investeringene i vei og bane gir økning i andelen av personturer som benytter kollektive reisemiddel. Uendret fordeling av bil- og kollektivturer kan blant annet skyldes at tilgjengeligheten til kollektivtilbudet også i fremtiden vil være betydelig dårligere enn biltilgjengeligheten. Befolkningsvekst og økt bilhold bidrar også til å holde bilturandelen høy. Det er vanskelig å øke kollektivandelen i rushene for turer mot Oslo da kollektivandelen allerede i dagens situasjon er forholdsvis høy (30-42%). Følsomhetsanalyser viser at kraftig endring i prisforholdet mellom bil- og kollektivbruk gir de største endringene i fordeling av trafikk på reisemiddel. En høy utnyttelse av arealer inntil stasjoner for tog og bane, vil gi merkbar økning i antall kollektivturer.

2.4 Konklusjoner og foreløpige anbefalinger.

Biltrafikk.

For å bedre trafikkavviklingen og sikre god fremkommelighet for busser, anbefales en utbygging av E18 der den betydelige interntrafikken separeres fra gjennomgangstrafikken. Statens Vegvesen ønsker å utrede videre to prinsippløsninger for E18:

- Prinsipp B, der E18 gis en ny tunnelføring fra Blommenholm til Vækerøkrysset med en dagsone i nordre del av Fornebu. Eksisterende E18 på nevnte strekning bygges om til en 4-felts samlevei med plankryss og skiltet hastighet 60 km/t.
 - Prinsipp C, der eksisterende E18-trasé utvides til 6 bilfelt fra Sandvika til Vækerø.
- Da det etter Statens Vegvesens syn er uheldig med lange høytrafikkerte tunneler, ønskes et mellomalternativ utredet der korte tunneler avlaster deler av eksisterende E18 mellom Blommenholm og Fornebu. Begge prinsippene som ønskes videreført viser en kort tunnel innerst i Frognerkilen mellom Bygdøyveien og pynten foran Bergesen.

For å avhjelpe dagens miljøproblemer langs veinettet, er det behov for å overføre trafikk til nye veier med større trafiksikkerhet og som er bedre tilpasset omgivelsene. For å bedre internkommunikasjonen i Vestkorridoren er det viktig å få etablert gode tverrforbindelser i nord-sydretning og parallellveier langs E18. Da transportanalysen viser at 40% av personturene over bygrensen har opphav i Øvre Bærum, bør Bærumsveien vurderes både i 2- og 4-felts løsning. Andre løsninger Statens Vegvesen har tro på er en ny veilenke fra Vollsveien ved Jar skole til Granfosslinjen ved Mustad samt en tunnelforbindelse fra Bærumsveien på bygrensen ned til E18 ved Vækerøkrysset. Det kreves videre utredninger før endelige anbefalinger om løsninger for veinettet utenfor E18 kan foretas.

Kollektivtrafikk.

NSB anbefaler at både det nye dobbeltsporet og dagens dobbeltspor har stasjon og stopp i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Dette innebærer at disse stasjonene blir betjent av alle fire spor. Av løsninger som berører Oslo, foreslås tre traséalternativ videreført i konsekvensutredning fase II:

- Utvidelse av eksisterende Drammenbane til fire spor på strekningen Høvik - Skøyen.
- Nytt dobbeltspor i tunnel fra Sandvika til Skøyen med dagsone ved Lysaker stasjon og tunnelutløp vest for Skøyen ved Harbitzalleen.

I begge disse alternativene følger lokalsporet dagens trasé og stasjonsmønster. I tillegg bør det ifølge NSB legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebu-området med en dobbeltsporsløype mellom Høvik og Lysaker.

Det tredje traséalternativet som foreslås videreført, skjer etter påtrykk fra Bærum og Oslo kommuner og anbefales ikke av NSB:

- Ny fire spors tunnel med stopp for lokaltog på nordre del av Fornebu og ny underjordisk stasjon på Lysaker. Tunnelutløp er vist vest for Skøyen ved Harbitzalleen. Eksisterende togtrasé mellom Strand og Bestum foreslås lagt ned.

På bakgrunn av transportanalysen mener tiltakshaverne at eventuelle t-baneforlengelser hverken vil påvirke stoppmønster for jernbanen eller feltbehov på hovedveiene. Nye baneforlengelser kan etter tiltakshavernes syn vanskelig bli lønnsomme tiltak fordi bosettingen er spredt og investeringskostnadene er høye. I det videre utredningsarbeidet vil Statens Vegvesen se nærmere på mulige tiltak for å sikre bussene god fremkommelighet i E18-korridoren gjennom Bærum.

2.5 Videre utredningsarbeid.

Foreliggende konsekvensutredning fase I tenkes fra tiltakshavernes side videreført i separate konsekvensutredninger for fase II. Det er av den grunn sendt ut på høring forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II for henholdsvis vei og bane.

Konsekvensutredning fase II for vei vil ha som hovedformål å:

- foreslå trasévalg for E18, Rv 160 og Rv 168 med tilhørende behov for tverrforbindelser og parallellveier.
- bidra til løsninger som gir overføring av persontrafikk til det kollektive nærtrafikktilbudet.
- utrede mer i detalj veitiltakenes konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Konklusjonene i konsekvensutredning fase II skal danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner for de ulike veitiltak. Arbeid med konsekvensutredning fase II, kommunedelplaner og reguleringsplaner må ha en fremdrift som sikrer at utbygging kan starte i år 2000.

Utarbeidelse av konsekvensutredning fase II og kommunedelplaner for nytt dobbeltspor pågår allerede. I forhold til utredningene i fase I, vil NSB i fase II øke detaljeringsgraden med hensyn til beslutningsrelevante konsekvenser i kommunedelplanprosessene i de tre kommunene. NSB håper på kommunedelplanvedtak våren 1995 slik at utbygging av nytt dobbeltspor kan starte allerede i 1997.

3. Hovedpunkter i Oslo kommunes vurdering av konsekvensutredningen.

3.1 Plan- og bygningsetatens vurdering av konsekvensutredningen.

Foreliggende konsekvensutredning bærer mer preg av å skulle avklare utforming av kjørevei for ny E18 og nytt dobbeltspor, enn en utredning for å utbedre transportsystemet i Vestkorridoren. Søking etter løsninger som kunne tilfredsstillende mål om økt kollektivandel og redusert transportarbeid, har ikke vært et aktuelt tema i fase I. Det kan synes å ha vært mangelfull samordning mellom vei og bane underveis i utredningsarbeidet. Når løsningsforslag for vei og bane settes sammen til utbyggingspakker, konflikterer løsninger seg imellom og barrierer forsterkes. Konsekvenser for Oslo av utbyggingen er for mangelfullt utredet. Særlig savnes en vurdering av tiltakenes virkning på Oslo innenfor Kirkeveiringen.

I lokaltrafikksammenheng vil endringer av driftsopplegg på dagens Drammenbane, samt utvidelse av Skøyen stasjon, gi store gevinster for trafikantene. Sett fra nærtrafikkens synsvinkel er det med andre ord lite å hente på etableringen av et nytt dobbeltspor. Av hensyn til rask fremføring av fjerntogene, er et nytt dobbeltspor derimot av stor betydning.

Plan- og bygningsetaten slutter seg til NSBs anbefaling om å la nytt dobbeltspor få stopp også på Lysaker. Det vil ikke bli et tilstrekkelig passasjergrunnlag til å forsvare en investering på 800 millioner kroner i en separat lokalogsøyve til Fornebu syd. Løsningsforslaget med fire spor via nordre del av Fornebu er totalt sett rimeligere og mindre konfliktfull å bygge ut. Dette løsningsforslaget gir i tillegg en betydelig miljøgevinst i det dagens tograsé fra Stabekk til Bestum legges ned.

Forslag til tunnelpåhugg for nytt dobbeltspor, som raserer boligområdet langs Harbitzalleen, er uakseptabelt.

Tunnelpåhugg ved Vækerøstuen samt utvidelse av E18 til 8 bilfelt langs Bestumkilen må frarådes. En kort E18-tunnel i Frognerkilen med tunnelutløp på pynten foran Bergesen, er uheldig for kulturminner og grøntstruktur. Forbindelse fra Bærumsveien via Vollsveien ved Jar skole og i bro over Lysakerelva til sammenknytning med Granfosslinjen ved Mustad, er svært uheldig som mulig løsning. En ny bilbro her i tillegg til eksisterende gangbro, vil ødelegge de attraktive naturomgivelsene til Lysakerelva og vil bryte med

Grøntplanens intensjoner.

Plan- og bygningsetatens forslag til endringer av vei- og banealternativ står å lese i kapittel 3.3, i vedlegg 1 punkt 1.4 og i vedlegg 3 punkt 3.3.

3.2 Berørte etaters vurdering av konsekvensutredningen.

Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn synes utredningen i for stor grad legger til rette for økt privatbilbruk. Park- og idrettsvesenet påpeker at turvei A1 langs Lysakerelvas østbredd mangler på kartene i utredningen. Byantikvaren synes utredningen tilfredsstillende utredningskrav til fase I hva angår kulturminner. Han er bekymret for Frognerkilen, Harbitzalleen 2-12 og Sofienlund. Oslo Sporveier mener at Oslo ikke kan akseptere en ytterligere utbygging av veianlegg inn mot byen som kan bidra til å gi en vekst i biltrafikken. Med mål om økt kollektivandel mener Sporveien at en større del av den aktuelle investeringspotten på 5 milliarder kroner bør investeres i lokale banesystemer og mateterminaler i tilknytning til et godt utviklet bussnett.

Veitunnel i Frognerkilen vil berøre Vann- og avløpsverkets hovedvannforsyning til Bygdøy samt en pumpeledning for avløp. Både forslag til diagonal mellom Bærumsveien og Vækerø samt de tre foreløpig anbefalte traseene for dobbeltspor, kan komme i konflikt med VEAS-tunnelen. Tunnelutløp ved Vækerøstuen kan komme i konflikt med en overløpstunnel fra VEAS-tunnelen. Oslo Veivesen er opptatt av hovedveisystemet ved Skøyen, terminal ved Skøyen og trafikkavvikling i anleggsperioden.

3.3 Oslo kommunes krav til konsekvensutredningsprogr. for fase II.

Da det etter Oslo kommunes vurdering er et stort behov for samordning mellom vei og bane også i fortsettelsen, bør utredningsarbeidet videreføres i en felles konsekvensutredning fase II. Neste utredningsfase må også innfatte aktuelle tiltak i øvre del av Oslo vest. For Oslos del kan konklusjonene fra en slik felles konsekvensutredning danne grunnlag for en kommunedelplan med tema transport i Oslo vest.

Konsekvensutredning fase II må ha betydelig større fokus på veibaserte kollektivtiltak. Tiltak for å øke trafikken på t-bane og sporvognsnettet i Oslo vest, såsom konsentrert utbygging rundt knutepunkt, koordinert mating med gode omstigningsmuligheter og parkeringsrestriksjoner i sentrum, må også utredes. Behov for innfartsparkering i Vestkorridoren må vurderes. Barrierer virkninger må belyses på en klar måte. Virkninger av tiltakene for Oslo innenfor Kirkeveiringen må beskrives.

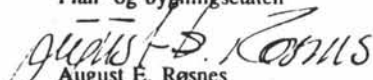
Etter Oslo kommunes vurdering er det behov for å modifisere alternativene for vei og dobbeltspor i forbindelse med det utredningsarbeidet i fase II. I stedet for en kort tunnel i Frognerkilen bør en lengre tunnel med oppramping lenger ute på Frognerstranda utredes. I stedet for tunnelpåhugg for E18 ved Vækerøstuen og 8 bilfelt langs Bestumkilen, bør tunnelpåhugg ved Åke Larsson utredes. I stedet for forbindelse fra Bærumsveien via Jar skole til Granfosslinjen og tunnel fra Bærumsveien til E18 ved Vækerøstuen, bør

tunnelforbindelse fra Bærumsveien ved bygrensen til Granfosslinjen i retning mot Store Ringvei utredes. I stedet for tunnelpåhugg for nytt dobbeltspor ved Harbitzalleen, bør tunnelpåhugg inne på sporområdet vest for Skøyen utredes. Føring av nytt dobbeltspor inn mot Skøyen må gis en utforming som sikrer tilstrekkelig fleksibilitet til å holde mulighetene åpne for føring av nytt dobbeltspor videre østover. En planfri kryssing for turvei A1 forbi Kolsåsbanen og Bærumsveien bør også utredes.

4. Plan- og bygningsetatens tilrådning.

For å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane, bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase II. I det videre utredningsarbeidet må det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres mest mulig. Det er særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger på de indre deler av Oslo. Alternativene, som tenkes videreført i fase II, bør modifiseres i henhold til plan- og bygningsetatens forslag vist på kartskisser i vedlegg 3 punkt 3.3.

Med hilsen
Plan- og bygningsetaten


August E. Røsnes
fung etatsdirektør

for 
Rune Andreassen
overingeniør

Trykte vedlegg.

Utdypende vedlegg til kapittel 3 i plan- og bygningsetatens saksfremstilling:

- Vedlegg 1: Plan- og bygningsetatens vurdering av transportutredningen.
- Vedlegg 2: Berørte etaters vurdering av transportutredningen.
- Vedlegg 3: Oslo kommunes krav til konsekvensutredningsprogrammene for fase II.

Utdypende vedlegg til kapittel 2 i plan- og bygningsetatens saksfremstilling:

- Statens Vegvesen Oslo og Akershus og NSB Konsernstab strategi: Sammendrag av konsekvensutredning fase I med foreløpige anbefalinger av hovedalternativer for veg og jernbane.
- Statens Vegvesen Oslo og Akershus: Vegsystemet i Vestkorridoren, forslag til program for konsekvensutredning fase II.
- NSB Bane Region Sør: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, forslag til program for konsekvensutredning fase II.

Utrykte vedlegg.

- Statens Vegvesen Oslo og Akershus og NSB Konsernstab Strategi Transportutredning for Vestkorridoren, konsekvensutredning fase I.
- Kommentarer fra berørte etater og bydeler.

Vedlegg 1:

Plan- og bygningsetatens vurdering av konsekvensutredn.

1.1 Identifisering og bruk av målsettinger og premisser.

Plan- og bygningsetaten savner en innledende problemdiskusjon / problemavklaring. Det er ikke utført en identifisering av hva problemene er og hvor de er. I transportutredningen går det raskt igang med en modellbasert analyse. Nåsituasjonen er beskrevet ved hjelp av modellberegninger som ikke er drøftet mot undersøkelser i marken. I stedet for en utredning av transportsystemet i Vestkorridoren, har det blitt utredninger av store enkelttiltak samlet i en felles rapport.

Hvordan målsettinger er identifisert og brukt i transportutredningen.

I transportutredningen er følgende mål uttrykt:

Mål for biltrafikken:

- Oppnå en jevn avviklingsstandard på hovedveinettet inn mot Oslo, dvs minst 50-60 km/t i gjennomsnittlig kjørehastighet i rushperiodene.
- Etablere et differensiert veinett der gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken har sine egne veitilbud.

Mål for kollektivtrafikken på vei:

- Sikre og bedre fremkommeligheten for busstrafikken.

Mål for miljøet i tilknytning til veitrafikken:

- Redusere antall soner med problemer med hensyn til støy, luftforurensning og estetikk.

Mål for skinnegående trafikk:

- Redusere reisetiden for Sørlandsbanen og Bergensbanen.

Dette er en blanding av nasjonale, regionale og lokale mål. Ulike målnivå gjør det vanskelig å tilfredsstille den uttalte intensjonen om å finne frem til gode helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Disse målsettingene tilkjenner at tiltakshaverne er mest opptatt av å treffe tiltak som bedrer forholdene for vei- og jernbanetrafikken som passerer gjennom Vestkorridoren. Derfor blir den stort anlagte transportanalysen i første rekke en akademisk øvelse uten særlig betydning for tiltakshavernes prioriteringer.

Det er forståelig at tiltakshaverne konsentrerer seg om å utrede konsekvensene av selve tiltaket. Type tiltak som ønskes realisert er, som nevnt tidligere, en premiss for foreliggende utredningsarbeid og ikke et resultat av problemvurderinger. Da tiltakshaverne allerede er gitt et utbyggingsmandat, er konsekvensutredningen å regne som et verktøy for å finne frem til en hensiktsmessig utforming av tiltaket.

Hvordan identifisering av målsettinger og utvikling av løsningsforslag kunne ha blitt gjort.

I et slikt omfattende utredningsarbeid er det viktig å ha en innledende fase der en tar sikte på å vinne kunnskap om hva problemene dreier seg om og hvilke muligheter som finnes til å løse disse problemene.

Nedenfor ramses opp en del aktuelle tema i en slik kunnskapstilegnelse:

- Vurdere eksisterende transportsystem i forhold til arealplaner såsom i dette tilfellet kommuneplanene for Asker, Bærum og Oslo, Grøntplanen, Fjordbruksplanen og Sjøsideplanen.
- Studere transportstrømmer og ønskelinjer ved hjelp av data fra reisevaneundersøkelser.
- Finne strekninger og punkter der fremkommeligheten og kapasiteten er for dårlig, jamfør fremkommelighetsundersøkelser dokumentert i PROSAM-rapport nr 29.
- Finne områder der miljøbelastningene fra vei- og banetrafikken er uforholdsmessig store.
- Finne områder der transportanlegg reduserer gang- og rekreasjonsmuligheter.
- Finne områder der transportforbindelser mangler eller er for kronglete.
- Finne områder med dårlig kollektivtilgjengelighet.
- Finne muligheter for å koble eksisterende og ny aktivitet til eksisterende eller nytt transporttilbud.
- Vurdere mulige opplegg for den totale kollektivbetjeningen.
- Vurdere balansen i transportsystemet. I dette tilfellet vurdere Vestkorridorens transportårer i forhold til resten av Oslo-regionen og særlig Vestkorridoren i forhold til mottakerapparatet i Oslo.

På basis av dette problem- og mulighetsstudiet kunne målsettinger for Vestkorridoren defineres. Slike helhetlige mål for transporten i Vestkorridoren kan være å minimalisere:

- transportarbeidet,
- reisetidsforbruket,
- biltrafikkandelen,
- trafikkulykkene,
- miljøulempene,
- barrierene,
- utbyggingskostnadene og
- driftskostnadene.

Med slike helhetlige mål som ledesnor kan en med den tilegnete problemkunnskap, utvikle forslag til nytt transporttilbud og utbyggingsmønster. Avslutningsvis i en slik transportutredning kan løsningsforslagenes grad av måloppnåelse vurderes.

1.2 Vurdering av transportanalysen.

Nåsituasjonen.

I høringsdokumentene er beregning av 1990-situasjonen presentert uten en ledsagende drøfting av resultatene i forhold til tellinger. Ifølge evalueringsgruppen for transportanalysen, er det imidlertid bra samsvar mellom beregninger og tellinger.

Biltellinger over bygrensen i vest, indikerer en nedgang i biltrafikken siden 1988. I samme periode antyder tellingene en svak økning i kollektivtrafikken over bygrensen. Sett i et stort tidsperspektiv, er dette bare små krusninger på hovedtrenden som peker mot økt biltilgjengelighet og økt bilbruk.

I beskrivelsen av nåsituasjonen burde de viktigste trafikkstrømmene ha vært vist. Det er for eksempel viktig med hensyn til å finne gode løsningsforslag, å ha kunnskap om hvordan trafikken med opphav i øvre del av Bærum fordeler seg til de ulike delene av Oslo-området. Slik kunnskap kan med letthet hentes fra de store reisevaneundersøkelsene som ble utført i 1989 og 1990. Som nevnt i punkt 1.1 burde resultater fra fremkommelighetsundersøkelsene ha vært presentert og drøftet for Vestkorridorens del.

Soneinndelingen.

Transportanalysemodellen har en inndeling av Oslo-regionen i såkalte transportsoner. Disse sonene kan ha en utstrekning på flere kvadratkilometer og inneholde en sammensatt bebyggelse og en mangefasettert arealbruk. I modellen blir turer med opphav i fra sonens bosetning, arbeidsplasser og øvrig arealbruk, knyttet til transporttilbudet ved hjelp av såkalte skaft. Ofte er ikke sonene avgrenset i samsvar med områdene som naturlig sogner til en holdeplass eller stasjon. Denne litt unøyaktige modellbeskrivelsen av virkeligheten, kan føre til at det faktiske konkurranseforholdet mellom bil- og kollektivtilbud ikke blir helt korrekt gjengitt. I fase II bør soneinndelingen gås nærmere etter i sømmene med tanke på å få bedre samsvar mellom sonegrenser og de enkelte holdeplasser og stasjoners "nedslagsfelt".

Analyseområdet.

Øvre del av Oslo vest, Røa og Holmenkollåsen, er i transportanalysen definert som en del av Vestkorridoren. Men i utredningen har tiltak i denne delen av Vestkorridoren en passiv rolle. Utvikling, testing samt beskrivelse av virkninger av løsningsforslag i øvre del av Oslo vest, burde ha vært en fullverdig del av analysen. Virkningene for indre deler av Oslo av utbyggingsforslagene i Vestkorridoren, burde også ha vært redegjort for i analysen.

Arealdata.

For analysene av mulige fremtidssituasjoner er det i modellen lagt inn en prognose for befolkning og arbeidsplasser i år 2010. Denne prognosen skal være basert på kommune-

nes arealplaner.

For arbeidsplasser er det lagt inn sterk vekst på Blindern og Gaustad og en del ved Lysaker. Forøvrig er det bare små endringer i Oslo. Det kan forventes større vekst i antall arbeidsplasser ved Majorstua og i Bjørvika enn det er forutsatt i modellen.

Når det gjelder befolkningsendringer er det det lagt inn sterk vekst på Marienlyst (skal egentlig være Majorstulokket?). En del befolkningsvekst er forutsatt mellom Carl Berner og Sinsenkrysset. Ellers er det forutsatt lite til ingen vekst i indre by og sentrum. Dette er ikke i samsvar med det nå tilbaketrukkete forslag til kommunedelplan for arealbruk og byform i indre by og sentrum. Dette forslaget til kommunedelplan indikerer et potensiale på hele 37.500 nye boliger i indre by. Det er lagt inn en jevn merkbar vekst i ytre by vest. Dette antyder en fortetting i villaområder i henhold til kommuneplanens arealdel.

Da det knytter seg stor usikkerhet til arealutviklingen i Oslos byggesone, burde ulike arealdatasett ha vært testet. Tiltakshaverne burde ha prøvd å se lengre frem enn til år 2010s befolknings- og arbeidsplassutvikling. Her er det jo snakk om å etablere ny infrastruktur som skal råde grunnen i 50-100 år fremover.

Den benyttete prognosen for år 2010 viser en befolkningsvekst på vel 100.000 og arbeidsplassvekst på vel 80.000 i Oslo-området. Om lag halvparten av denne veksten er forutsatt å komme i Oslo kommune alene. Det er rimelig å anta at mobiliteten holder seg på samme nivå som i dag eller kanskje sågar øker frem mot år 2010. Med den forventete betydelige veksten i befolkning og arbeidsplasser i Oslo-området, er det opplagt at totalt antall utførte personturer øker uavhengig av hvilke tiltak som iverksettes på transportsiden.

Beregninger viser at utbygging i henhold til kommuneplanens arealdel og utbygging av vei- og banetiltak gir økt biltilgjengelighet og dårligere kollektivtilgjengelighet enn i dag. Dette resultatet burde mane til at kommunene i større grad enn planene til nå viser, satser på utbygging rundt banenettet.

Referansealternativet.

Referansealternativet og de øvrige undersøkte alternativene er testet mot 2010-situasjonen m.h.t. arealbruk, bilhold og prisforhold mellom bil- og kollektivturer.

Resultatet av befolknings- og arbeidsplassvekst og økt bilhold er høye biltrafikk tall på Oslos vei- og gatenett.

På tilbudssiden er kjente vei- og kollektivtiltak som realiseres innen år 1998 tatt med. Over bygrensen i vest viser referansealternativet 11% vekst i kollektivtrafikken og 18% vekst i biltrafikken. NSBs tilbudsbedring på dagens kjørevei, har gitt hele 56% vekst i antall togreisende over bygrensen i vest. I lokaltrafikksammenheng vil endringer av driftsopplegg på dagens Drammenbane, samt utvidelse av Skøyen stasjon, gi store gevinster for trafikantene. Sett fra nærtrafikkens synsvinkel er det med andre ord lite å hente på etableringen av et nytt dobbeltspor. Av hensyn til rask fremføring av fjerntogene uavhengig av lokaltoget, er et nytt dobbeltspor derimot av stor betydning.

Hovedalternativene.

Ved testing av hovedalternativene er det lagt inn forslag til tiltak i Vestkorridoren som kan realiseres innen år 2010. Utenfor Vestkorridoren er det ikke lagt inn nye tiltak i forhold til referansealternativet. Alternativene gir da ubalanse i transportsystemet i regionen, fordi det vil være påkrevd med utbedringer også utenfor Vestkorridoren for å få full nytte av tiltakene. Trafikale virkninger av hovedalternativene burde ha vært drøftet ut fra ønsket om å oppnå en god balanse i bane- og hovedveinettet i Oslo-området.

Nytt dobbeltspor med stopp på Lysaker gir ifølge beregningene 5.000 fler togreisende pr. døgn over bygrensen. Dette resultatet viser hvor viktig det er at NSB opererer som en integrert del av nærtrafikktilbudet. Antall togreisende over bygrensen i vest har økt med 40% i forhold til referansealternativet. Men totalt antall kollektivturer står på stedet hvil i forhold til referansealternativet. Dette underlige resultatet forklares med følgende sitat fra side 30 i hovedrapporten: *"Fordi konseptet med nytt dobbeltspor også inkluderer omlagging av bussruter med maing og overgang fra matebuss, til bane, vil en for en del reiserelasjoner i Bærum og mellom Bærum og Oslo få økt reisetid for kollektivtrafikanter og dermed få en overføring fra kollektiv til vegtrafikk."* En test der referansealternativets busstilbud kombineres med nytt dobbeltspor, viser kun en svak økning i antall kollektivturer totalt sett. Dette er lite oppløftende resultater når milliardinvesteringer på jernbanesiden ikke gir overføring fra bil til kollektive reisemiddel.

Felles for alle år 2010-beregningene er høye biltrafikk tall på radialårene gjennom vestre del av indre by. Beregningene viser svære trafikkmengder i gater såsom Suhms gate, Bogstadveien, Majorstuveien, Frognerveien, Halvdan Svartes gate, Bygdøy allé og Drammensveien. Overraskende nok viser beregningene uforandret og til og med nedgang i biltrafikken på Frognerstranda sammenlignet med dagens situasjon. Beregningen som viser størst trafikkvolum på Frognerstranda, er den beregningen som har lavest belastningsgrad på nevnte strekning! Dette selvmotsigende resultatet skyldes trolig en forbyttning av datafiler.

Tunnel forbi innerste del av Frognerkilen er ikke beskrevet i modellen. Dette er en unøyaktighet i modellen som trolig har liten innvirkning på resultatet. Slottsparktunnelen er hverken med i referansealternativet eller i hovedalternativene. Med denne tunnelen ville nok mer trafikk ha benyttet Frognerstranda fra vest inn mot sentrum og forbi sentrum. Tunnel og nytt kryss for E18 i Bjørvika, Galgebergforbindelse og Svartdals-tunnel, er heller ikke tatt med i modellgrunnlaget. Alle disse prosjektene ville ha gjort E18 mer attraktiv som rute gjennom og forbi indre by og sentrum.

I tillegg klarer ikke transportanalysemodellen på en tilfredsstillende måte å beskrive motstanden i gatenettet i indre by vest. Modellen klarer heller ikke å beregne bilturproduksjon styrt ut fra tilgjengelig parkeringsmulighet i indre by og sentrum. Det er ikke umulig at modellen beregner at det kommer mange flere biler inn til indre by og sentrum enn det faktiske antall parkeringsplasser tilsier.

Følsomhetsanalyser.

Det er blitt utført en rekke tester av ulike tiltak. For eksempel gir beregninger med T-banering langs Ring 2 og 3 (negativ) transportnytte i forhold til referansealternativet på henholdsvis -26 millioner og -37 millioner kroner pr. år.

Beregninger av vei- og kollektivtiltak viser for alle testete kombinasjoners del at en betydelig transportnytte kan oppnås for biltrafikkens del (300-350 millioner kroner pr år) mens transportnyttens på kollektivsiden er marginal (20-50 millioner kroner pr år).

Ved halvering av kollektivtakstene øker kollektivtrafikken i Vestkorridoren med 17%. I forhold til totalt antall personturer er dette likevel bare snakk om 2,5% turer som har skiftet reisemiddel. Ved 50% økning av distansekostnadene for bil, reduseres antall bilturer med 3%. Disse prisendringene er de av testene som har gitt størst utslag. Selv dramatisk endring av prisforholdet, gir som vi ser begrensede endringer av reisemiddel-fordelingen i Vestkorridoren.

En påplussing på Fornebu med 15.500 bosatte og 7.000 arbeidsplasser i forhold til referansealternativet, gir 12.000 flere kollektivturer og 8.000 færre bilturer i Vestkorridoren. Denne testen viser at endring av utbyggingsmønster med fokus på samordning av areal og transport, kan gi betydelige endringer i reisemiddelfordelingen.

Sammenstilling av samfunnsøkonomiske virkninger.

NSB går inn for å utrede videre tunnelling H supplert med en lang jernbanesløyfe om Fornebu (J2). Dette alternativet er beregnet til å ha et nytte - kostnadsforhold på lave 0,44. Nytte- kostnadsforholdet for løsningen fire spor om Fornebu nord (J4) er ikke beregnet. Men det er trolig noe høyere siden utbyggingskostnadene for J4 er beregnet å være noe lavere enn for J2. I tillegg gir J4 en betydelig miljøgevinst fordi dagens dobbeltspor kan nedlegges fra Bestum til Stabekk. Veitiltakene viser nytte - kostnadsforhold på henholdsvis 1,57 for utbyggingspakke B1 og hele 2,96 for utbyggingspakke C.

Miljøkonsekvenser såsom støy, luft og landskap er ikke med i nytte/kostnadsbrøken. Alternativene med lavest N/K inneholder gjerne tunnelforslag som gir gevinst på miljø-siden. En sammenstilling av alle konsekvenser ville for eksempel ha vist at utbyggingspakke B1 med lavest N/K, kommer bra ut med hensyn til konsekvenser for omgivelsene. Med sterkt fokus på N/K-forholdet, får utbyggingskostnad mer betydning for valg av løsning enn tiltakets konsekvenser for omgivelsene. Det er jo nettopp tiltakets konsekvenser for omgivelsene som skal avklares i en konsekvensutredning og ikke som her tiltakets økonomiske bæredyktighet.

1.3 Vurdering av konsekvensene for miljø.

Plan- og bygningsetaten slutter seg til Byantikvarens tilfredshet med beskrivelsene av tiltakenes konsekvenser for landskap, naturmiljø, kulturmiljø og kulturminner. Plan- og bygningsetatens synspunkter på tiltakenes inngrep i miljøet, fremgår av nedenforstående punkt 1.4.

For temaet friluftsliv og rekreasjon burde kartskissene vise endringer i rekreasjons- og bevegelsesmuligheter de enkelte forslag til tiltak gir. Å presentere alle undersøkte traseer på en og samme sterkt forenklete kartskisse, sier svært lite om tiltaket medfører barrierevirkning eller ei.

Et av de overordnede målene for Statens Vegvesen er å redusere antall problemsoner og omgjøre dem til miljøsoner. Med miljøsoner menes soner uten problemer med hensyn til støy, luftforurensning og estetikk. For å kunne vurdere grad av måloppnåelse, burde kartskisser med påtegnet problemsoner i referansesituasjonen ha vært sammenlignet med kartskisser som viste problemsoner med aktuelle tiltak gjennomført.

I utredningen er det lite fokusert på tiltakenes virkninger for lokalsamfunn. Barrierer er i en slik sammenheng et viktig vurderingstema. Plan- og bygningsetaten savner også en drøfting av alternativene i forhold til grøntstruktur.

1.4 Løsningsforslags utforming og deres virkning på Oslo.

Alternativ for nytt dobbeltspor.

Stasjonsmønster:

NSB har i utredningen drøftet og konkludert m.h.t. alternative stasjonsmønster. Ved å anbefale et stasjonsmønster H eller J har en sikret at Lysaker vil kunne betjenes av tog som benytter det nye dobbeltsporet. Alternativ J sikrer i tillegg at Fornebu i fremtiden vil kunne betjenes av lokaltog gjennom en ny lokalsporsløyfe. Plan- og bygningsetaten ser det som svært viktig at Lysaker inngår i stasjonsmønsteret, noe etaten påpekte i høringsuttalelsen til NSB's melding. Plan- og bygningsetaten støtter derfor NSBs konklusjon.

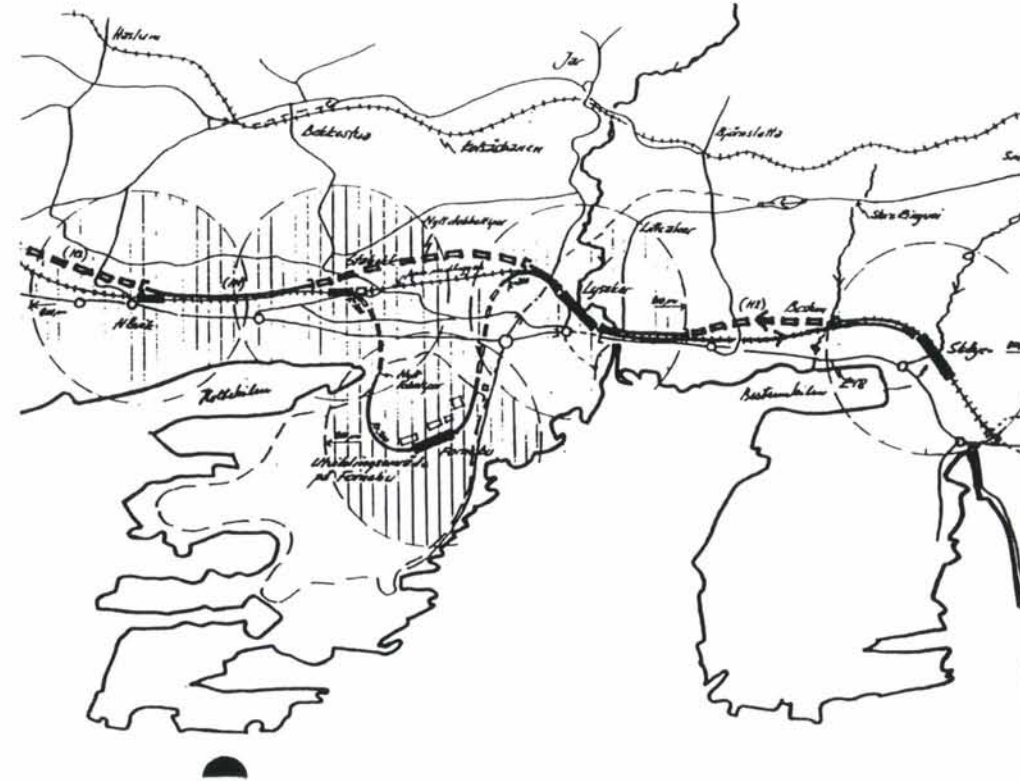
Når det gjelder jernbanebetjening av Fornebu er plan- og bygningsetaten av den oppfatning at det bør legges til rette for en fremtidig stoppmulighet for såvel lokaltog som flyplassstog på nytt dobbeltspor. Dette vil kunne bidra til en samordnet transport- og arealutvikling som er i overensstemmelse med rikspolitiske retningslinjer. Plan- og bygningsetaten vil derfor anbefale at disse premisser legges til grunn for valg av traséalternativ.

Traséforslag:

Våre premisser for stasjonsmønster bestemmer hvilke traseer som er aktuelle, og dermed står en igjen med to hovedkonsept:

1. Bruk av nåværende Drammenbane for de to inngående spor og ny tunnel Skøyen - Frantzebråten for de to utgående spor, i kombinasjon med en lokalsporsløyfe til Fornebu. (J2). En utvidelse av Drammenbanen til gjennomgående fire spor (J1) anses som uaktuelt p.g.a. konsekvensene for boligbebyggelsen inn til banen. Lokalsporsløyfen via Fornebu må forutsettes justert for å oppnå en mer direkte linje, samtidig som Stabekk stasjon beholdes.

For å oppnå betjening av Fornebu med flyplassstog, må en forutsette at det velges en daglinjeløsning for nytt dobbeltspor forbi Høvik for å oppnå kobling mellom lokalspor og fjernspor (H1). Systemskisse er vist i figur. Plan- og bygningsetaten anser dette konseptet som interessant ut fra virkemåte, kostnader og mulig etappevis utbygging.



2. Ny tunnel fra Skøyen, under Lysaker og via Fornebu for alle fire spor (J4). Dette alternativet er av NSB anbefalt utredet videre og har i flg. overslag kostnader på samme nivå som konseptet ovenfor. Forslaget ble fremmet av Oslo kommune i høringen til melding om nytt dobbeltspor. Plan- og bygningsetaten anbefaler at dette alternativet velges som hovedkonsept og bearbeides videre i fase II, spesielt m.h.t. underjordisk stasjon på Lysaker. Stabekk stasjon må kunne beholdes.



Konsekvenser:

For stoppmønsteret i Oslo vil de to alternativene virke likt, ettersom begge forutsetter betjening av Lysaker og Skøyen. Begge alternativene er gunstige m.h.t. transporttilbudet mellom Fornebu og Oslo, som uten jernbanebetjening må løses med et kapasitetssterkt busstilbud. Alternativet med bybane, som også er undersøkt, kan erstatte busser, men det vil kreve store kommunale investeringer og gir dessuten ingen effekt i forhold til behovet for en sterk kollektivforbindelse mellom Fornebu og Sandvika, noe jernbanetilknytningen gir.

J4 fjerner jernbanen fra overflaten mellom Skøyen og Lysaker. Drammenbanen vil ikke lenger være en barriere og støyforholdene blir løst. Jernbanetraséen kan utnyttes til utbyggings- eller andre formål.

Foreslått trasé for innføringen mot Skøyen er basert på den løsningen som lå til grunn for det midlertidige bygge- og deleforbudet. Inngrepene i boligområdet langs Harbitzalleen er av en slik art at alle de 17 boligene må forutsettes sanert og eventuelt erstattet med næringsbebyggelse. Plan- og bygningsetaten er av den oppfatning at traséen må endres og tilpasses innenfor det arealet NSB disponerer vest for Skøyen stasjon.

Ettersom både Skøyen og Lysaker skal ha stopp for de aller fleste tog på nytt dobbeltspor, vil ikke krav til høy hastighet være til stede i samme grad som tidligere antatt, hvor dobbeltsporet skulle gå forbi Lysaker uten stopp. Med en mykere linjeføring mellom Skøyen og Bestum og deretter tunnel mot Lysaker, vil J4 i tillegg til å bli kortere og billigere også være areal- og miljømessig overlegen på hele strekningen.

Innføringen i Skøyen stasjon, som forutsettes utvidet til 4 spor, har vært kommentert av Oslo kommune i forbindelse med meldingen. Bystyret vedtok i sin uttalelse at NSB måtte utrede nedgravet, overdekket trasé for nytt dobbeltspor og stasjon gjennom Skøyen-området. Dette er nå utredet parallelt utarbeidelsen av KU og viser en merkostnad på ca. 700 mill.kr. i forhold til en stasjonsløsning i dagen. Konsekvensene i anleggstiden, med åpen byggegrop på strekningen mellom Tingstuveien og Verkstedveien vil bli svært omfattende og vil kreve omfattende provisorier for å kunne avvikle veitrafikken i området.

Den viktigste ulempen med en dyp trasé forbi Skøyen er at den ikke lar seg føre inn i eksisterende Oslotunnel, med den følge at man må forutsette en kontinuerlig utbygging av en ny NSB-tunnel helt frem til Nationaltheateret stasjon/Oslo S. Utvidelse av Skøyen stasjon til fire spor må uansett gjennomføres ut fra den togtettheten som er i dag.

Ut fra disse forholdene, og det faktum at hastigheten på passerende tog forbi Skøyen vil være 90 - 100 km/t som i dag, er Plan- og bygningsetaten av den oppfatning at nedgravet, overdekket løsning ikke bør velges nå. I stedet bør det nå legges inn kvalitetskrav til funksjoner og utforming av Skøyen stasjon slik at den kan ligge som en dagløsning. Arealmessig har revidert kommunedelplan for Skøyen tatt hensyn til en slik løsning, hvor også terminalfunksjonen for trikk/buss er ivarettatt.

Ny avlastningstunnel for NSB mellom Skøyen og Oslo S er et eget prosjekt hvor det skal utarbeides melding og konsekvensutredning tilsvarende for nytt dobbeltspor i Vestkorridoren. Med vår anbefalte innføring av nytt dobbeltspor på Skøyen, er det fortsatt flere alternative muligheter for traseer inklusiv en løsning med ny trasé og stasjon under terrengoverflaten. Oslo kommune vil få god anledning til å påvirke utredningen når meldingen legges frem for høring i løpet av 1994.

Alternative veisystem.

De tre hovedalternativene som er presentert baserer seg på en utbygging av E18 og Bærumsveien innenfor dagens veikorridorer. Ekstreme løsninger som tidligere har vært lansert for E18 er ikke anbefalt. Det er heller ikke forutsatt at Griniveien skal spille en mer overordnet rolle. Plan- og bygningsetaten støtter en slik anbefaling.

Vi ønsker i denne omgang å knytte kommentarer til enkeltelementer i de foreslåtte alternativene, med hovedvekt på trafikal virkning og miljøkonsekvenser for Oslo.

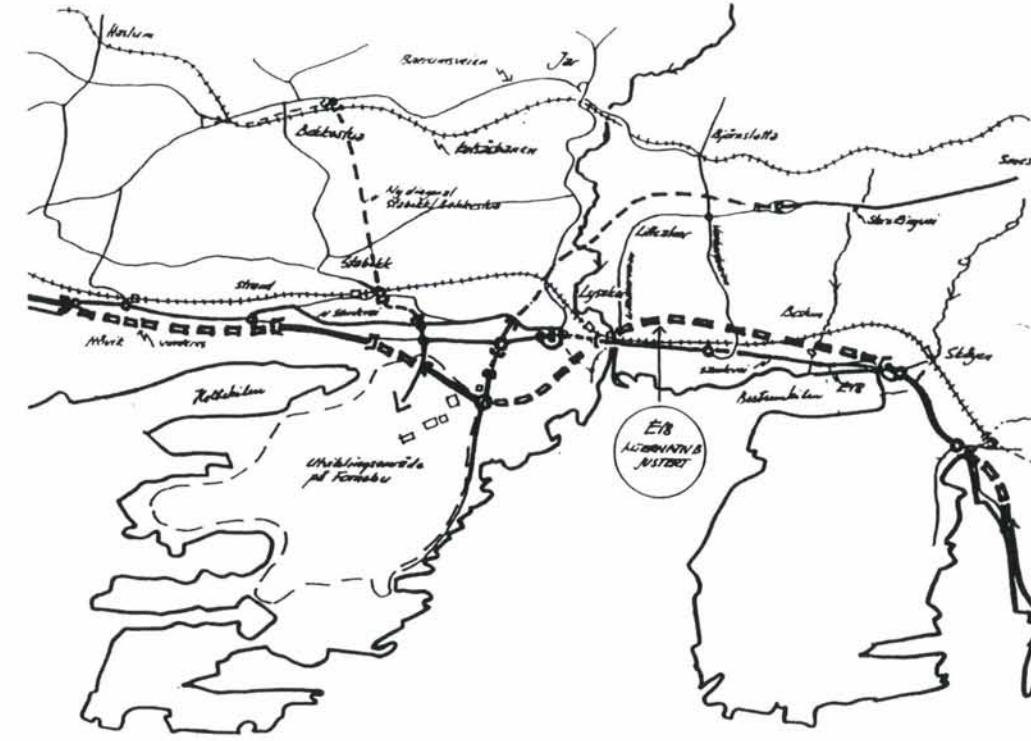
Generelt:

Transportanalysen indikerer en vekst i biltrafikken over bygrensen på 26 % frem til år 2010, basert på de forutsetninger som ligger til grunn. Vi tar forbehold om å komme tilbake til selve transportmodellen og dens indata under oppfølgingen i fase II. Våre kommentarer dreier seg derfor om selve infrastrukturen og ikke dimensjoneringen. Det er imidlertid nødvendig å påpeke at gatenettet i indre by vest blir sterkt overbelastet i flg. transportmodellen, mens trafikken på E 18/Frognerstranda blir moderat og i samme størrelsesorden som i dag. Dette er et uakseptabelt resultat for Oslo. Plan- og bygnings-etaten ber om at beregningsforutsetningene gjennomgås grundig i fase II, med en kritisk gjennomgang av kodingen av vei- og gatenettet samt arealdata.

Alternativ A og B:

Begge hovedalternativene forutsetter en omlegging av E 18 mellom Lysaker og Vækerø, men det er bare i alternativ B at en oppnår den fulle gevinsten av et differensiert veisystem, noe som er ønskelig. Plan- og bygningsetaten anbefaler derfor at alternativ B velges, ettersom Drammensveien da kan nedbygges til samlevei.

Den viste løsningen ved Vækerø, hvor E 18-tunnelen munner ut i dagens E 18 synes urealistisk i forhold til omgivelsene. Området har idag dårlige adkomstforhold og er sterkt miljøutsatt, og dette blir forsterket gjennom løsningen for E 18. Vi ber derfor om at det i fase II ses på en forlengelse av E 18-tunnelen mot Skøyen, slik at Drammensveien kan nedgraderes til samlevei også på denne strekningen, se figur neste side.



Begge alternativ inneholder en ny veiforbindelse over Lysakerelva mellom Vollsveien i Bærum og det nye Mustad-krysset på Granfosslinjen. Hovedhensikten med denne forbindelsen er å føre trafikk mellom Fornebu og Øvre Bærum inn på Granfosslinjen, samt avlaste Bærumsveien/Vækerøveien for trafikk mellom Store Ringvei og Østre Bærum. Plan- og bygningsetaten ser store betenkeligheter i en slik forbindelse som betyr en brotøsning over Lysakerelva i et karakteristisk friområde.

Vi mener det er mer hensiktsmessig å koble Bærumsveien til Granfosslinjen og heller løse behovet for en god nord-sydforbindelse i Bærum gjennom ombygging/utbedring av Vollsveien. Derved kan den foreslåtte tverrforbindelsen over Lysakerelva sløyfes, noe både Oslo og Bærum kommune anser som svært viktig. Systemskisse fremgår av figur og løsningsforslaget bes utredet i fase II.

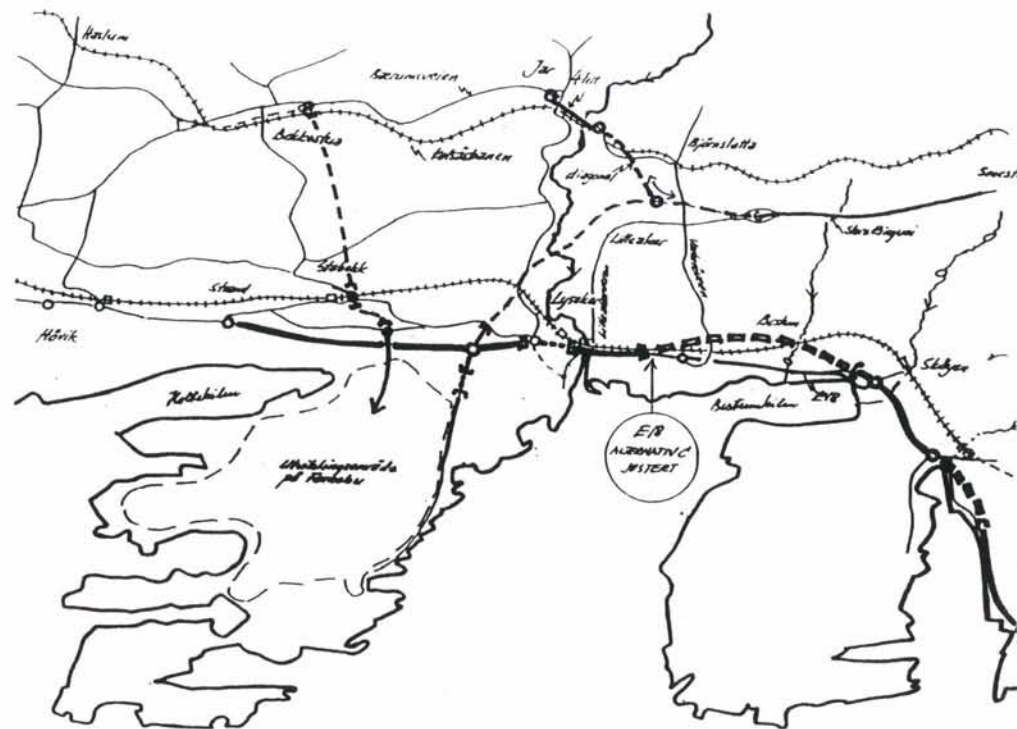


Alternativ C:

Dette alternativet forutsetter avlastning av E 18 gjennom utbygging av Bærumsveien til firefelts standard ut fra ønsket om å styrke den midtre veikorridoren gjennom Bærum og over bygrensen. E 18 kan dermed opprettholdes i sin nåværende trasé, kun med mindre forbedringer. Ved å styrke Bærumsveien er det nødvendig å etablere en ny diagonalforbindelse mellom Bærumsveien ved bygrensen og E 18 ved Vækerø.

Plan- og bygningsetaten kan ikke støtte et slikt konsept uten at det forbedres. E 18 vil fortsatt danne en markant barriere gjennom området og fungere som en blanding av samlevei og fjernåre. Tilgjengelighet og miljø langs veien vil fortsatt være dårlig. Vi foreslår derfor at E18 legges i tunnel mellom Frantzbråten og Skøyen. Styrking av Bærumsveien uten en bedre kobling mot Store Ringvei enn bruk av dagens veisystem, vil føre til store ulemper. Det er fra Oslo's side et viktig poeng å utnytte Store Ringvei maksimalt i forhold til å dra trafikk ned til E 18, hvor kapasiteten i Fjellinjen kan bli kritisk etterhvert som Ring 1 pålastes gjennom trafikksaneringstiltak i sentrum. Ny forbindelse som foreslått i alternativ B må derfor inngå.

Plan- og bygningsetaten vurderer også alternativ C som aktuelt med de endringer som er nevnt, se figur neste side. Kapasiteten på Bærumsveien over bygrensen bør etter vår vurdering kunne økes. Dette vil både kunne avlaste E 18 og tverrforbindelsene i Bærum, samt dempe presset mot Grinveien/Sørkedalsveien.



Alle alternativ:

Løsningen for E 18 forbi Skøyen bygger på vedtatt revidert kommunedelplan, hvor det er tatt hensyn til fremtidig utvidelsesbehov og nye kryss ved Sjølyst og Bygdøy allé. Plan- og bygningsetaten ser dette som en god løsning, forutsatt at kapasiteten på vekslingsstrekningene mellom kryssene ivaretas.

Øst for Bygdøy allé er det foreslått en utretting og nedgraving/overdekning av E 18. Dette er positivt i forhold til tilstøtende boligområder og friområdet langs Frognerkilen. Plan- og bygningsetaten er imidlertid ikke inneforstått med den viste løsningen, og ber om at det ses på andre alternativ i fase II. På strekningen mellom Skarpsno og Framnes bør E 18 etter etatens oppfatning ligge som vei i dagen, men behov for større bredde vil være problematisk i forhold til strandpromenaden og grøntarealene.

1.5 Samordning vei og bane.

Samlet infrastruktur for hovedveisystem og jernbane er ikke drøftet inngående i rapporten. De to tiltakshaverne har i stor grad planlagt sine tiltak ut fra særbehov. Statens Vegvesen har imidlertid vist vilje til å se på kombinasjonsløsninger, men møtt sterk motstand fra NSB (Alt.D4). Fra Oslos side er det viktig å fremholde at valg av løsning for E18 og nytt dobbeltspor henger nøye sammen og krever videre bearbeidelse i fase II.

Dersom det på sentralt hold tas et valg av alternativ for nytt dobbeltspor og/eller E18 allerede i fase I, må Oslo kunne stille følgende krav:

Valg av alternativ C for E18, d.v.s en konservering av dagens trasé med tilhørende konsekvenser for omgivelsene, betyr at Oslo vil kreve at den parallelle jernbanebarrieren brytes gjennom valg av alternativ J4 for nytt dobbeltspor. På det viset kan en tilby området en viss miljøforbedring, selv om E18 fortsatt blir liggende som vei i dagen.

Dersom alternativ B velges for E18, noe som fører til en nedbygging av Drammensveien til samlevei, kan Oslo akseptere at alternativ J2 velges for nytt dobbeltspor. De samlede konsekvenser av vei og bane for området vil bli betydelig forbedret i forhold til dagens situasjon, spesielt på veisiden.

Stasjoner og terminaler.

Skøyen stasjon er i revidert kommunedelplan forutsatt utviklet til en terminal, hvor tog, trikk og buss betjenes. De fremlagte løsninger for vei og bane ivaretar dette behovet.

Lysaker stasjon kan også utvikles til et interessant knutepunkt tog/buss dersom det skapes tilstrekkelig areal og god tilgjengelighet til terminalen. I tillegg bør det legges til rette for parkering for reisende med flyplassstog. Ut fra en samordning av vei/bane som nevnt ovenfor er dette fullt mulig, som vist skissemessig i vedlegg 3 punkt 3.3.

Fornebu stasjon kan utvikles i et ubebygget område, hvor det må stilles krav til god tilgjengelighet for bil/buss og hvor det bør legges spesielt godt til rette for innfartsparkering for reisende med tog. For østre del av Bærum vil Fornebu være spesielt attraktiv som stasjon for flyplassstog.

Tilgjengeligheten til Oslo svekkes dersom direktebusser erstattes av bussmating til bane innenfor Sandvika.

Forslag til ny infrastruktur ser ut til å gi dårligere kollektivtilgjengelighet enn i dag. Det er viktig å utnytte investeringene i kjørevei til nettopp å bedre kollektivtilgjengeligheten. Kollektivtilgjengeligheten kan bedres ved å øke avgangshyppigheten, bedre overgangsmulighetene ved stasjoner og andre kollektivknutepunkt, opprette nye bussrutetilbud o.a.

1.6 Samordning areal og transport.

I utredningen er det i liten grad forsøkt å optimalisere fremtidig transporttilbud og utbyggingsmønstre med tanke på å minimalisere transportarbeidet. I det videre utredningsarbeidet bør baneselskapene og Oslo kommune vurdere mulighetene for foretting rundt baneholdeplasser i Oslo vest. Gjeldende kommuneplan for Oslo legger opp til frivillig foretting i villaområdene i Oslo vest med mulighet for høy arealutnyttelse i lokalsentra såsom Røa.

Bybane til Fornebu viser flest kollektivreisende av de undersøkte alternative kollektivtilbud til Fornebu. Prognosene for fremtidig arealutnyttelse på Fornebu, er for lave til å kunne gi en lang jernbanesløyfe via Fornebu syd et tilstrekkelig passasjergrunnlag.

Den nylig vedtatte kommunedelplan for Skøyen er et godt utgangspunkt for å få til samordning mellom utvikling av transporttilbud og utbyggingsmønstre i Skøyen-området. Mulighetene er gode for å få til samordning mellom nærings- og boligbygging i Lysaker-området og utforming av transportanlegg samme sted.

Løsningen med fire spor innom Fornebu muliggjør frigivelse av togtrasé fra Bestum til Stabekk. Mulighetene for å bruke de frigitte arealer til turveidrag eller boligformål burde ha vært vurdert i utredningen.

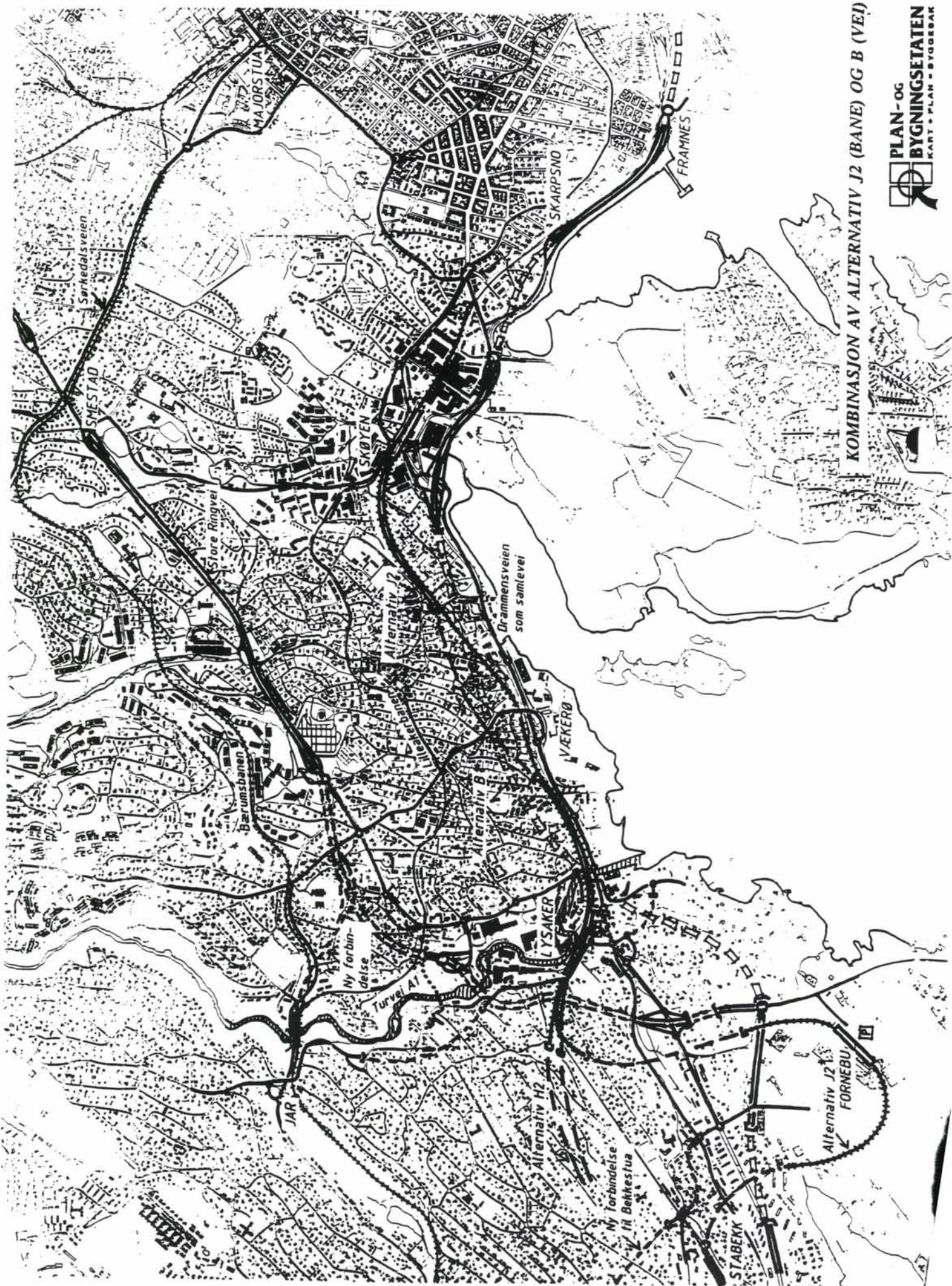
I utredningen burde det ha vært satt fokus på planfrie kryssningsmuligheter for turvei A1 forbi Kolsåsbanen og Bærumsveien. Av hensyn til dette viktige turveidraget langs Lysakerelva, burde tiltakshaverne ha foreslått en heving av kjøreveiene for vei og bane slik at en gangforbindelse kan etableres under disse transportanleggene.

1.7 Presentasjon, medvirkning, prosess.

Utredningsarbeidet har resultert i en omfattende og til dels uoversiktlig hovedrapport. Omfanget og kompleksiteten i utredningen gjør det vanskelig for publikum og direkte berørte å medvirke på dette stadiet av utrednings- og planprosessen. Utredningen er i all hovedsak basert på en transportanalyse som knapt andre enn konsulenten har den nødvendige innsikt i.

Tiltakshaverne har til hensikt å skille lag i det videre utrednings- og planarbeidet. NSB ønsker å avslutte konsekvensutredning fase II og kommunedelplanprosess i løpet av 1995. Statens Vegvesen regner med å avslutte tilsvarende utredning og planlegging innen utgangen av 1997. Etter vår vurdering er det fortsatt et så stort behov for samordning at de to tiltakshaverne bør gjennomføre en felles og rimelig bredt anlagt konsekvensutredning fase II. Konsekvensutredning fase II bør som konklusjon gi anbefaling om valg av konkrete løsninger. Konklusjonene fra en slik konsekvensutredning kan tenkes å gi rammer for en felles kommunedelplan for transportsystemet i Oslo vest. Nedenforstående fremdriftsplan er ment som et uforpliktende forslag. Hvordan planoppfølgingen etter konsekvensutredning fase II skal utføres, tar vi ikke stilling til i denne omgang.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
KU fase I	XXXXXXXXXXXXX								
KU fase II			XXXXXXX						
KDP				XXXXXXX					
Reg.plan					XXXXXXXXXXXXX				
Utbygging								XXXXXXX	

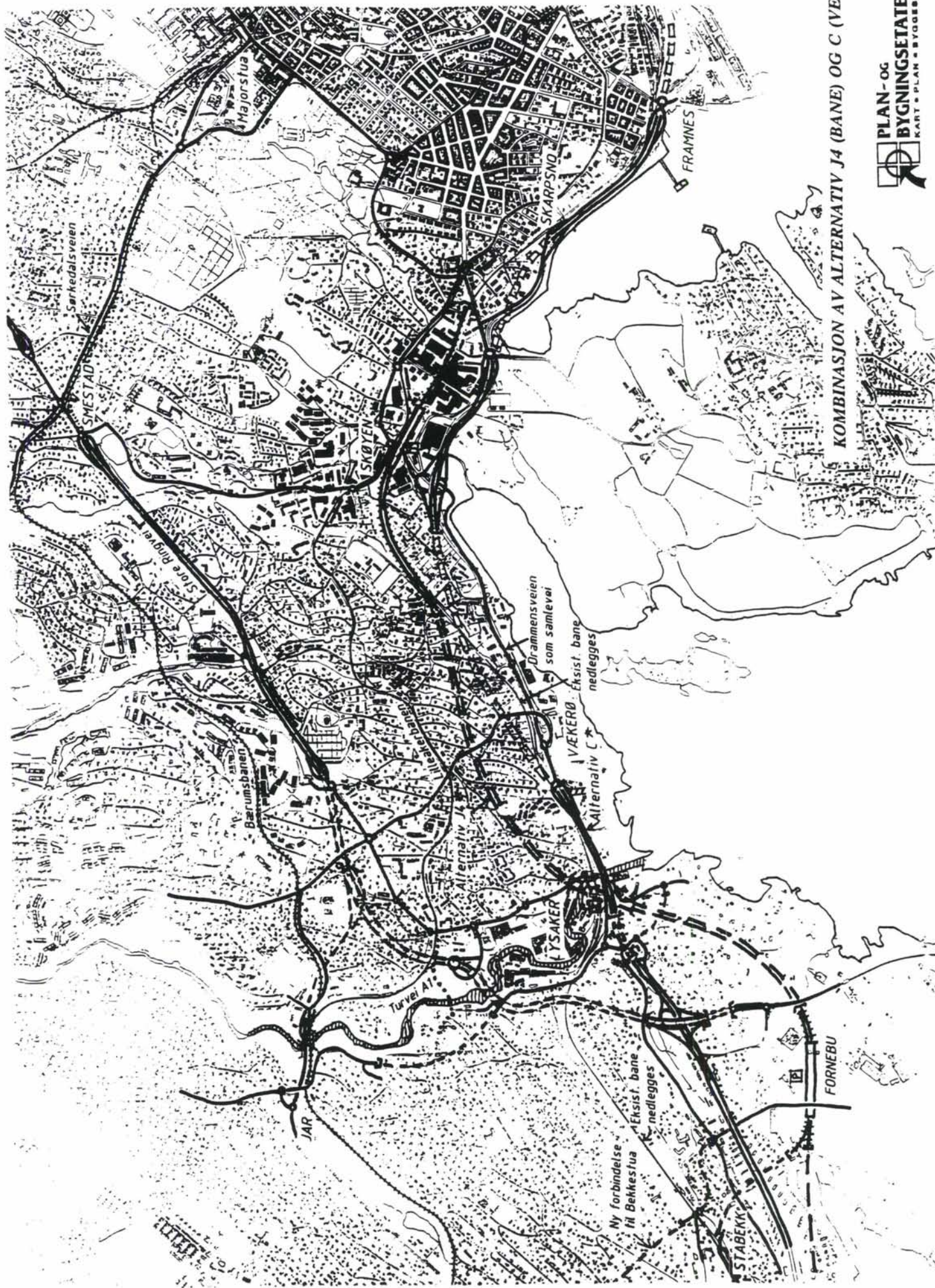


KOMBINASJON AV ALTERNATIV J2 (BANE) OG B (VEI)



PLAN- OG
BYGNINGSETATEN

KART- OG PLAN- BYGGESAK



KOMBINASJON AV ALTERNATIV J4 (BANE) OG C (VEI)

PLAN- OG
BYGNINGSETATEN
KART- OG PLAN- BYGGESAK

Vedlegg 2:

Berørte etaters vurdering av konsekvensutredningen.

2.1 Trafikksjefens etat.

I det videre arbeidet må tiltakshaverne vurdere behovet for innfartsparkering i "Vestkorridoren".

2.2 Park- og idrettsvesenet.

Turvei A1 langs Lysakerelvas østre er utelatt fra kartene benyttet i utredningen. I neste fase må denne feilen rettes opp slik at konsekvensene for turveien blir belyst.

2.3 Oslo Energi.

Oslo Energi har ingen kommentarer til fase I. Etaten regner med å bli tatt med på samarbeid i detaljplanleggingen slik at forhold omkring understasjoner og kabler / linjer i det aktuelle området blir ivaretatt.

2.4 Byantikvaren.

Byantikvaren anser at de momenter Riksantikvaren har skissert til utredningsprogram for fase I for kulturminner og kulturmiljø, i stor grad er gjennomført i foreliggende konsekvensutredning fase I. Likevel er det noen deler av utredningen som er mangelfull hva angår konsekvenser for kulturmiljø og kulturminner.

De negative konsekvenser for landskapsrommet, siktlinjer og kulturmiljøet ved en tunnel i Frognerkilen, er i liten grad beskrevet. Selve tunnelpåhugget og rampene er lagt på det mest uheldige stedet der hvor kilen er smalest. I neste fase bør det vurderes om tunnelpåhugget kan trekkes noe lenger sydøstover. Men uansett er det positivt med hensyn til landskapet og kulturmiljøet at veien innerst i Frognerkilen legges i tunnel.

Byantikvaren anser det som meget uheldig at det homogene kulturmiljøet Harbitzalleen 2-12 vil bli gjennomskåret av ny jernbanetrasé. Han er også bekymret for det fredete lokkeanlegget Sofienlund. Byantikvarens krav til konsekvensutredning fase II er redegjort for i vedlegg 3.

2.5 Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn.

Utredningen legger i for stor grad til rette for økt privatbilbruk. Etaten forventer at veibasert kollektivtrafikk blir tillagt større vekt i fase II. Det er ikke vurdert om enkelteierdommer må innløses som følge av at normer for trafikkstøy og luftforurensning ikke kan tilfredsstilles. Boligblokk ved Maritim er eksempel på en eiendom som bør vurderes innløst.

Tiltakenes konsekvenser for støy på det kommunale veinettet er ikke utredet. Barriereeffekter av store vei- og jernbaneanlegg er ikke vurdert. Det er positivt å legge E18 i tunnel ved Vækerø. Det bør vurderes om E18 også kan legges i tunnel på deler av strekningen Framnes - Vækerø. Gang- og sykkeladkomst til fjorden må sikres på flere steder på strekningen mellom Framnes og Lysaker. Bygging av tunnel innerst i Frognerkilen må utføres slik at våtmarksområdet på Bygdøysiden ikke tar skade.

2.6 Oslo Sporveier.

Referansealternativet inneholder kun tiltak og endringer i driftsopplegget som forventes gjennomført innen år 1998. Dette alternativet viser seg å gi store forbedringer for kollektivtilbudet uten for omfattende endringer i infrastrukturen, noe som driftsopplegget med pendeldrift øst - vest er sterkt medvirkende til. Foreliggende utredning dekker i liten grad hele transportsystemet i Vestkorridoren. Den er primært en veiutredning supplert med NSB's utredning av dobbeltspor Skøyen - Asker. Satsing på annen kollektivtrafikk enn NSB's dobbeltspor er lite beskrevet.

Oslo Sporveier synes at anbefalingene bedre bør gjenspeile den ønskede utviklingen enn bare å bygge opp under en gitt trendutvikling, som kanskje heller ikke er riktig. Sporveien uttrykker tvil om modellbeskrivelsen av kollektivtilbudet gjenspeiler virkeligheten godt nok. Med mål om økt kollektivandel mener Sporveien at en større del av de 5 milliarder kronene det her er snakk om, vil være riktige å investere i lokale banesystemer og mateterminaler i tilknytning til et godt utviklet bussnett. Sporveien mener at Oslo ikke kan akseptere en ytterligere utbygging av veianlegg inn mot byen, som i seg selv kan bidra til å gi en vekst i privatbiltrafikken. Den forventede økning av trafikken vestfra mot Oslo må primært tas hånd om av kollektive transportmidler.

2.7 Vann- og avløpsverket.

Veitunnel i Frognerkilen vil berøre Vann- og avløpsverkets hovedvannforsyning til Bygdøy samt en pumpeledning for avløp. Både forslag til diagonal mellom Bærumsveien og Vækerø samt de tre foreløpig anbefalte traseene for dobbeltspor, kan komme i konflikt med VEAS-tunnelen. Tunnelutløp ved Vækerøstuen kan komme i konflikt med en overløpstunnel fra VEAS-tunnelen. Vann- og avløpsverket ønsker å delta i den videre utrednings- og planprosessen for å kunne kommentere forslagene.

2.8 Veivesenet.

Oslo Veivesen synes det overordnede veisystemet ved Skøyen samt fordeling og avvikling av trafikken bør utredes nærmere. Spørsmålet om terminal ved Skøyen må avklares. Veivesenet understreker behovet for å få etappevis utbygging og trafikkavvikling i anleggsperioden grundig utredet.

Vedlegg 3:

Oslo kommunes krav til konsekvensutredningsprogrammene for fase II.

3.1 Konsekvensutredningsprogram fase II for vei.

Utforming av tiltakene for vei og bane må grundig samordnes, helst ved en felles konsekvensutredning for fase II. Det må utføres trafikale vurderinger av nåsituasjonen basert på tellinger og andre undersøkelser i marken. Forslag til transportsystem i Vestkorridoren må, i tillegg til å bli testet mot en kjent fremtidssituasjon, også testes mot en situasjon der transportsystemet i de øvrige delene av regionen er "ferdig utbygget". Testing av løsningsforslag må vise hvordan transportstrømmer fordeles på vei- og banenett. Konsekvensene for Oslo og særlig indre by må komme klart frem. Bindinger og fleksibilitet med hensyn til etappevis utbygging må utredes.

Utbygging ved holdeplasser og banestasjoner i Oslo vest må vurderes med hensyn til overføring fra bil til kollektiv. Virkning av parkeringsrestriksjoner i indre by og sentrum må vurderes. Som tiltakshaver selv påpeker i sitt utredningsprogram, må det utføres omfattende utredninger av veibaserte kollektivtiltak. Innfartsparkering bør være med som et eget utredningstema.

Dagens problemsoner og miljøsoner må kartlegges. Forslag til tiltak må drøftes med hensyn til endring av disse sonene. Tiltakenes barrierevirkninger må beskrives ikke bare i form av tilgjengelighet til friområder, men også tilgjengelighet til skoler, nærsentra, holdeplasser, "nabogrenden" og annet. Tiltakene må vurderes i forhold til eksisterende og planlagt grøntstruktur. Tiltakenes virkninger på støyforhold på kommunale veier må beskrives. Det må vurderes innløsning av boligeiendommer som får støy- og luftforhold som overskrider normer.

Eventuelle inngrep i Frognerkilen må beskrives grundig med tanke på konsekvenser for landskap, kulturmiljø og kulturminner. Det må foretas en vurdering av om tiltakene vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner (forminner). Tiltakenes konsekvenser for vann- og avløpsnett må også grundig belyses.

Hvilke veitiltak Oslo kommune ønsker utredet i fase II, fremgår av punkt 3.3 nedenfor.

3.2 Konsekvensutredningsprogram fase II for bane.

Utforming av tiltakene bane og vei må grundig samordnes, helst ved en felles konsekvensutredning for fase II. Det må utføres trafikale vurderinger av nåsituasjonen basert på tellinger og andre undersøkelser i marken. Forslag til transportsystem i Vestkorridoren må, i tillegg til å bli testet mot en kjent fremtidssituasjon, også testes mot en situasjon der transportsystemet i de øvrige delene av regionen er "ferdig utbygget". Testing av løsningsforslag må vise hvordan transportstrømmer fordeles på vei- og banenett. Konsekvensene for Oslo og særlig indre by må komme klart frem. Bindinger og fleksibilitet med hensyn til etappevis utbygging må utredes.

Utbygging ved holdeplasser og banestasjoner i Oslo vest må vurderes med hensyn til overføring fra bil til kollektiv. Virkning av parkeringsrestriksjoner i indre by og sentrum må vurderes. Det må utføres omfattende utredninger av veibaserte kollektivtiltak, knutepunkts-tiltak og terminaltiltak. Innfartsparkering bør være med som et eget utredningstema.

Dagens problemsoner og miljøsoner må kartlegges. Forslag til tiltak må drøftes med hensyn til endring av disse sonene. Tiltakenes barrierevirkninger må beskrives ikke bare i form av tilgjengelighet til friområder, men også tilgjengelighet til skoler, nærsentra, holdeplasser, "nabogrenden" og annet. Tiltakene må vurderes i forhold til eksisterende og planlagt grøntstruktur. Det må vurderes innløsning av boligeiendommer som får støy- og luftforhold som overskrider normer. For løsningsforslaget fire spor om Fornebu, må alternativ bruk av friggitt togtrasé fra Bestum til Stabekk samt Lysaker stasjon utredes.

Eventuelle inngrep i Harbitzalleen 2-12 må beskrives grundig med tanke på konsekvenser for landskap, kulturmiljø og kulturminner. Det må foretas en mer detaljert vurdering om tiltakene vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner (forminner) og nyere tids kulturminner. Eventuelle avbøtende tiltak må også vurderes. Tiltakenes konsekvenser for vann- og avløpsnett må også grundig belyses.

Forøvrig viser vi til tidligere muntlige og skriftlige kommentarer til program for fase II som vi har intrykk av stort sett er imøtekommet i foreliggende programforslag.

Hvilke banetiltak Oslo kommune ønsker utredet i fase II, fremgår av punkt 3.3 nedenfor.

3.3 Vei- og banesystem Oslo kommune ønsker utredet i fase II.

Basert på kommentarene i Vedlegg I, pkt.1.4 ønsker Oslo kommune å få utredet flere alternativer innenfor hovedalternativene for dobbeltspor og veisystem. Som en samlet illustrasjon for våre bemerkninger vises til figuren på neste side.

Jernbanen:

1. Avgreningen fra Skøyen stasjon mot vest må i prinsippet følge dagens trasè for Drammenbanen innenfor NSB's tilgjengelige areal. Både i alternativ H2* og J4* forutsettes det tunnelstrekning vest for Bestumveien.
2. I alternativ H2* bør de nye sporene legges syd for eksisterende på dagstrekningen mellom Frantzebråten og Lysaker, på innvundet veiareal mot Drammensveien.
3. Trase for J4* via Fornebu må justeres slik at jernbanen ligger nærmest utbyggingsområdene, og ny E 18 lengst fra. Traseen må forøvrig samordnes mot veisystemet, bl.a. for å oppnå god tilgjengelighet til stasjonen. Lysaker stasjon bør ikke ligge så dypt som foreslått. En annen konstruktiv løsning enn fjelltunnel bør utredes. Stabekk stasjon må kunne beholdes.

Veisystem:

1. Alternativ B* for E 18 må omfatte tunnel frem til Skøyen, for å kunne oppnå en sammenhengende samlevei langs Drammensveien mellom Lysaker og Skøyen.
2. Føringen for E 18 innerst i Frognerkilen må utredes med en lengre strekning under terreng. Det må tas nødvendig hensyn til planlagt park ved Skarpsno som del av det ferdige veianlegget.
3. Direkte tilknytning mellom Store Ringvei/Granfosslinjen og Bærumsveien v/bygrensen må utredes m.h.t. trafikal virkning og kostnader for begge hovedalternativ B og C. En planfri kryssing for turvei A1 forbi Kolsåsbanen og Bærumsveien må også utredes.
4. Vollsveien bør utbedres, inkl. tunnel forbi Jar skole, for å få en god og direkte samlevei-forbindelse mellom Fornebu/Lysaker og Østerås/Eiksmarka. Dette vil erstatte behovet for en ny veiforbindelse over Lysakerelva mellom Vollsveien og Granfosslinjen v/Mustad.
5. Dersom alternativ C skal utredes videre, vil Oslo be om at E 18 på strekningen mellom Frantzebråten og Skøyen legges i tunnel, og med avgrening for en eventuell diagonal mot Bærumsveien fra tunnelen. Dette vil løse problemene ved Maritim.



TRAFIKKSJEFENS ETAT

Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

PLAN-OG BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR.	MOTTATT
94/35630	21. JUN 94
AVD. BT	SAKS. 512.5
940031550	



Saksbeh.: Kjersti Nielsen
Tlf.: 22082084

Deres ref.: Rune Andreassen

Vår ref.: TBH/Plan/kn
Ark. nr.: 512/28310 jfr. 28326

Dato: 16.06.94

Vedr. transportutredning "Vestkorridoren". Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase I.

Vi viser til brev av 29.03.93 vedr. høringsutkast til nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, der Trafikksjefens etat forutsetter at man ser på behovet for innfartsparkering i det videre arbeidet.

Vi har ingen ytterligere kommentarer når det gjelder "Vestkorridoren".

Vennlig hilsen

Tord Bern Hansen
teknisk sjef

Arvid Røed
avdelingsjef



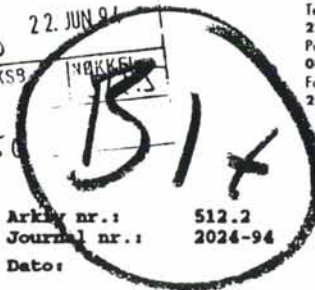
Oslo kommune
Park- og idrettsvesenet

Plan og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

OSLO KOMMUNE	
PLAN-OG BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR.	MOTTATT
94/36030	22. JUN 94
AVD. BT	SAKS. 512.5
940031550	

Arkiv nr.: 512.2
Journal nr.: 2024-94

Deres brev:	Deres referanse:	Vår referanse:	Dato:
7.6.94	94/31563 940031550	O.R.	17.06.94



Postadresse:
Kingsgt. 17
0457 Oslo, Norge
Telefon:
22 38 18 70
Telefax:
22 71 52 13
Postgirokonto:
0802 2747046
Foretaksnr.:
28402279

TRANSPORTUTREDNING "VESTKORRIDOREN". OSLO KOMMUNES UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I.

Vi viser til brev av 7.6.94.

Registreringskartene i konsekvensutredningen viser ikke turvei A1 langs Lysakerelven på Oslos side. Turveien er ikke vist overensstemmende med Grøntplanen på Sollerudområdet. Det er naturlig at kartene rettes i henhold til dette for at konsekvensene for turveien blir belyst.

Park- og idrettsvesenet har forevrig ingen bemerkninger til det fremlagte materialet.

Park- og idrettsvesenet

Steinar A. Helgesen
plan og utviklingsjef

Ola Raade
prosjektleder

TE h'drubbhvektstnotat-br/ekstem/VESTKORR.DOC

Kontoradresse:
Fredensborgvn. 24-26
0177 Oslo

Postadresse:
Postboks 8263 Hammersborg
0129 Oslo

Telefon:
Sentralt: 22082000
Direkte: 22082080

Teletax:
22082001
22082061

park og idrett



OSLO KOMMUNE
BYANTIKVAREN

Majorstuvn. 8 0353 Oslo
Postboks 5431 Majorstua
0305 Oslo
Tlf. 22 55 72 48 - 22 55 72 49
Telefax 22 44 18 05

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

OSLO KOMMUNE		
PLAN-OG BYGNINGSETATEN		
JOURNALNR. 1	MOTTATT	
94/39469	7. JUL 94	
AVD.	SAKSB.	NØKKEL
		1350/94
MAPPENR 940031550		

512.5

Deres saksbehandler

RA

Deres henvendelse av

07.06.94

Vår saksbehandler

LM

Dato

30.06.94

**TRANSPORTUTREDNING "VESTKORRIDOREN" -
UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE 1.**

Det vises til Deres brev datert 7. juni då. samt oversendte saksdokumenter fra NSB og Statens vegvesen Oslo vedrørende transportutredning for "Vestkorridoren".

Byantikvaren i Oslo, er Oslo kommunes rådgiver i antikvariske spørsmål, og delegert myndighet i henhold til Lov om kulturminner av 9. juni 1978. Uttalelse til konsekvensutredning fase 1 oversendes herved til Plan- og bygningsetaten som samordner Oslo kommunes uttalelser i saker etter Plan- og bygningslovens kap. VIIa, samt i gjenpart til Riksantikvaren som rette høringsinstans i konsekvensutredninger, jfr. rundskriv T-4/92 fra miljøverndepartementet.

Transportutredningen for Vestkorridoren, som i Oslo omfatter jernbane fra Skøyen til Lysaker og utbedring av E-18 mellom Frognerkilen og Lysakerelva, gir et bredt bilde av bakgrunn, målsetting og konsekvenser for utbyggingen. I konsekvensutredningen er forholdet til enkelt-kulturminner og kulturmiljø beskrevet i forhold til en detaljert metodikk (kategorier), beskrevet på s. 161 i utredningen. Byantikvaren ser det som positivt at kulturmiljøer og større landskapsrom er trukket inn som et viktig element i tillegg til beskrivelse/presentasjon av enkeltkulturminner. Likeledes at miljøet omkring de enkelte kulturminner er vektlagt, og evt. uheldig miljø-påvirkninger omkring kulturminner er påpekt.

I brev fra Riksantikvaren datert 16. mars 1993 vedrørende nytt dobbeltspor, og mars 1992 vedrørende E-18, gis det innspill til program for videre utredning for kulturminner og kulturmiljø. Byantikvarens anser at de momenter som er skissert til utredningsprogrammet i stor grad er gjennomført i den presenterte konsekvensutredning fase 1. Enkelte momenter som i for liten grad er utredet eller direkte konflikter som ikke fremkommer skal likevel påpekes.

Veianlegget mellom frognerkilen og Lysakerelva.

I kap. 7, konsekvenser for miljø, beskriver i liten grad de uheldige konsekvensene utbyggingen av veien i Frognerkilen vil få for landskapet/kulturmiljø dette området. På figur 7.42-14 blir tiltaket illustrert. I billedteksten påpekes det at det kan bli nødvendig med endel utfylling i Frognerkilen, samt at tunnelpåhugg og ramper vil bli arealkrevende og at terrengetilpassningen svært vanskelig. Ut fra hensynet til Frognerkilen som viktig landskapselement, og de mange kulturminner omkring Frognerkilen vil den foreslåtte utbyggingen bli svært uheldig. De negative konsekvensene knyttet til landskapsrommet, siktlinjer og kulturmiljøet er i liten grad beskrevet. Selve tunnelpåhugg og rampene er i skissen anlagt på det mest uheldige stedet, der hvor kilen er som smalest. I videre utredning, fase 2, bør det vurderes om tunnelpåhugg kan trekkes noe syd-østover, men i påtenkte traseer. At veien innerst i Frognerkilen legges i tunnel er samlet sett positivt ut fra hensyn til landskapet og kulturmiljøet i området.

Jernbaneutbyggingen.

I utredningen er det påpekt at miljøet omkring Skøyen stasjon vil bli noe forringet ved at ny jernbane legges noe nærmere den gamle stasjonsbygningen. Det påpekes videre at utbyggingen ikke får direkte konsekvenser for det fredete løkkeanlegget Sofienlund. Det presiseres likevel av ved detaljutformingen må det tas hensyn til dette anlegget, noe som illustrerer at utbyggingen ikke kan sies å være til det beste for det fredete løkkeanlegget.

I utredningen påpekes det at jernbaneutbyggingen vil få meget uheldige følger for bevaringsverdig villabebyggelse i Harbitzalleen 2-12. Minst to av husene må rives og områdekarakteren vil endres betraktelig. Byantikvaren anser det som meget uheldig at dette homogene kulturmiljøet vil bli gjennomskåret av ny jernbanetrasee.

Vurdering av de tre veg- og jernbanekorridorene.

Det er ikke presentert alternative veg- eller jernbanetraseer for de deler av traseen som berører Oslo. Det foreligger derfor i realiteten kun en vei- og jernbanetrasee i Oslo. Byantikvaren vil derfor ikke foreta en vurdering av de forskjellige alternativer.

Vurdering av konsekvensutredning fase I.

Den presenterte konsekvensutredning fase I gir et helhetlig og tildels detaljert bilde av kulturminner og kulturmiljøer i det utbyggingsområdet som ligger i Oslo kommune. Enkelte konfliktpunkter, kan og bør ytterligere utredes, men da det ikke foreligger alternative vei- og jernbanetraseer vil det være mer hensiktsmessig at dette arbeidet utføres i fase II.

Byantikvaren vil derfor konkludere med at den fremlagte konsekvensutredning fase I tilfredsstiller de krav som er satt i godkjente programmer, og Riksantikvarens forslag til innhold i programmet, jfr. brev fra mars 1992 og mars 1993.

Konsekvensutredning, fase II.

I oversendte dokument, forslag til program for konsekvensutredning fase II, s. 7 blir det videre arbeidet med kulturminner og kulturmiljø beskrevet. Det skal bl.a foretas en mer detaljert vurdering og registrering av nyere tids kulturminner. Eventuelle konflikter i forhold til særskilt verneverdige kulturminner eller kulturmiljøer skal utredes på detaljnivå med angivelse av mulige tiltak som sikring, flytting eller dokumentasjon.

Da det i realiteten ikke foreligger alternative vei- og jernbanetraseer for Osloområdet, vil innholdet i fase II i all hovedsak bestå av en detaljvurdering av den ene vei- og jernbanetraseen.

Forhold innenfor Oslo som må utredes nærmere i fase II:

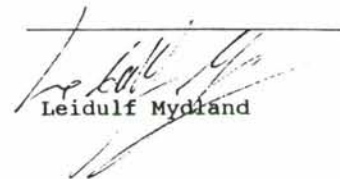
- Veianlegget:** Frognerkilen.
Hensyn til overordnet landskap omkring Frognerkilen.
Veien som barriere mellom Bygdøy og Skøyen/Skarpsno.
Hensynet til kulturminner omkring Frognerkilen.
Hensynet til Frognerkilen som landskapselement, jfr, muligheter for utfylling.
- Jernbanen:** Harbitz alleen 2-12
Nærmere belyse tiltakets direkte konsekvenser for enkeltbygg.
Belyse tiltakets konsekvenser for Harbitz alleen 2-12 som kulturmiljø.
Vurdere avbøtende tiltak.
- Skøyen stasjon og Sofienlund:** Vurdere tiltakets konsekvenser mht. miljøet omkring disse verdifulle kulturminner.
Avbøtende tiltak.
- Fornminner:** I konsekvensutredning fase II må det også foretas en vurdering om tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner (fornminner), jfr. lov om kulturminner av 9. juni 1978 § 9. I konsekvensutredningen er kun dette aspektet trukket inn i berørte områder i Akershus fylke, jfr. Fylkeskonservatorens medvirkning. De samme forhold vil også gjelde for Oslo, hvor Byantikvaren har samme rolle som Fylkeskonservator i Akershus.

Nyere tids
kulturminner/
Kulturmiljø:

I konsekvensutredning fase II må det også foretas en mer detaljert vurdering av tiltakets konsekvenser for nyere tids kulturminner/kulturmiljøer, samt vurdering av avbøtende tiltak.

Byantikvaren i Oslo


Tom Wassum
etter fullmakt


Leidulf Mydland

Gjenpart: Riksantikvaren



Oslo kommune

Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn

Vestbyvn. 13-2 D, 0976 Oslo, Tlf. 22 82 13 00, Telefax 22 82 06 20

BIH

Plan- og bygningsetaten
Byutviklingsavdelingen
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

OSLO KOMMUNE		
PLAN-OG BYGNINGSETATEN		
JOURNALNR.	MOTTATT	
94/39415	06. JUL 94	
AVD. B	SAKSB.	HØKKEL 512 S
PERNR. 940031550	MERK.	

Deres henv.av 94.06.07 Deres ref. 940031550 Vår saksbeh. S.Sjolie Sak: 94/1469-2 Arkiv: 217.233 Dato: 94.06.30

**Transportutredning "Vestkorridoren".
Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase I**

Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn (Miljøetaten) viser til mottatt ekspedisjon fra Plan- og bygningsetaten, Byutviklingsavdelingen.

Miljø- og næringsmiddeletaten har i denne sammenheng rådgivende funksjon overfor Plan- og bygningsetaten og den lokale helseforvaltning. Bydelshelsetjenesten i bydelene Bygdøy - Frogner, Roa og Ullern har ansvaret for miljørettet helsevern innenfor planområdet.

Miljøetaten vil med bakgrunn i foreliggende utredningsmateriale gi følgende kommentarer:

- Det er ikke funnet åpenbare feil i konsekvensutredning fase I. Miljøetatens vurdering er at planen i for stor grad legger til rette for økt privatbilbruk. Etaten forventer at konsekvensutredningsarbeidet i fase II vektlegger veibasert kollektivtrafikk i større grad.
- Konsekvensutredning - fase I har ikke vurdert om enkelteierdommer må innløses som følge av at normer for vegtrafikkstøy/jernbanestøy og luftforurensninger ikke kan tilfredsstilles. Konsekvensutredningsarbeidet i fase II må vurdere dette. Etaten kan i denne sammenheng f.eks. nevne boligblokk ved Maritim som mulig innløsningsobjekt.
- Konsekvensutredning - fase I inneholder ikke støykonsekvensvurderinger for kommunale veier som får mertrafikk pga planen (kun riks- og fylkesveger er regnet inn). Etaten forventer at konsekvensutredningsarbeidet i fase II fanger opp denne problemstillingen.
- Barriereeffekter av store veier/jernbanesporområder er ikke vurdert. Etaten ser det som et vesentlig poeng at befolkningen i Oslo har svært dårlig tilgjengelighet til deler av fjorden pga. større veganlegg/sporområder. Vi ser det som positivt at deler av E-18 blir

lagt i tunnel ved Vækerø. Konsekvensutredningsarbeidet i fase II bør vurdere om større deler av E-18 innenfor Oslo bys grenser kan overbygges (Framnes - Vækerø). Gang- og sykkeladkomst til fjorden må sikres på flere steder innenfor planområdet (Oslo).

- Byggingen av planlagt tunnel innerst i Frognerkilen må utføres slik at våtmarksområdet i Frognerkilen (på Bygdøysiden) ikke tar skade, hverken på kort eller lang sikt.

Med vennlig hilsen
ETAT FOR MILJØRETTET HELSEVERN OG NÆRINGSMIDDELILSYN
Avdeling for miljørettet helsevern

Eyolf Osmundsen
Eyolf Osmundsen
Avdelingssjef

Svein Sjøke
Svein Sjøke
Avd.ingeniør I

kopi: Bygdøy Frogner bydelsforvaltning v/Bydelsoverlegen
Roa bydelsforvaltning v/Bydelsoverlegen
Ullern bydelsforvaltning v/Bydelsoverlegen
Fylkesmannen i Oslo v/Miljøvernabdelingen, Boks 8111 Dep. 0032 Oslo



B1;

Oslo kommune
Vann- og avløpsverket

Plan og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

OSLO KOMMUNE	
PLAN- OG BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR.	MOTTATT
94/38973	30. JUN 94
AVD. B	SAKSB. R A
NØKKEL 512.5	
940031550	

Deres ref.: 940031550
94/31563

Deres brev: 070694

Vår ref.: 94/1364
3733/94
651.0

Dato: 27.06.94

Saksbehandler: E Dahl
R:\BREV\ED0627A.SAM

TRANSPORTUTREDNING "VESTKORRIDOREN". OSLO KOMMUNES UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I.

Det vises til oversendte materiale fra Statens veivesen og NSB.

OVA antar at alle planforslagene vil kunne medføre konsekvenser for hovedledningsnett, da inngrepene i forhold til dagens situasjon vil være store.

Alle veialternativene har som forutsetning 6-felts E18 i tunnel under Bygdøykrysset og Frognerkilen. I dette området har OVA ledninger som krysser veien. Her er både en pumpeledning for avløp og hovedvannforsyningen til Bygdøy. I tillegg ligger hovedvannledningen til Bygdøy langsetter Sjølystveien fra kryssingspunktet og frem mot Messehallen på Sjølyst.

Ved Vakerø vil alt. A og B kunne komme i konflikt med en overløpstunnell fra VEAS-tunnellen. I denne tunnellen ligger også en 700mm avløpspumpeledning. Tunnellen ligger parallellt med Vakerø terrasse og går ut ved Franzebråten.

Diagonalen Jar-E 18 i alt. C vil kunne komme i konflikt med selve hovedtunnellen, VEAS-tunnellen, som er hovedtunnel for avløpet fra Oslo. Tunnellene er ca 3,0-3,5m i diameter.

I tillegg ligger det relativt store selvfallsledninger i Lilleakerveien som vil kunne bli berørt av veiplanforslagene.

Når det gjelder planene for nye togtrasèer antas det at det først og fremst er viktig å kommentere OVA's hovedtunnel for avløp, VEAS-tunnellen. Den starter ved Frognerparken og har trase' videre mot Hoff og Bestum og deretter videre mot Lilleaker. U ifra planene kan det virke som om alle tre bane-forslagene vil medføre kryssing av denne tunnellen.



Oslo kommune
Veivesenet

B1j

OSLO KOMMUNE	
PLAN-06 BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR.	MOTTATT
94/39776	04. JUL 94
AVD. B	SAKSB.
NØKKEL 512.5	
940031550 MERK	

Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

J nr
94003935

Deres ref: Mappen 940031550
R. Andreassen

Deres brev: 1994.06.07

Vår ref: T.E.Godager
TIF 22 66 20 45
o/ovv/teg-tran.doc

Dato: 1994.06.30

**TRANSPORTUTREDNING "VESTKORRIDOREN"
OSLO KOMMUNES UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I**

Oslo veivesen har følgende bemerkninger:

Det overordnede veisystem ved Skøyen samt fordeling og avvikling av trafikken/kollektivtrafikken, bør utredes nærmere som en del av utredningen.

Spørsmålet om terminal ved Skøyen må avklares.

Det er forutsatt at alternativenes ulike bindinger og fleksibilitet når det gjelder etappevis utbygging, skal utredes videre. Vi vil understreke at spørsmålet om etappevis utbygging og trafikkavvikling i anleggsperioden, må utredes grundig.

Forøvrig har Oslo veivesen ikke noe å bemerke.

OSLO VEIVASEN

K. Backer
K. Backer
plansjef

A. H. Hamstad
A. H. Hamstad
overingeniør
TEB

POSTADRESSE: Trondheimsveien 5
0560 OSLO
KONTORADRESSE: Herslebs gate 19
0561 OSLO

TELEFON: 22 66 20 20, sentralbord
Direkte innvalg til
saksbehandler
22 66 22 06, vakt

TELEFAX: 22 66 29 68, vakta, dognbetjent
22 66 21 69, arbeidsvarsling
22 66 21 15, tungtransport, dispensasjon

OSLO KOMMUNE	
PLAN-OG BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR.	MØTTATT
94/39777	04. JUL 94
AVF	SAKSS.
Bi	5125
MAPPE NR. 110031550	

Oslo Energi

Oslo Energi AS
 Postadresse : P boka 2481 Solli, 0202 OSLO
 Hovedkontor : Sommerrogt. 1, OSLO
 Telefon : 22 43 50 50
 Telefaks : 22 43 51 69
 Tlx : 78715
 Faks : 962942172

Plan- og Bygningsetaten
 Trondheimsveien 5
 0560 OSLO

Att : Rune Andreassen

Deres brev	Deres ref.	Vår ref.	Behandles av	Dato
	J.nr. 94/31563	TMPe/gw	Tor-Magne Pettersen	29.06.94
		APP	Prosjektingeniør	

BIK

Transportutredning "Vestkorridoren".

Oslo Kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase I.

Oslo Energi har ingen kommentarer til utredningen i denne fasen. Når detaljplanleggingen starter har OE behov for et nærmere samarbeid med utbygger med henblikk på konsekvenser i forhold til våre understasjoner og kabler/linjer i det aktuelle område.

Med hilsen
 Oslo Energi AS

for *Knut Finstad*
 avdelingsleder

Tor-M. Pettersen
 Tor-Magne Pettersen



AS Oslo Sporveier



BIK

Til
 Plan- og bygningsetatens
 byutviklingsavdeling,
 Trondheimsveien 5,
 0560 Oslo

Deres ref./Deres dato	Deres ref.	Dato
940031550/07.06.94	PK/akj	01.07.94

Transportutredning "Vestkorridoren".
Offentlig ettersyn av konsekvensutredning fase 1 og forslag til programmer for fase 2, etter plan- og bygningsloven kap. VII-A

Innledning

AS Oslo Sporveiers virksomhet i vestområdet, innenbys som utenbys, tilsier at selskapet er egen høringsinstans, og vi vil sende vår endelige høringsuttalelse til Bærum kommune, Akershus fylke, samt direkte til tiltakshaverne, med frist 15.09.94. Dette brev er et innspill til PBE som hjelp til samordning av høringsuttalelser Byrådet vil legge frem for byutviklingskomiteen som kommunens forslag til uttalelse i saken.

Transportutredningen skal dekke trafikksystemet i hele Vestkorridoren. Forslagene går imidlertid mest på E18-strengen der SVO/SVA er tiltakshavere for ny motorvei Framnes - Asker og NSB for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. NSB har utarbeidet egen melding for dobbeltsporet parallelt med gjennomføring av den overordnede transportanalysen som også omhandler kollektivtrafikken. Sporveien viser til sitt svar til NSB 15.04.93 på høringsrunden om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Målet med denne utredningen (fase 1, som er felles for begge prosjektene) er bl a å avklare rollefordelingen mellom vei og jernbane. Transportutredningen skulle være et viktig grunnlag for dette arbeidet, der kapasitetsbehovet samt tilbringersystemet kunne fastlegges ut ifra alternative fremtidige behov i år 2010. Planleggingen skulle legges opp som en videreføring av TP 10 for Oslo / Akershus mht Vestkorridoren. Som utgangspunkt skulle både TREND-, KOLLEKTIV- og MILJØ-senariet i TP 10 bli fanget opp i utredningsarbeidet. Følsomhetsanalyser skulle gjennomføres og parkerings-begrensning i Oslo / indre by defineres og mates i transportmodellen.

Referansealternativet, eller 0-alternativet svarer til situasjonen i 2010 uten ytterligere investeringer eller endringer i driftsopplegget enn det som allerede er vedtatt til utførelse i perioden 1994-98. Dette alternativet viser seg å gi store forbedringer for kollektivtilbudet uten for omfattende endringer i infrastrukturen, noe som driftsopplegget med pendeldrift øst - vest er sterkt medvirkende til.

For alternative transportsystemer utover referansealternativet er det tatt med bane-
forlengelser til Rykkinn, Hosle / Bekkestua / Sandvika, samt det alternative forslaget
med bybane Nationaltheatret / Fornebu. Fordelingen i Oslo via T-banering, trikk til
Vika, Aker Sykehus og nye rikshospitalet på Gaustad er også med i vurderingene.

Vårt hovedinntrykk er at utredningen ikke er en utredning for hele transportsystemet
i Vestkorridoren. Den er primært en veiutredning supplert med NSB's utredning av
dobbeltspor Skøyen - Asker. Sammenhengen mellom bolig- og næringsutvikling og
arealbruk på den ene side og samferdselsutbyggingen på den annen er ikke drøftet.
Behovet for ytterligere veiutbygging baseres på en ren trendfremskrivning, som er
en altfor enkel angrepsmåte. Satsing på annen kollektivtrafikk enn NSB's
dobbeltspor er lite beskrevet og enkelte av de forutsetninger som er valgt ved
beregning av kollektivprosjekter er tvilsomme og overaskende.

Kommentarer til resultatene og anbefalingene

Økingen av bosatte og arbeidsplasser i "Vestkorridoren" frem mot år 2010 i vil
ifølge utredningene gi en vekst i kollektivreisene på 16% og i bilturene på 18%.
Transportanalysen viser at det ikke blir noen særlige endringer på fordelingen
mellom kollektiv- og privatbiltrafikk. Det konstateres videre at kollektivandelen
allerede er meget høy i rushtidene, at bilholdet vil øke i perioden og bilen fortsatt
være et raskere alternativ for mange i og med den begrensede tilgjengeligheten til
kollektivtilbudet flere steder i regionen.

Trendalternativet bygger på fortsatt sterkt økt bilhold selv om tidligere prognoser fra
Statens vegvesen er justert noe ned. I Oslo er imidlertid antall registrerte person-
biler gått ned med 9% fra 1987 til 1993. Ikke desto mindre forutsettes det i
utredningen en vekst i antall "lette biler" pr. 1000 innbyggere i Oslo på 12 - 14% frem
til år 2020. Biltrafikken i Oslo har de siste årene vært stabil eller vist svak nedgang.
Kollektivtrafikken har nå en sterk vekst, nærmere 4% i 1993 og ca. 3% i første
halvår 1994 sammenlignet med i fjor. Ingen av ovennevnte tendenser vurderes i
utredningens trendalternativ.

Vi synes at anbefalingene bedre bør gjenspeile den ønskede utviklingen enn bare å
demme opp om en gitt trendutvikling, som kanskje heller ikke er riktig. Det ser ut
som transportmodellen statisk baserer seg på dagens kollektivnett og rutetider.
Prinsippet med mating til bane blir noe utvannet ved å bygge inn 10 min.
omstigningstid på terminalene. Nye Sandvika terminal gir med dette handicap liten
trafikkoverføring, og investeringer i bane- og terminalprosjekter gir generelt dårligere
nytte - kostnads tall enn veiprosjekter med kollektivfelt mot byen. Den kunstig lave
kollektivandelen for bane- og mating til bane prosjekter må skyldes en logisk brist
ved de forutsetninger veiplanleggerne har valgt å legge til grunn for simuleringen i
transportmodellen. Nedkorting av reisetidene med nye banetilbud, og attraktive
omstignings / mate-terminaler må følges opp med finmasket lokalt busstilbud, samt
et veinett tilpasset dette dersom baneinvesteringene skal få en realistisk vurdering i
utredningen. Overgangstidene på moderne omstigningsterminaler bør settes til 3,
maksimum 5 minutter.

Det konkluderes videre med at det er et stort behov for investeringer i transport-
systemet og at utredningene gir et godt grunnlag for anbefalinger av prinsipp-
løsninger for vei og jernbane, men at det ikke er sterke bindinger mellom
investeringer i vei og jernbane og eventuelle fremtidige baneforlengelser. Det siste
forsvares med at eventuelle baneforlengelser ikke vil påvirke stoppmønster for
jernbane eller nødvendig feltbehov på hovedveiene, og at utredningene derfor ikke
gir grunnlag for anbefalinger av tiltak i hele transportsystemet. Vi er enig i det siste,
nettopp fordi det ikke er en fullstendig utredning som foreligger - og at man derfor
heller ikke bør trekke konklusjoner om veiutbygginger for 2,5 milliarder kroner.

For å finne ut hvor / hvordan det er mest samfunnsnyttig å investere i
transportsystemet i Vestkorridoren bør man først kjenne fordeling fjern - nærtrafikk,
og start - målpunkt for reisene i regionen. Når fjerntrafikken er tatt hånd om vil man
kanskje oppdage at det nettopp er slike bindinger at baner kan avlaste vei, og at
enkelte veiutbygginger bør skje på tvers i regionen, til tog / banestasjoner i stedet for
langsmed bane / tog til byen.

I transportmodellen har man også gjort følsomhetsanalyser mht prisforholdet mellom
bil- og kollektivtrafikk, parkeringstilbud og endring i arealstrukturen. Her gir en kraftig
endring i prisforholdet de største utslagene. Spesielt en halvering av takstene har
positiv effekt på kollektivtrafikken. Dette stemmer ikke med våre erfaringer fra
tidligere undersøkelser og internasjonal forskning, og virker som en altfor lettvent
argumentasjon. Det er også verd å merke seg at bruk av prismekanismen overfor
biltrafikken, ved bompasering, ved parkering osv ikke drøftes.

Det foreslås å investeres ca. 5 milliarder kroner i infrastruktur i vei og jernbane i
Vestkorridoren hvis NSB og VD får det som de vil. Med mål om økt kollektivandel
mener vi en større del av dette vil være riktigere å investere i lokale banesystemer
og mateterminaler i tilknytning til et godt utviklet bussnett.

Konklusjoner

Utbygging langs E18 korridoren alene er ikke god byplanlegging. Dette skal være en
transportutredning og ikke bare en konsekvensutredning for ny E18 og nytt dobbelt-
spor for NSB til bedre å ta fjerntrafikken. For den sentrumsrettet trafikken ligger ca.
40% av turene i øvre Bærum. Vi mener derfor at det overfor myndighetene må
pekes på løsninger for konsentrert utbygging ved knutepunkter, koordinert mating
med gode omstigningsmuligheter i et integrert kollektivnett med raskere bane-
fremføring, og færre plasser for langtidsparkering i de sentrumsnære strøk.
Spesielt oppgradering av Kolsåsbanen til 80-100 km/t, større kapasitet, moderne
matebussterminaler og raske rushekspresstog, vil kunne demme opp for troen på at
landeveien er beste forbindelse fra Bærum og Oslo vest til Oslos sentrale strøk.

Til konsekvensutredningsforslaget fase 2 med program for NSB har vi ingen bemerkninger til trasévalgene, men savner mer omtale av alternativenes nytte - kostnads forhold. Vi savner også omtale av de andre banene, og deres muligheter i Oslo vest og Bærum. Sporveien har hatt en sterk trafikkvekst de siste årene med økt markedsandel bl a på grunn av bedret tilbud. Vi har tidligere (i vår uttalelse til fase 1) beskrevet hva vi kan tenke oss av driftsopplegg. Jevnfør vedlagte brev av 15.04.93. Forgreningseffekt for jernbanetrafikken til annen kollektivtrafikk, og spesielt til T-bane- og sporvognsnettet, må videreutvikles i de store knutepunktene.

Til hovedformålene i forslaget for program for konsekvensutredning fase 2 for SVO/SVA vil vi få presisere i tilknytning til det andre punktet "Avklare og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet" at dette må gjelde alle driftsarter, også T-bane / bybane / trikk. Vi ønsker ikke dette bare vurdert ut i fra optimalisering i transportmodellen, men i forhold til hva man makter / ønsker å ta imot av biltrafikk i Oslo. Mengden av biltrafikk som kommer inn over Oslos gatenett vestfra har også en konsekvens for fremkommeligheten til kollektivtrafikken på det samme gatenettet.

Sporveien mener at Oslo ikke kan akseptere en ytterligere utbygging av veianlegg inn mot byen, som i seg selv kan bidra til å gi en vekst i privatbiltrafikken. Det er ikke fysisk plass til en slik trafikkvekst. Den ville dessuten resultere i dårligere bymiljø og større helsemessige belastninger. Å satse på et veinett som har kapasitet for all etterspørsel er svært uøkonomisk og ikke realistisk. Utbygging av kollektivsystemet kombinert med restriksjoner for vei-trafikken, ved for eksempel tidsdifferensierte bomtakster, synes å være en samfunnsmessig lønnsommere måte å løse kapasitetsproblemet på, spesielt for avvikling av rushtrafikken. Dette må igjen bety at den forventede økning av trafikken vestfra mot Oslo primært må tas hånd om av kollektive transportmidler.

Oslo Kommune må i sin uttalelse til KU fase 2 få presisert nettopp disse forhold / begrensninger på Oslo-siden av Vestkorridoren, samt hvilke muligheter vi har til å bidra via banene fra vest ved redusert bilfremkommelighet og parkering i Oslo.

Med hilsen



Knut Skuland
Adm.direktør

B 2

Møte 26. oktober 1994

71 representanter

Rådmannen og kommunaldirektørene var tilstede.

Ordfører: Odd Reinsfelt

Sak 61

Uttalelse til transportutredning for Vestkorridoren, konsekvensutredning fase 1 samt forslag til program for konsekvensutredning fase 2

Formannskapetets innstilling:

Vedr. jernbane:

1. Bærum kommune går inn for et stasjonsmønster for høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med mulighet for betjening av Fornebu i tillegg.
2. Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt. Nåværende jernbanespor forbeholdes lokaltrafikk. Gjenåpning av nedlagte stasjoner på lokalstrekningen vurderes.
3. Bærum kommune ber om at både alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase II.

Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.

I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjertog
4. Kommunestyret er av den oppfatning av innsjekkingsmuligheter i Vestregionen for flyplassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Kommunestyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika, Asker.

Vedr. vei:

1. Bærum kommune støtter forslag om en styrking av E-18 korridoren og ser positivt på Statens vegvesens foreløpige anbefaling av Fornebulinjen.

Bærum kommune avviser utvikling av en 4-felts Bærumsvei.

Avbøtende miljøtiltak for eksisterende E-18 må tas med i de videre utredninger.

Ny E-18 foreslås løst i tunnel også forbi Sandvika.
2. Ny Høvikvei syd må bygges nå, uavhengig av fremdrift for Vestkorridoren forøvrig.

Foreslått forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises. Mer miljømessig akseptabelt forslag må utredes. En ny Vollsvei-forbindelse fra Jar til Lysaker prioriteres høyt.

Bærum kommune vil understreke betydningen av gode tverrforbindelser og at etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge utredes.

Vedr. KU fase II.

1. Når det gjelder KU fase II vil Bærum kommune be om at:
 - * rollefordelingen mellom bruk av bil og kollektivtrafikk vurderes ytterligere i forhold til tider med høy trafikk. Det samlede kollektivtilbudet bør vurderes ytterligere, også tilrettelegging for busstransport
 - * I det videre arbeid bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen.
 - * konsekvensene for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep, støy (struktur- og overflatestøy) og trafikksikkerhet ved de forskjellige tiltak må vektlegges særlig. Avbøtende tiltak må inngå i utredningen.
 - * konsekvenser for direkte berørte institusjoner, bolig- og næringseiendommer blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet, med vekt på behov for sanering og erstatningsspørsmål.
 - * Statens vegvesen og NSB gjennomfører KU fase II som et fellesprosjekt for å sikre et sammenhengende koordinert transportsystem. Bærum kommune ønsker raskest mulig fremdrift. Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og Lysaker må realiseres innen 1999 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

Anna Marie Nes tok opp sitt tilleggsforslag fra formannskapet:

Bærum kommune vil understreke betydningen av at utviklingen av vei og jernbane ses i sammenheng, og at den videre utbyggingen gir mulighet for øket vekst og bedre tilbud i kollektivsektoren, slik at biltrafikkens andel av trafikken kan reduseres.

Avgasser fra biltrafikken er blant de farligste klimagassene, og den store trafikken på motorveiene forårsaker store miljøforstyrrelser og større sykighet hos de som bor langs veiene. Omfattende investeringer i vegsektoren til utbygging av motorvegssystemet vil føre til ytterligere øking i privatbilismen og forurensingen. Jernbanen må derfor prioriteres i den videre samferdselsutbyggingen.

Ved eventuell bygging av vegsystemer i tunnel, må avgassene samles og gis en fullverdig rensing.

Harald Endresen tok opp Skards tilleggsforslag pkt. 2 fra formannskapet:

Kommunestyret anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen.

Inger Zimmermann tok opp Hegtuns forslag fra formannskapet:

Tillegg i innstillingen, første stjernepunkt (møteinnkallingens side 826):

- eller også tilrettelegging for busstransport, med sikte på relativt sterkest mulig vekstmuligheter for kollektivtrafikken.

Eva Holo Kostveit fremmet nytt pkt. 3, 1. avsnitt, formannskapets innstilling:

For å betjene trafikk fra Fornebu, bør det vurderes bybane og båtforbindelse Fornebu - Oslo.

Videre som innstillingen.

Peter Jepsene fremmet følgende tilleggsforslag:

Vedr. KU fase II

Pkt. 1 første stjernepunkt:

....for busstransport også med direkte forbindelse til Oslo's nordlige næringslivsområder (Gronuddalen) i rushtiden.

Votering:

Nes' forslag fikk 28 stemmer.
Endresens (Skards) forslag fikk 31 stemmer.
Zimmermanns forslag fikk 28 stemmer.
Holo Kostveits forslag ble enstemmig vedtatt.
Jepsens forslag ble enstemmig vedtatt.

Vedr. jernbane:

Formannskapets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedr. vei:

Formannskapets innstilling pkt. 1 minus siste linje, ble enstemmig vedtatt.
Formannskapets innstilling pkt. 1 siste avsnitt, ble vedtatt med 65 mot 6 stemmer.
Formannskapets innstilling pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

Vedr. KU fase II:

Formannskapets innstilling pkt. 1, første stjernepunkt, ble enstemmig vedtatt.
Formannskapets innstilling pkt. 1, andre stjernepunkt, ble vedtatt med 68 mot 3 stemmer.
Formannskapets innstilling stjernepunktene 3, 4 og 5 ble enstemmig vedtatt.

Kommunestyrets vedtak:

Vedr. jernbane:

1. Bærum kommune går inn for et stasjonsmønster for høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med mulighet for betjening av Fornebu i tillegg.
2. Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt. Nåværende jernbanespor beholdes lokaltrafikk. Gjenåpning av nedlagte stasjoner på lokalstrekningen vurderes.
3. Bærum kommune ber om at både alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase II.

For å betjene trafikk fra Fornebu, bør det vurderes bybane og båtforbindelse Fornebu - Oslo.

Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.

I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjertog
4. Kommunestyret er av den oppfatning av innsjekkingsmuligheter i Vestregionen for flyplassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Kommunestyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika, Asker.

Vedr. vei:

1. Bærum kommune støtter forslag om en styrking av E-18 korridoren og ser positivt på Statens vegvesens foreløpige anbefaling av Fornebulinjen.

Bærum kommune avviser utvikling av en 4-felts Bærumsvei.

Avbøtende miljøtiltak for eksisterende E-18 må tas med i de videre utredninger.

Ny E-18 foreslås løst i tunnel også forbi Sandvika.
2. Ny Høvikvei syd må bygges nå, uavhengig av fremdrift for Vestkorridoren forøvrig.

Foreslått forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises. Mer miljømessig akseptabelt forslag må utredes. En ny Vollsvei-forbindelse fra Jar til Lysaker prioriteres høyt.

Bærum kommune vil understreke betydningen av gode tverrforbindelser og at etappeløst og gjennomføringsrekkefølge utredes.

Vedr. KU fase II.

1. Når det gjelder KU fase II vil Bærum kommune be om at:

- * rollefordelingen mellom bruk av bil og kollektivtrafikk vurderes ytterligere i forhold til tider med høy trafikk.
Det samlede kollektivtilbudet bør vurderes ytterligere, også tilrettelegging for busstransport også med direkte forbindelse til Oslo's nordlige næringslivsområder (Groruddalen) i rushtiden.
- * I det videre arbeid bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen.
- * konsekvensene for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep, støy (struktur- og overflatestøy) og trafikksikkerhet ved de forskjellige tiltak må vektlegges særlig. Avbøtende tiltak må inngå i utredningen.
- * konsekvenser for direkte berørte institusjoner, bolig- og næringseiendommer blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet, med vekt på behov for sanering og erstatningsspørsmål.
- * Statens vegvesen og NSB gjennomfører KU fase II som et fellesprosjekt for å sikre et sammenhengende koordinert transportsystem. Bærum kommune ønsker raskest mulig fremdrift.
Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og Lysaker må realiseres innen 1999 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

FORMANNSKAPETS MØTE 12.10.94
UTDRAG AV PROTOKOLL

118

B2a

formannskapskontoret innen fredag 14.10.
Tilføyelse til pkt. 1.

Valgsekretariatet gis fullmakt til å supplere stemmestyrene.

Formannskapets vedtak:

1. Stemmestyrene 1994 ved folkeavstemningen justeres i samsvar med partienes forslag.
Valgsekretariatet gis fullmakt til å supplere stemmestyrene.
2. Valgstyret avholder møte om møteboken ved folkeavstemningen onsdag 30. november kl. 10.00.

SAK 138/94

OMREGULERING AV GNR.19 BNR.603 - HOSLEVEIEN 75, FRA FORRETNING/BENSINSTASJON TIL ALMENNYTTIG FORMÅL / FORSAMLINGSLOKALE FOR JEHOVAS VITNERS MENIGHET.

Rådmannens innstilling av 21.09.94.

Rådmannen slutter seg til kommunaldirektørens innstilling og hovedutvalgets vedtak og foreslår at formannskapet innbyr kommunestyret til å fatte følgende vedtak:

Omregulering av gnr. 19, bnr. 603 - HOSLEVEIEN 75 - fra forretning/bensinstasjon til almennyttig formål/forsamlingslokale som vist på kart bilag 26. med tilhørende reguleringsbestemmelser bilag 46, vedtas.

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt og er dermed **formannskapets innstilling til kommunestyret.**

SAK 139/94

UTTAELSE TIL TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN, KONSEKVENsutredning FASE 1 SAMT FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENsutredning FASE 2

Rådmannens innstilling av 28.09.94.

Rådmannen foreslår at formannskapet innbyr kommunestyret til å fatte følgende vedtak:

Vedr. jernbane:

1. Bærum kommune går inn for et stasjonsmønster for høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med mulighet for betjening av Fornebu i tillegg.
2. Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt.

3. Bærum kommune ber om at både alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase II.

Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.

I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjern tog

Vedr. vei:

1. Bærum kommune støtter forslag om en styrking av E-18 korridoren og ser positivt på Statens vegvesens foreløpige anbefaling av Fornebulinjen.

Bærum kommune avviser utvikling av en 4-felts Bærumsvei.

Avbøtende miljøtiltak for eksisterende E-18 må tas med i de videre utredninger.

2. Ny Høvikvei syd må bygges nå, uavhengig av fremdrift for Vestkorridoren forøvrig.

Foreslått forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises. Mer miljømessig akseptabelt forslag må utredes. En ny Vollsvei-forbindelse fra Jar til Lysaker prioriteres høyt.

Bærum kommune vil understreke betydningen av gode tverrforbindelser og at etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge utredes.

Vedr. KU fase II.

1. Når det gjelder KU fase II vil Bærum kommune be om at:
- * rollefordelingen mellom bruk av bil og kollektivtrafikk vurderes ytterligere i forhold til tider med høy trafikk. Det samlede kollektivtilbudet bør vurderes ytterligere, også tilrettelegging for busstransport
 - * konsekvensene for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep, støy (struktur- og overflatestøy) og trafikkikkerhet ved de forskjellige tiltak må vektlegges særlig. Avbøtende tiltak må inngå i utredningen.
 - * konsekvenser for direkte berørte institusjoner, bolig- og næringsseidommer blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet, med vekt på behov for sanering og erstatnings spørsmål.
 - * Statens vegvesen og NSB gjennomfører KU fase II som et fellesprosjekt for å sikre et sammenhengende koordinert transportsystem. Bærum kommune kan ikke forpliktes til den fremdrift som tiltakshaverne legger opp til.

Følgende skriv var omdelt, fra

Jar Vel av 10.10.94
 Ingvill Larssen og Kåre Foss, datert Lysaker 28.09.94.
 Jan B. Usland, datert Lysaker 29.09.94.
 Terje Tollefsen, datert 03.10.94
 Lizzie E. Riiber, datert 30.09.94

Anna Marie Nes fremmet følgende tilleggsforslag til innstillingen:

Bærum kommune vil understreke betydningen av at utviklingen av vei og jernbane ses i sammenheng, og at den videre utbygging gir mulighet for øket vekst og bedre tilbud i kollektivsektoren, slik at biltrafikkens andel av trafikken kan reduseres.

Avgasser fra biltrafikken er blant de farligste klimagassene, og den store trafikken på motorveiene forårsaker store miljøforstyrrelser og større sykklighet hos de som bor langs veiene. Omfattende investeringer i vegsektoren til utbygging av motorvegssystemet vil føre til ytterligere øking i privatbilismen og forurensingen. Jernbanen må derfor prioriteres i den videre samferdselsutbyggingen.

Ved eventuell bygging av vegsystemer i tunnel, må avgassene samles og gis en fullverdig rensing.

Halvdan Skard fremmet følgende tilleggsforslag:

1. I det videre arbeid bør det tilstrebtes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen.
2. Formannskapet anbefaler at videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu, gjennomføres i den senere planprosessen.
3. Formannskapet er av den oppfatning av innsjekkingsmuligheter i Vestregionen for flyplassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Formannskapet ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika, Asker.
4. Det bør i den videre utredning redegjøres for hvilken effekt en storstilt utbygging av veinettet i Akershus vil få for veinettet i Oslo.

Torill Heggen fremmet følgende forslag:

Vedr. jernbane:

pkt. 2 tillegg:

Nåværende jernbanespor forbeholdes lokaltrafikk.

Gjenåpning av nedlagte stasjoner på lokalstrekningen vurderes.

Vedr. vei:**pkt. 1 tillegg:**

Ny E-18 foreslås løst i tunnel også forbi Sandvika.

Vedr. KU fase II:

Siste * - siste setning strykes.

Tillegg:

Bærum kommune ønsker raskest mulig fremdrift.

Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og Lysaker må realiseres innen 1999 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

Halfdan Hegtun fremmet følgende forslag:

Tillegg side 4 i innstillingen, første stjernepunkt:

- eller også tilrettelegging for busstransport, med sikte på relativt sterkest mulig vekstmuligheter for kollektivtrafikken.

Votering:**Vedr. jernbane:**

Innstilling pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 2 ble vedtatt med 15 mot 2 stemmer (SV).

Heggens tilleggsforslag til pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 3 ble enstemmig vedtatt.

Vedr. vei:

Innstillingens pkt. 1, 1. avsnitt ble vedtatt med 16 mot 1 stemme (1 SV).

Innstillingens pkt. 1, 2. og 3. avsnitt ble enstemmig vedtatt.

Heggens tilleggsforslag til pkt. 1 ble vedtatt med 14 mot 3 stemmer (Krf, SV).

Innstillingens pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

Vedr. KU fase II:

Innstillingens 1. stjernepunkt ble enstemmig vedtatt.

Hegtuns tillegg til 1. stjernepunkt fikk 7 stemmer (Krf, V, AP, SV).

Innstillingens 2. og 3. stjernepunkt ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens siste stjernepunkt, 1. setning, ble enstemmig vedtatt.

Heggens tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Heggens forslag om at siste setning i siste stjernepunkt strykes, ble enstemmig vedtatt.

Skards tilleggsforslag pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Skards tilleggsforslag pkt. 2 følger til kommunestyret uten votering.

Skards tilleggsforslag pkt. 3 ble enstemmig vedtatt.

Skards tilleggsforslag pkt. 4 fikk 6 stemmer (A, SV, Frp)

Nes' tilleggsforslag fikk 7 stemmer. (Krf, V, AP, SV).

Formannskapets innstilling til kommunestyret:**Vedr. jernbane:**

1. Bærum kommune går inn for et stasjonsmønster for høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med mulighet for betjening av Fornebu i tillegg.
2. Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt. Nåværende jernbanespor forbeholdes lokaltrafikk. Gjenåpning av nedlagte stasjoner på lokalstrekningen vurderes.
3. Bærum kommune ber om at både alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase II.

Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.

I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjerntog

4. Kommunestyret er av den oppfatning av innsjekkingsmuligheter i Vestregionen for flyplassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo. Kommunestyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika, Asker.

Vedr. vei:

1. Bærum kommune støtter forslag om en styrking av E-18 korridoren og ser positivt på Statens vegvesens foreløpige anbefaling av Fornebulinjen.

Bærum kommune avviser utvikling av en 4-felts Bærumsvei.

Avbøtende miljøtiltak for eksisterende E-18 må tas med i de videre utredninger.

Ny E-18 foreslås løst i tunnel også forbi Sandvika.

2. Ny Høvikvei syd må bygges nå, uavhengig av fremdrift for Vestkorridoren forøvrig.

Foreslått forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises. Mer miljømessig akseptabelt forslag må utredes. En ny Vollsvei-forbindelse fra Jar til Lysaker prioriteres høyt.

Bærum kommune vil understreke betydningen av gode tverrforbindelser og at etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge utredes.



B 26

Vedr. KU fase II.

1. Når det gjelder KU fase II vil Bærum kommune be om at:
- rollefordelingen mellom bruk av bil og kollektivtrafikk vurderes ytterligere i forhold til tider med høy trafikk. Det samlede kollektivtilbudet bør vurderes ytterligere, også tilrettelegging for busstransport
 - I det videre arbeid bør det tilstrebtes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen.
 - konsekvensene for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep, støy (struktur- og overflatestøy) og trafikksikkerhet ved de forskjellige tiltak må vektlegges særlig. Avbøtende tiltak må inngå i utredningen.
 - konsekvenser for direkte berørte institusjoner, bolig- og næringsseidommer blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet, med vekt på behov for sanering og erstatningsspørsmål.
 - Statens vegvesen og NSB gjennomfører KU fase II som et fellesprosjekt for å sikre et sammenhengende koordinert transportsystem. Bærum kommune ønsker raskest mulig fremdrift. Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og Lysaker må realiseres innen 1999 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

SAK 140/94

SØKNAD OM ALMINNELIG SKJENKEBEVILLING FOR ØL, VIN OG BRENNEVIN - ROEL MEINEN, THE DUTCH PANCAKE HOUSE, VERKSGT. 9,1353 BÆRUMS VERK

Rådmannens innstilling av 26.09.94.

Rådmannen slutter seg til kommunaldirektørens innstilling og hovedutvalgets vedtak og foreslår at formannskapet fatter følgende vedtak:

Roel Meinen gis i henhold til alkohollovens § 4-1 og 4-2 alminnelig skjenkebevilling for øl, vin og brennevin i The Dutch Pancakehouse, Verksgt. 9, Bærum Verk.

 Kaare Granheim foreslo at skjenkebevilling ikke innvilges.

 Marit Handal foreslo at det gis skjenkebevilling for øl og vin. Ikke for brennevin.
FORMANNSKAPET

Behandlingsutv.	Sign. saksbeh.	Møtedato	Saksnr.
FORMANNSKAPET	LHE/RAJ	12.10.94	/94
KOMMUNESTYRET		26.10.94	/94

UTTAELSE TIL TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN, KONSEKVENSTUTREDNING FASE 1 SAMT FORSLAG TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSTUTREDNING FASE 2
VIKTIGE PUNKTER:

Statens vegvesen og NSB har lagt ut "Transportutredning for Vestkorridoren, konsekvensutredning fase I" (KU fase I) til høring med høringsfrist utsatt til 15.10.94.. Samtidig har Statens vegvesen og NSB lagt ut til høring separate forslag til program for fase II av konsekvensutredningen. (KU fase II)

NSB planlegger et nytt dobbeltspor på strekningen for høyhastighetstog. Statens vegvesen forbereder samtidig en utbygging av veinettet.

Bærum kommune uttalte seg 12.06.91 til melding om planarbeid for ny E-18 Framnes-Asker og den 14.04.93 til melding om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

KONSEKVENSTUTREDNING FASE I

KU fase I skal danne grunnlag for valg av strategi dvs:

- avklare rollefordeling mellom vei og jernbane,
- gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid,
- si ut et knippe traséalternativer det skal arbeides videre med
- valg av stasjonsmønster for NSB.

 VEDLEGG:- Oppsummering av konsekvensutredningens innhold

- Informasjonsbrosjyre
- Statens vegvesen Oslo og Akershus: Vegsystemet i Vestkorridoren, forslag til program for konsekvensutredning fase II.
- NSB Bane Region Sør: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, forslag til program for konsekvensutredning fase II.

Det er gitt foreløpige anbefalinger av alternative prinsippløsninger for ny E-18 og av stasjonsmønster for høyhastighetstog som videreføres i KU fase II.

Rådmannen anbefaler at kommunen går inn for et stasjonsmønster på jernbanen med Sandvika og Lysaker som stopp for høyhastighetstog, opprettholdelse av alle eksisterende stasjoner på lokalsporet og i tillegg mulighet for å betjene Fornebu.

Rådmannen støtter Statens vegvesens foreløpige anbefaling om utvikling av Fornebulinjen som innebærer at E-18 blir lagt i tunnell på strekningen Blommenholm-Fornebu. Det er vesentlig at Fornebu får en god tilknytning til vei og bane. Dette innebærer at kommunen avviser Bårumsveilinjen.

Rådmannen vil peke på betydningen av at tverrforbindelsene mellom E-18 og Bårumsveien gjennomføres. Ny Høvikvei syd (Gjønnes-Høvik) må gjennomføres nå. Vollsveiforbindelsen fra Jar til Lysaker må fremskyndes i tid.

KONSEKVENsutREDNING FASE II

Konsekvensutredningen fase 2 for **veisystemet** skal

- avklare forslag til fremtidig trase for E-18,
- Rv160 Bårumsveien
- Rv168 Griniveien med tilhørende tverrforbindelser og parallellveier
- legge forholdene til rette for avvikling av en større andel av persontrafikken på det kollektive nærtrafikktilbudet.

Videre skal det utredes videre virkningner av veitiltakene som kan ha konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Fase 2 skal videre danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner og reguleringsplaner.

I KU fase II for nytt **dobbeltspor** fra Skøyen til Asker vil NSB utrede nærmere konsekvenser i forhold til

- miljø,
- naturressurser,
- samfunnet,
- massedeponi
- anleggsperioden.

Rådmannen forutsetter at alternativene vurderes i forhold til de opprinnelige forutsetninger om bl.a å redusere miljøbelastning og inngrep.

Veisystemet

- (1) Rollefordelingen mellom bil- og kollektivtrafikk, inkl. buss, bør gis en nærmere vurdering, sett i forhold til rushtrafikken samt tilrettelegging av kollektivknutepunkt.

- (2) Kapasitet og trafiksikkerhet på E-18 vest for Blommenholm vurderes nærmere i neste fase. Likeledes bør det arbeides videre med tverrforbindelser mellom E-18 og Bårumsveien vest for Blommenholm.
- (3) Tverrforbindelsene må utredes med tanke på betydning i forhold til hverandre og med tanke på etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge. Vurderingene forutsettes utført både i forhold til et overordnet veisystem og i forhold til mer lokalpreget trafikkmonster og miljø.
- (4) Konsekvensene for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep og trafiksikkerhet ved de forskjellige tiltak må komme tydeligere frem ved vurdering og valg av alternativer i det videre arbeid.

Dobbeltspor

- (1) Alternativ H2 med nytt dobbeltspor Sandvika-Lysaker og med lokalspor om Fornebu må videreføres i KU fase II. I tillegg anbefaler rådmannen at alternativ J4 med 4 spor om Fornebu utredes videre. Det er vesentlig å få utredet disse alternativene med forutsetning om at Stabekk stasjon beholdes.
- (2) En ny stasjon i fjell på Lysaker, med tilgjengelighet både fra Lysaker og Fornebu, bør utredes nærmere, særlig sett i forhold til arbeidsplasskonsentrasjonen på disse stedene.

Prosess

Rådmannen anbefaler at Statens vegvesen og NSB gjennomfører en **felles** konsekvensutredning for fase II for å sikre en samordnet planlegging. For kommunen er det upraktisk og lite hensiktsmessig å skille kommunedelplan for vei og bane da de omfatter de samme omgivelsene.

Rådmannen foreslår at formannskapet innbyr kommunestyret til å fatte følgende

vedtak:

Vedr. jernbane:

1. Bårum kommune går inn for et stasjonsmønster for høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med mulighet for betjening av Fornebu i tillegg.
2. Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt.
3. Bårum kommune ber om at både alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase II.

Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.

I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjerntog

Vedr. vei:

1. Bærum kommune støtter forslag om en styrking av E-18 korridoren og ser positivt på Statens vegvesens foreløpige anbefaling av Fornebulinjen.

Bærum kommune avviser utvikling av en 4-felts Bærumsvei.

Avbøtende miljøtiltak for eksisterende E-18 må tas med i de videre utredninger.

2. Ny Høvikvei syd må bygges nå, uavhengig av fremdrift for Vestkorridoren forøvrig.

Foreslått forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises. Mer miljømessig akseptabelt forslag må utredes. En ny Vollsvei-forbindelse fra Jar til Lysaker prioriteres høyt.

Bærum kommune vil understreke betydningen av gode tverrforbindelser og at etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge utredes.

Vedr. KU fase II.

1. Når det gjelder KU fase II vil Bærum kommune be om at:

- * rollefordelingen mellom bruk av bil og kollektivtrafikk vurderes ytterligere i forhold til tider med høy trafikk. Det samlede kollektivtilbudet bør vurderes ytterligere, også tilrettelegging for busstransport
- * konsekvensene for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep, støy (struktur- og overflatestøy) og trafikksikkerhet ved de forskjellige tiltak må vektlegges særlig. Avbøtende tiltak må inngå i utredningen.
- * konsekvenser for direkte berørte institusjoner, bolig- og næringsseiendommer blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet, med vekt på behov for sanering og erstatningsspørsmål.
- * Statens vegvesen og NSB gjennomfører KU fase II som et fellesprosjekt for å sikre et sammenhengende koordinert transportsystem. Bærum kommune kan ikke forplikte seg til den fremdrift som tiltakshaverne legger opp til.


Arne Waller

RÅDMANNENS MERKNADER

INNLEDNING

Statens vegvesen Oslo sendte i 1991 melding om igangsetting av planarbeid for E18 på strekningen Framnes-Asker ut på høring.

Hovedutvalget for tekniske tjenester og formannskapet behandlet meldingen i møter henholdsvis 23.05.91 og 12.06.91.

Som en følge av de samlede høringsuttalelsene ble det besluttet å se veiprosjektet i sammenheng med en overordnet transportanalyse i Vestkorridoren hvor også kollektivtrafikken og spesielt jernbanen skulle vurderes. Det var enighet om at transportutredningen for Vestkorridoren skulle gjennomføres som et felles prosjekt mellom Statens vegvesen i Oslo og Akershus (SVO/SVA) og NSB.

Formannskapet behandlet denne meldingen i møte den 14.04.93.

KU fase I foreligger nå sammen med et sammendrag med foreløpige anbefalinger. Samtidig er separate program for KU fase II lagt ut til høring.

Bærum kommune har fulgt arbeidet med KU fase I gjennom en styringsgruppe for Akershus vest og en faglig arbeidsgruppe.

Arbeidsgruppe er tverrsektoriell, med representant fra Veivesenet, Park- og Idrettsvesenet og Kommuneoverlegen. Rådmannen har bygget på gruppens vurderinger i forberedelse av denne saken.

Måloppnåelse

I KU fase I er det trukket opp flere "sentrale forutsetninger". Disse er både av nasjonal, regional og lokal karakter. Rådmannen etterlyser en vurdering av alternativene som utredes, sett i forhold til de sentrale forutsetningene.

Rollefordeling

I utredningen konkluderes det med at det ikke er sterke bindinger mellom investeringer i veg, jernbane og baneforlengelser. Det hevdes at konkurranseflatene mellom bruk av bil og kollektivtransport er liten. Denne konklusjonen er gjort på bakgrunn av en vurdering av rollefordeling på døgnbasis. Planarbeidet videreføres derfor separat for veg og jernbane uten omfattende samarbeid mellom Statens vegvesen og NSB.

Dette mener Rådmannen er uheldig. Eventuelle baneforlengelser, utbygging av jernbane og stoppmønster vil påvirke feltbehov på hovedveiene. Det foreliggende utredningsarbeidet gir etter rådmannens vurdering ikke godt nok grunnlag til å si at det ikke er noen direkte avhengighet mellom investeringer på veg, jernbane og bane.

Videre antas det at en vurdering av rollefordelingen i periodene med høy trafikk, vil det kunne gi et annet resultat. I det videre arbeidet bør rollefordeling i rushperioder utredes nærmere.

Rådmannen mener derfor at utredningen gir grunnlag for å utrede videre kollektivbetjening med både buss og bane. Busstransport, fremkommelighet og busslinjer bør vies større oppmerksomhet i det videre arbeidet.

Det er utvikle en transportmodell som analyserer de trafikale effekter av ulike systemløsninger for veg- og jernbane. I arbeidet med fase II må modellen oppgraderes med nye reviderte tall for bosatte og arbeidsplasser i kommunen.

VEIALTERNATIVENE

Rådmannen anbefaler at Bærum kommune gir uttrykk for hvilke systemløsninger som ikke er ønskelige og hvilke som bør utredes nærmere. For KU fase II bør kommunen stille krav om hvilke konsekvenser som ønskes utredet for valg av transportsystem.

Kommunen har idag et veinett som er svært mangelfullt og savner en helhetlig oppbygging. E18, som er Norges mest trafikkerte veistrekning og en av de viktigste stamveiler i landet, savner et parallellveinett. Riks- og fylkesveinettet er bygget opp av tidligere boligveier som etterhvert er blitt gjennomgående og har fått større og større betydning som trafikkberende veier. Resultatet har blitt et ustrukturert veinett med høy negativ belastning av boligmiljø.

Gjennom planleggingen av veinettet i Vestkorridoren er det vesentlig for kommunen at det nå bygges opp et differensiert veinett som kan løse dagens problemer. Det må samtidig unngås å skape nye problemområder.

Fjernvei/Hovedvei

Rapporten presenterer tre alternative veinett. I realiteten er dette å betrakte som to alternative strategier, satsing på den indre linjen, Bærumsveien, eller den ytre linjen, E18 korridoren.

Indre linje - Bærumsveien;
Med den foreslåtte nye tverrforbindelsen Engervannsveien - Bærumsveien, ny 4-felts Bærumsvei Gjønnes - bygrensa er mye av ideen fra den tidligere "Jar-linjen" tatt frem igjen. Dette står i motsetning til tidligere vedtak om å skrinlegge "Jar-linjen" og la kapasitetsutvidelser skje i E-18-korridoren. En slik løsning med en modifisert Jarlinje vil forsterke de ulemper som idag er langs Bærumsveien.

Rådmannen kan ikke anbefale en slik løsning. Bærumsveien fra Bekkestua til Oslo grense bør istedet oppgraderes til en god trafiksikker 2-felts vei på samme måte som er gjort vest for Bekkestua.

Ytre linje E-18;
Rådmannen anbefaler at det satses på den ytre linjen, E-18 korridoren. Rådmannen støtter Statens vegvesens foreløpige anbefaling om en ny E-18 i egen trase (tunnel) slik at eksisterende E-18 kan frigjøres til lokal hovedvei som kan nedbygges og gjøres miljømessig mer akseptabel. En ny E-18 i lang tunnel bør i tillegg få en tilknytning i retning mot/fra Oslo ved Høvik.

Et nytt hovedveisystem må baseres på at en tilknytning mellom E-18 og Granfosslinjen opprettholdes. Videre må det gis en god tilknytning til Fornebu.

Adkomst til Lysaker og forbindelse Lysaker-Oslo på lokalt og overordnet vianett må vies stor oppmerksomhet i lys av arbeidsplasskonsentrasjonen i dette området.

Ved etablering av ny E-18 vil rådmannen be om at det utredes og gjennomføres avbøtende tiltak på eksisterende E-18 som vil få en vesentlig trafikkbelastning. Med avbøtende tiltak menes etablering av tilfredsstillende miljø langs og ved veien. Det er ønskelig med en oppgradering av veien med utstrakt beplantning samt at det tilrettelegges for buss- og sykkelrute.

E-18 vest for Blommenholm må vurderes nærmere i KU fase II. Langs Lakseberget bør det innpasses en strandpromenade med et vegetasjonsbelte mot veien. Konsekvensene for småbåthavnen må utredes. Antallet båt plasser må ikke reduseres. Estetisk forbedring og støyskjerming av E-18 forbi Sandvika bes vurdert både mot sentrum og Kadett-tangen.

Tverrforbindelsene

Et differensiert veinett er avhengig av gode og funksjonelle tverrforbindelser mellom Bærumsveien og E-18.

Ny Høvikvei er vist i tidligere og gjeldende kommuneplan og er stadfestet i reguleringsplan. Veien er fra kommunens side prioritert for gjennomføring. Ny Høvikvei syd tangerer store ubebodde områder og vil i følge tidligere trafikkberegninger avlaste både Gamle Ringeriksvei og Kirkeveien. Rådmannen anbefaler at stat og fylke gjennomfører ny Høvikvei nå.

Tverrforbindelsene må utredes både med tanke på betydning i forhold til hverandre og med tanke på etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge. Slike vurderinger må gjøres både i forhold til et overordnet veisystem og i forhold til et mer lokalpreget trafikkemønster.

Videre må konsekvenser for miljøet, trafiksikkerhet og nærmiljø utredes.

Spesielt nevnes forbindelsen Jar-Lysaker/Oslo. Utredningens forslag til forbindelse til Granfosslinjen via Vollsveien gir økt belastning for Storengveien og i Vollsveien forbi Jar skole. I tillegg vurderes en miljømessig lite gunstig bro over

Lysakerelven. Rådmannen mener at kommunen bør avvise denne løsningen, og be om at andre løsninger utredes nærmere.

Videre må inngrep og miljøbelastning for forbindelsen Bekkestua-Stabekk-Fornebu vurderes nøye.

Fornebu må i tillegg til en adkomst fra fjernveisystemet gis en god tilknytning til det øvrige hovedveinettet. Rådmannen vil derfor be om en vurdering av muligheten for en tilknytning mellom Prof. Kohts vei og eksisterende E-18 og videre til Fornebu.

Forbindelsen fra Engervannsveien til Bårumsveien ved Avløs må gis en nærmere begrunnelse. Likeledes forbindelsen fra Sandvika bussterminal til Blommenholm.

Ringveien rundt Sandvika fungerer bl.a. som tverrforbindelser. Det anbefales at denne inntas som del av hovedveisystemet, med ny kompletterende lenke Engervannet-Brynsveien.

DOBBELTSPORER ASKER - SKØYEN

Dagstrekninger for et nytt dobbeltspor med høyhastighetstog vil medføre vesentlig økte ulemper på tiliggende boligområder. Rådmannen mener at slike alternativer er uaktuelle.

I konsekvensutredningen er det forutsatt at alle fjerntog og InterCity-tog skal gå på det nye dobbeltsporet og kun lokaltog på eksisterende spor. Det savnes en vurdering om denne fordelingen bør være så kategorisk. Bruken av lokalsporet, frekvens for lokaltog og muligheten for gjenåpning av flere lokalstasjoner, er ikke behandlet. Fase II bør komme nærmere inn på disse aspektene.

Sandvika og Lysaker har de største konsentrasjoner av arbeidsplasser i kommunen. Bårum ser det som vesentlig at et nytt dobbeltspor får stopp både i Sandvika og på Lysaker, og er tilfreds med den foreløpige anbefalingen fra NSB.

Planprosessen for gjenbruk av Fornebu er i gang, men arealutnyttelsen er ikke fastlagt. Det kan likevel sies at det vil bli mange boliger og en høy konsentrasjon av arbeidsplasser.

Alternativ H2, med lang tunnel mellom Sandvika og Lysaker, nord for E-18, og med lokal sløyfe til Fornebu forutsettes utredet videre.

Det bes om at det utredes et alternativ hvor Stabekk stasjon beholdes. I dette alternativet må kapasitet, funksjon og tilgjengelighet til Lysaker stasjon vurderes med bakgrunn i høye arbeidsplasskonsentrasjoner i området.

Arealbruk på Stabekk er gitt en høy utnyttelse nettopp fordi tilgjengeligheten til kollektive transportmidler er god. Det forutsettes at Stabekk stasjon opprettholdes.

En ny stasjon på Lysaker må sees i lys av den store arbeidsplasskonsentrasjonen som er der i dag og utvidelsesmulighetene som ligger i stadfestede reguleringsplaner. Samtidig vil en ny stasjon også betjene arbeidsplassene som kommer på Fornebu med det behov som der oppstår for bruk av fjerntog/Gardermetog. Utforming av en ny stasjon med utgang/betjening både mot Lysaker og Fornebu må utredes nærmere i fase II.

Rådmannen mener at alternativ J4 dvs. en nordre linje om Fornebu, i tillegg til alternativ H2, bør videreutvikles i fase II parallelt med videre utredning av arealbruken på Fornebu.

Nytt dobbeltspor fra Sandvika og mot vest må sees i sammenheng med avgrensning for ny Ringeriksbane.

PROSESS - FREMDRIFT/KOORDINERING/FASE II

I følge framdriftsplanen skal fase II videreføres i forskjellig tempo for veg og jernbane. KU fase II for vegnettet skal være ferdig i løpet av 1997. KU fase II for NSB skal avsluttes i løpet av 1995. Det stilles spørsmål ved om det er hensiktsmessig å foreta et trasévalg for NSB uavhengig av avklaringer av nytt veisystem og Fornebus etterbruk.

Det er viktig at konsekvensutredningene i fase II samordnes mellom NSB og Statens vegvesen for å løse transportproblemer i Vestkorridoren. Samordning skal sikre et helhetlig transportsystem i området. Gjennom Bårum vil kollektiv knutepunkt, særlig Lysaker/Fornebu, og felles arealkorridor gjøre en samordning nødvendig. Rådmannen anbefaler derfor at kommunen ber om at KU fase II også lages som et felles produkt.

I fase II må det legges vekt på problemsoner/områder som det ønskes bedringer på. Likeledes må det ikke skapes nye slike soner. Det må samtidig legges vekt å unngå store inngrep i natur og miljø og på avbøtende tiltak der slike inngrep ikke kan unngås. Det må være en målsetting at det skal være akseptable forhold langs hele det "nye" transportsystemet.

I fase II bør det konsekvensutredes hvordan systemløsningene for bil- og kollektivtrafikk påvirker gang- og sykkeltrafikken i området. Det bør også utredes hvilken effekt tilrettelegging for innfartsparkering for personbiler og sykkelparkering ved jernbanestasjoner, kan ha for framtidig rollefordeling mellom bil- og kollektivtrafikk for Oslorettet trafikk.

Til slutt bør det nevnes at dokumentasjonen av konsekvensutredningen, hovedrapport og sammendragsrapport, er vanskelig tilgjengelig. Viktige resultater og konklusjoner fra de ulike delanalysene forsvinner i en omfattende presentasjonen. Det er lagt lite vekt på å begrunne faglige anbefalinger, og å analysere og drøfte systemløsningene som er testet i transportmodellen. Dette må det legges mere vekt på i fase II.

KOMMUNEPLAN

Bærum kommune vil parallelt med fase II revidere gjeldende kommuneplan. I denne prosessen vil kommunen vurdere samferdselstiltakene nærmere opp mot den øvrige arealbruken i kommunen.

Bærum kommune kan ikke forplikte seg til den fremdrift som Statens vegvesen og NSB legger opp til.

VEDLEGG**OPPSUMMERING AV KONSEKVENsutREDNINGENS INNHOLD****MÅLSETTING**

Formål med transportutredningen fase 1 er gitt i følgende 4 punkter:

- . Avklare rollefordeling mellom veg og jernbane.
- . Gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid.
- . Sile ut et knippe trasèalternativer det skal arbeides videre med.
- . Valg av stasjonsmønster for NSB.

Utredningen er omfattende og omhandler konsekvensene for alternative løsninger.

FINANSIERINGSPLANER

Hovedveisystemet i Vestkorridoren som består av E16, E18, Rv160 Bærumsveien og Rv 168 Griniveien inngår i hovedveiutbyggingen for Oslo og Akershus. Disse (bortsett fra E-16) er i St.prp. nr. 96 1987-88 planlagt utbygget i perioden 2000 - 2005, og har en kostnadsramme på 2,6 mrd. (1993 kr).

Utbyggingen av nytt dobbeltspor er i St.meld. nr. 35 (1992-93) Norsk Jernbaneplan 1994-97, forutsatt gjennomført i perioden 1997-2001. For perioden 1994-97 er det satt av 400 mill.kr som del av regjeringens ekstra satsningsprogram. Planlagt byggestart er 1997. Dobbeltsporet har en kostnadsramme på 1.8 mrd.

BAKGRUNN OG SENTRALE FORUTSETNINGER

Statens vegvesen har som sentrale målsettinger med utbedring av veinettet i Vestkorridoren

- Å gi en jevn og god avvikling av trafikken, også i rushperiodene.
- Etablere et differensiert veinett i korridoren for å bedre trafikksikkerhet og miljø.
- Sikre fremkommeligheten for buss

Videre har Vegdirektoratet definert 5 strategiske mål for miljø som går ut på å bedre luftforurensnings- og støynivå langs riks- og fylkesveier, ta vare på natur og miljøer av alle typer og gi veien en estetisk tiltalende utforming.

NSB har som hovedmål med nytt dobbeltspor å redusere reisetiden for Sørlandsbanen og Bergensbanen. Dette er begrunnet ut fra regionale og nasjonale problemer og behov for høyhastighetsbane, og ikke ut fra lokaltrafikken på selve strekningen. Dette gir mulighet for bedre punktlighet og større frekvens på lokaltog.

Konsekvensutredningens intensjon har vært å finne frem til gode helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Investeringene i kollektivsystemet ønskes utnyttet slik at en større andel av persontrafikken kan avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.

TRANSPORTANALYSEN

Det er benyttet et eget modellsystem som bygger dels på transportanalysen for tilbringersystemet til Gardermoen (TA-modellen) og dels på modeller utviklet spesielt for konsekvensutredningen.

Basert på en moderat økning av bilhold, økning av antall bosatte og arbeidsplasser forventes antall personreiser i Asker og Bærum og øke med ca. 13 % fram til sammenlikningsåret 2010. Innen Vestkorridoren er totalt antall personturer beregnet å øke fra 753.000 til 889.000, drøyt 18%, fra 1990 til 2010. Over bygrensesnittet viser alle 2010-beregningene ca.18% vekst i kollektivtrafikken og ca. 26% vekst i biltrafikken sett i forhold til beregnet 1990-situasjon. Kollektivtilbudet betjener primært de store trafikkkstrømmene til og fra Oslo. For arbeidsreiser er kollektivandelen mellom 30 % og 42%. Det er liten forskjell mellom de forskjellige hovedalternativene mht rollefordelingen mellom bil- og kollektivreiser.

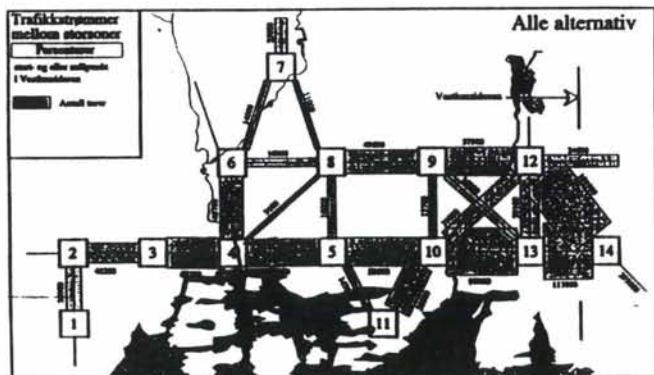


Fig.1 ALLE PERSONTURER MELLOM STORSONER INNEN VESTKORRIDOREN ÅR 2010.

Den vesentligste økningen i kollektivtrafikken skjer gjennom forbedringer i kollektivnettet frem mot 1998 (referansealternativet). Kollektivandelen frem mot år 2010 øker ikke vesentlig i forhold til referansealternativet. Befolkningens tilgang på bil, dvs forutsetninger om framtidig bilhold har stor innvirkning på turmønster og reisemiddelvalg. En av årsakene til at konkurranseflaten mellom kollektivtrafikk og personbil er lav i transportmodellen, er at kollektivtrafikk kun kan konkurrere med personbil i tidsforbruk i rushperioder når avviklingskvaliteten på vegnettet er lav.

Følsomhetsanalyser viser at den største endringen i rollefordeling oppnåes gjennom en kraftig endring i prisforholdet mellom bil- og kollektivbruk. Intensiv arealbruk inntil stasjoner for tog og bane vil også endre rollefordelingen merkbart til fordel for kollektivtrafikk.

Det vises i rapporten at etterspørselen etter transportkapasitet fortsatt vil være størst i E18-korridoren. Med den rollefordeling av transport mellom bil- og kollektivtransport som legges til grunn, viser transportanalysen at behovet vil være 8 felts-vei i E18-korridoren og 2 felts-veier ellers i Bærum i år 2010. Om trafikken fordeles etter korteste rute - dvs. lik hastighet i hele veinettet - vil Bærumsveien få større betydning med behov for 4 felt, og med et tilsvarende redusert behov i E-18-korridoren. Alle alternativene viser en rimelig stor avlastning av "eksisterende parallellveinett" til E-18.

HOVEDLØSNINGER VEI

I transportanalysen KU fase 1 er det presentert tre alternative veinett. I realiteten kan dette betraktes som to alternative strategier for utvikling av veinettet. Veinettalternativene A og B baserer seg begge på utvidelse av kapasitet i E18-korridoren og alternativ C baserer seg på en forsterkning av E-18 og utvidelse av Bærumsveien.

Alternativ A "Veksellinjen", se fig.2, utvider E-18 til en 6-felts motorvei hvor løpene vekselvis går i tunnel og 2-3 felts lokalvei med busstrase på gjenværende dagstrekninger.



Fig.2

Alternativ B "Fornebulinjen", se fig.3, etablerer ny E-18 i 4-felts tunnel (2 2-felts) mellom Blommenholm og Fornebu og omgjør dagens trase til 4 felts lokalvei med busstrase.

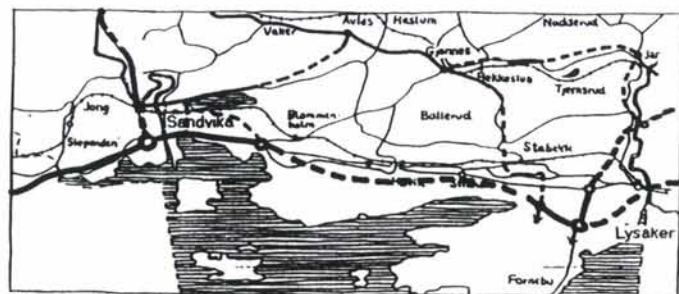


Fig.3 HOVEDVEIER
ALT. B FORNEBU-LINJEN
Drammensv., E-18 Tunnel
Tverrforbindelser

Tverrforbindelser til Bærumsveien er vist med ny trase fra Bekkestua til ny E-18 og Fornebu og fra Jar til Granfosslinjen. Bærumsveien er forutsatt som 2 felts vei med ny trase delvis i tunnel fra Bekkestua til Jar. I vest vises ny forbindelse i tunnel mellom Sandvika bussterminal og Blommenholm samt ny forbindelse mellom Engervannsveien og Bærumsveien v/Avløs.

Alternativ C "E-18/Bærumsveilinjen", se fig. 4, oppgraderer E-18 til full 6 felts motorvei og etablerer Bærumsveien som ny 4 felts vei mellom Gjøannes og Jar. Tverrforbindelser er her vist med linjer fra Jar til Granfosslinjen og en ny diagonal fra Bærumsveien til E-18 ved Vækerø. Videre er ny Høvikvei vist som en vestre tverrforbindelse til E-18 samt med en ny veitrase i tunnel til Fornebu. I vest er vist ny forbindelse mellom Engervannsveien og Bærumsveien v/Avløs.

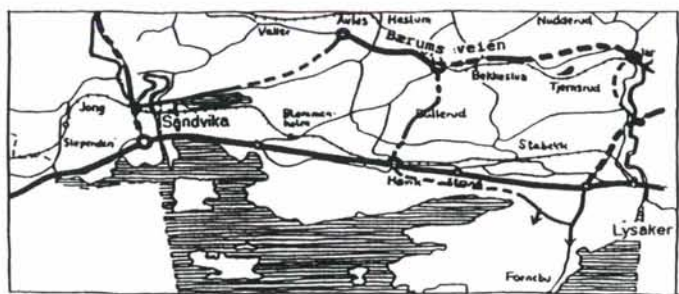


Fig.4 HOVEDVEIER
ALT. C BÆRUMSVEI-LINJEN
Bærumsveien Tunnel
Tverrforbindelser

Alternativ D4 "Kombilinje veg/jernbane Fornebu", se fig.5, har som hovedidé og kombinere vei og jernbane i Lysakerområdet. Ny E-18 er vist med to kortere tunneler vest for Høvik, dagstrekning forbi Strand mot Lysaker og ny trase om Fornebu og inn til Oslo. Tverrforbindelsene er vist som for alternativene A og B.



Fig.5 HOVEDVEIER
ALT. D KOMBINASJONSLINJEN
Drammensv., E-18 Tunnel
Tverrforbindelser

STATENS VEGVESENS FORELØPIGE ANBEFALINGER

Statens vegvesen har en foreløpig anbefaling til veivalg for Vestkorridoren (Sammendragsrapport, mai 1994) anbefalt en videreføring av hovedalternativene B "Fornebulinjen" og C "E-18/Bærumsveilinjen". Veivesenet ser det som lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E-18 som vist i alternativ B. De anbefaler derfor at alternativ B og C vurderes i sammenheng med tunnelvariantene i alternativ D4 i Fase 2.

ALTERNATIVE BANE OG STASJONSMØNSTRE

I KU fase 1 er det beskrevet 3 stasjonsmønstre for nytt dobbeltspor for høyhastighetstog mellom Asker og Skøyen:

Stasjonsmønster G:
nytt dobbeltspor skal betjene Asker, Sandvika og Skøyen. Eksisterende spor reserveres lokaltog, som stopper på alle stasjoner.

Stasjonsmønster H:
nytt dobbeltspor skal betjene Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Eksisterende spor reserveres lokaltog, som stopper på alle stasjoner.

Figurene 6 og 7 nedenfor viser prinsippet for stasjonsmønster H med henholdsvis nytt dobbeltspor i daglinje (H1) og i lang tunnel (H2).



Fig.6 DRAMMENSBANEN
ALT. H1 DAG-ALTERNATIVET

Tunnel
Hurtigtog ———
Lokal tog - - - -

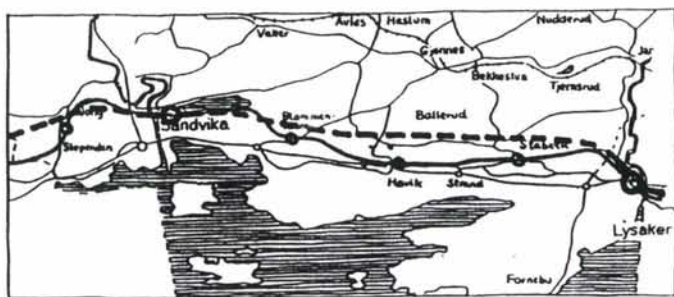


Fig.7 DRAMMENSBANEN
ALT. H2 LANG TUNNEL

Tunnel
Hurtigtog ———
Lokal tog - - - -

Stasjonsmønster J:
nytt dobbeltspor skal betjene Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen.
Lokal tog skal i tillegg til å betjene alle stasjoner på eksisterende spor, med unntak av Stabekk, betjene Fornebuområdet.



Fig.8 DRAMMENSBANEN
ALT. J2 LANG SLØYFE TIL FORNEBU

Tunnel
Hurtigtog ———
Lokal tog - - - -

Til stasjonsmønsterne er det knyttet alternative traseer. Alle daglinjer for nytt dobbeltspor følger eksisterende linje i hovedsak fra Blommenholm til Lysaker. Tunnelalternativene ligger i tunnel fra Engervannet til Skøyen henholdsvis Lysaker. På Lysaker gir tunnelalternativene 2 alternative stasjoner, (1) eksisterende stasjon og (2) ny stasjon i fjell under Lysaker sentrum. For stasjonsmønster J er vist en sløyfe ut til Fornebu for lokal tog, alternativ J2. I uttalelsen til meldingen fra Bærum kommune om at det også ble utredet alternativer som betjente Fornebu. I kapittel 8, under Andre vurderte løsninger, vises alternativ J4, se fig.9, med alle 4 spor om Fornebu, hvor lokalsporet tar av mellom Høvik og Stabekk stasjoner.



Fig.9 DRAMMENSBANEN
ALT. J4 STASJON PÅ FORNEBU

Tunnel
Hurtigtog ———
Lokal tog - - - -

NSB's FORELØPIGE ANBEFALINGER

NSB har i sin anbefaling til nytt spor for høyhastighetstog for Vestkorridoren (Sammendragsrapport, mai 1994) anbefalt stasjonsmønster H med stasjoner i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. NSB anbefaler videre at lokaltogsporet følger dagens trasé og stasjonsmønster, og at det, når markedet ligger til rette for det, legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebu-området via en sløyfe fra dagens spor i tunnel.

PROGRAM FOR FASE 2

Konsekvensutredningen fase 1 tenkes fra tiltakshavernes side videreført i separate konsekvensutredninger for fase 2. Det er av den grunn sendt to separate program for fase 2 til høring, en for vei og en for bane.

Konsekvensutredningen for fase 2 for veisystemet har som hovedformål å avklare følgende:

- Forslag til fremtidig hovedveinett i Vestkorridoren, herunder trasévalg for E-18, Rv160, Rv168 med tilhørende tverrforbindelser og parallellveier.
- Avklare og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.
- Utrede videre virkninger av veitiltakene som kan ha konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Konklusjonene i konsekvensutredningen fase 2 skal danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner for de ulike veitiltak. Beslutningsrelevante konsekvenser skal være utarbeidet før arbeidet med kommunedelplaner og reguleringsplaner starter. Statens vegvesen ser for seg en fremdrift som sikrer at utbygging kan starte i år 2000.

I konsekvensutredningen for fase 2 for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker vil NSB utrede nærmere i detalj konsekvensene for tiltaket i forhold til

- miljø
- naturressurser
- samfunnet
- massedeponi
- anleggsperioden

Konsekvensutredningen er allerede godt igang. NSB håper på kommunedelplanvedtak våren 1995 slik at utbyggingen kan starte opp allerede i 1997.

B2c

Vesikøndøfen, Statens Vegvesen Oslo
Pb.8037

0030 Oslo

BÆRUM KOMMUNE
KOMMUNALAVDELINGEN
FOR KULTUR, KIRKE OG FRITID
PARK OG IDRETTSVESENET



Kommunegården
Postboks 518
1301 Sandvika
Tlf.: 67 57 43 72
Faks: 67 57 47 15

BRUKERRÅDET FOR
FISKEFORVALTNINGEN

STATENS VEGVESEN, OSLO
J. nr. 91/52-184 - 940913
Ark. nr. 363

94/2973
Bs 552

Dens ref.

Arkivar:
710.5 A
Dok.nr.

Dato:
31.08.94

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN - HØRINGSUTTALELSE
"DOBBELTSPOR ASKER - SKØYEN"

Brukerrådet har vurdert "Konsekvensutredningen fase I", og anbefaler følgende:

- *STREKNINGEN: ASKER - SANDVIKA = INDRE LINJE
- *STREKNINGEN: SANDVIKA - SKØYEN = TUNELLINJEN (G2)

Begrunnelse for valget:

- 1) Minst skade på og i miljøet rundt Neselva i Asker
- 2) Bevaring av de grønne lunger langs banestrekningen i Bærum
- 3) Ingen forringelse av Lysakerelva, da banen vil gå i tunell under denne.
- 4) Minst konsekvenser for hekkplasser og næringsøksområder for and/gjess og vadefugler.
- 5) Hensyn til viktige biotoper for fisk/fugler og dyr ivaretas.

Rådet føler at arbeidet som forventes ved krysning av vassdragene ikke er detaljert nok beskrevet. Fiskeinteressene er spesielt opptatt av å begrense utfyllinger i vassdragene, masseforflytninger i elv ved etablering av brukar, belysning og fjerning av vegetasjon.

Vi ber derfor om en **detaljert** beskrivelser av følgende i konsekvensutredningen nr. II:

* Byggearbeidene rundt og krysning av Neselva - Sandvikselva - Engervannet og evt. Lysakerelva.

* Planer for deponering av spreng- og fyllmasser.

Brukerrådet stiller forøvrig spørsmålstegn ved flere formuleringer i konsekvensutredningen nr.I. Hva menes med (side 133 i utredningen): "Store terrenginngrep ved Engervannet kan aksepteres estetisk, men får negative konsekvenser for naturmiljøet ved Engervannet

Kopi: Bygnings - og reguleringsvesenet Bærum

Med hilsen



Lef Skar
Sekretær Brukerrådet

BRUKERRÅDET FOR FISKEFORVALTNINGEN I BÆRUM

15.mai 1992 ble det vedtatt en ny lov om laksfisk og innlandsfisk som erstattet lov av 6.mars 1964. I Bærum er det bestemt at fiskforvaltningen skal ligge under kommunaldirektøren for Kultur, Kirke og Fritid. Det er nå opprettet et Brukerråd med medlemmer fra fiskeforeningene Vestre Bærum Sportsfiskere, Bærum Jeger og Fiskeforening og Bærum Sportsfiskere, med Park - og idrettsvesenet som sekretariat.

MANDAT OG OPPGAVEFORDELING

Brukerrådet skal gi administrasjonen råd og veiledning for behandling av saker som knytter seg til fiskeforvaltningen i Bærum. Brukerrådet skal også virke som et styre for Hamang klekkeri. Brukerrådet skal forelegges alle saker som berører vassdrag eller på annen måte faller inn under brukerrådets mandat.



ASKER KOMMUNE
TEKNISK RÅDMANN
RÅDHUSET

B3

B5 552
34/2473

NORGES STATSBANER	EGSS.kode
15 SEPT 1994	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

2

NSB Konsernstab strategi, Prinsens gt. 7-9, 0152 Oslo
Statens vegvesen Oslo/Akershus, Postboks 8166-Dep., 0034 Oslo

3. 10.94
Rkr

DERES REF.: VÅR REF.: AC ARKIVNR.: P 113 Q DATO:
U9425969 S9401833 13.09.94
Sak 70-07.09.94 K

**TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN - KONSEKVENsutREDNING
FASE 1 MED SAMMENDRAG/ANBEFALING - OG FORSLAG TIL PROGRAMMER
FOR FASE 2**

Deres brev av 27. mai 1994.

Saken ble fremlagt for Asker kommunestyre i møte 07.09.94 hvor det ble fattet følgende vedtak:

" Asker kommunestyre vil si seg enig i at eksisterende E18 også i fremtiden skal utgjøre den overordnede veitransportåre gjennom Asker. Dette krever imidlertid at europaveien m/kryss opprustes til tilstrekkelig kapasitet.

Etter kommunestyrets oppfatning er år 2010 en for nær plan-horisont for kapasitetsberegning. Det må derfor utredes hvilken trafikkbelastning det er tale om lengre frem i tid for å sikre at det avsettes tilstrekkelige ressurser til opprusting og for å ha et sikrere grunnlag for fastsettelse av bredden på den fremtidige korridor.

En stor del av trafikkavviklingsproblemene på E18 i Asker er knyttet til manglende kapasitet i kryssene, samtidig som manglende planavklaring og opprusting av kryssene skaper problem for arealbruken i de tilstøtende områder. Kommunestyret vil derfor sterkt presisere nødvendigheten av rask planavklaring og opprusting av motorveikryssene, samt at bygging av Drøbaktunnel må fremskyndes.

Angående nytt dobbeltspor for jernbanen vil kommunestyret fremholde at den foreliggende utredning synes å bekrefte Asker formannskaps tidligere uttrykte standpunkt om at indre linje (traséen nordvest for eksisterende bane) er å foretrekke.

Kommunestyret kan si seg enig i at områdene langs Spikkestad-banen både i Asker og Røyken kan utgjøre et betydelig utbyggingspotensiale med henblikk på å tilrettelegge for øket kollektiv trafikkandel. For å

representere et attraktivt reisetilbud, må imidlertid Spikkestadbanen gis en lang bedre trafikkfrekvens enn tilfellet er i dag.

Ved en fremtidig omfattende etablering av næringsvirksomhet i Fornebuområdet er det viktig å etablere gode kollektivreisemuligheter ikke bare mot Oslo, men også i retning vestover.

Det bør etter kommunestyrets side arbeides videre med planene om å nytte Fornebuområdet som deponi for overskuddsmasser.

Til utredningsprogrammene for Ku fase 2 vil kommunestyret presisere nødvendigheten av å utrede tiltak for å redusere miljøkonsekvensene av den forestående utbygging/opprusting av transportårene i Vestkorridoren og da i særlig grad støyulempene og luftforurensningene."

Karsten Krogsater

Karsten Krogsater

Morten Torgersen

Morten Torgersen

Kopi: Reguleringsvesenet.

103

Asker kommune
Arkiv nr.
I.
MT/gw
/u/DOK/gw414

Sak 60/1994

B3a

2

Til Plan- og utbyggingsutvalget.

**TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN, KONSEKVENsutREDNING
FASE 1 - HØRING.**

1 BAKGRUNN/TIDLIGERE BEHANDLING.

NSB Bane samt Statens vegvesen i Oslo og Akershus sender i ekspedisjon av 31.05.94 konsekvensutredning (KU) fase 1 samt forslag til utredningsprogrammer for KU fase 2, ut til høring/offentlig ettersyn med uttalefrist 15.09.94.

Dokumenter som følger saken:

- Oversendelsesbrevet av 31.05.94.
- Brosjyren Veg og jernbane i "Vestkorridoren".
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Forslag til program for konsekvensutredning fase II.
- Vegsystemet i Vestkorridoren. Forslag til program for konsekvensutredning fase II.

Transportutredningen for Vestkorridoren (transportsystemet mellom Oslo og Asker) kan betraktes som en videreføring av TP10 (transportplan for de ti største byer og tettsteder i Norge) for Oslo og Akershus. Sluttrapport for TP10 for Oslo og Akershus er datert desember -92. Den har mer form av en analyse enn en plan og ble avgitt for sent til å kunne påvirke prioriteringen i Norsk vegplan 1994-97.

Det pågående utredningsarbeid skal danne grunnlag for neste generasjon vegplan og jernbaneplan (1998-2007). Et hovedpoeng er at man i større grad enn tidligere skal se hele transportsystemet i sammenheng og prioritere utbygging og andre tiltak ut fra dette.

Både på jernbane - og veisiden står en foran store utbyggingsprosjekt i Vestkorridoren. For NSB's vedkommende gjelder dette i første rekke nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker og Ringeriksbanen (Ny Ringeriksbanen er et eget prosjekt med egen planprosess. Dog inngår Ringeriksbanen om Sandvika som et element i transportanalysen for Vestkorridoren).

På vestsiden er det særlig E-18, RV 160 (Ringeriksveien i Bærum, også egen planprosess) samt hovedveisystemet i Oslo Vest som skal utbygges.

Asker formannskap behandlet den 15.05.91 melding om konsekvensutredning for E-18 Framnes-Asker og avga slik uttalelse:

" E 18 er daglig overbelastet, noe som blant annet fører til trafikklekkasje til det lokale veinettet og øket miljøbelastning. Asker formannskap mener derfor at gjennomføring av prosjektet må opp-prioriteres. Det må kunne gjennomføres en planlegging som muliggjør en tidligere anleggsstart.

De totale negative konsekvenser av øket gjennomgangstrafikk i Asker antas å bli mindre hvis denne trafikken samles i en trasé. Asker formannskap vil allerede nå gi uttrykk for at det ikke kan anbefales å overføre trafikk fra E 18 til eksisterende eller nye lokalveier. Trafikken må konsentreres til E 18. Nødvendige tiltak må gjennomføres langs E 18 for å oppnå størst mulig begrensning av ulempe."

Ved den sentrale behandling av meldingen m/uttalelser ble det besluttet at det skulle utarbeides en samlet utredning for transportsystemet i Vestkorridoren. NSB sendte som følge herav ut melding om KU for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker til høring den 15.02.93. Asker formannskap avga den 21.04.93 følgende uttalelse:

" Asker formannskap stiller seg positivt til planen om nytt dobbelt jernbanespor på strekningen Skøyen - Asker. Tiltaket vil representere en betydelig forbedring av kollektivreisetilbudet i Oslo - Vestkorridoren.

Formannskapet vil imidlertid påpeke nødvendigheten av kapasitetsstyrking forsåvidt gjelder NSB's Oslotunnel, et tiltak som utgjør et viktig ledd i opprustingen av tilbringersystemet til den nye hovedflyplassen på Gardermoen.

Videre vil formannskapet påpeke nødvendigheten av at det avsettes tilstrekkelig tid for gjennomføring av en forsvarlig og åpen planprosess der Asker kommune og lokalsamfunnet forøvrig gis reell mulighet til medvirkning.

Likeledes forutsetter formannskapet at det vil være rom for å utrede varianter av (og eventuelt nye) traséalternativ i den hensikt å redusere de samfunnsmessige og miljømessige ulemper av dobbeltsporet i størst mulig grad.

Av de to forelagte alternativ fremstår det på sydøstsiden av eksisterende jernbanespor som lite akseptabelt ut fra hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk."

2 PLANPROSESS, UTREDNINGSMETODIKK.

KU fase 1 skal danne grunnlag for valg av strategi for vei og jernbane. Målet med fase 1 er:

- Avklare rollefordeling mellom vei og jernbane.
- Gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid.
- Sile ut et knippe traséalternativ det skal arbeides videre med.
- Valg av stasjonsmønster for NSB.

Planprosessen er grafisk fremstilt slik:



KU fase 1 forutsettes behandlet og godkjent i løpet av -94. KU fase 2 og kommunedelplanarbeidet for nytt dobbeltspor er i gang i samarbeid mellom NSB og representanter for de respektive kommuner. Etter fremdriftsplanen skal KU fase 2/kommunedelplanen foreligge utarbeidet og sluttbehandlet i løpet av -95, etterfulgt av en reguleringsplanfase frem til utbyggingsstart i 1997.

Prosessen med KU fase 2/kommunedelplaner for veisystemet er forutsatt oppstarter i årsskiftet 1994/95 og avsluttet i løpet av -97 med anleggsstart i år 2000.

De aktuelle kommuner og andre berørte instanser vil følgelig komme i kontakt med planarbeidet i to senere faser - og det er kommunestyret som skal sluttbehandle både kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Et hovedelement i KU fase 1 er en transportanalyse som omfatter hele transportsystemet innenfor Vestkorridoren. Hensikten er å kartlegge det totale trafikkvolum og rollefordelingen mellom transportmidlene samt å finne frem til ressurseffektive helhetsløsninger med vektlegging av større andel av transportarbeidet på kollektive transportmidler.

Det er bygget opp en transportmodell som med utgangspunkt i trafikkprognoser frem til år 2010 er brukt til å analysere et stort antall systemalternativ m.h.t. trafikkavviklingskapasitet. Det er i tillegg gjort vurderinger av investeringsbehov og utført følsomhetsanalyser for forskjellige faktorer - herunder reisekostnader og arealbruksmønstre m.h.t. trafikkfordeling og økonomisk nytte.

Gjennom en sifingsprosess har man kommet frem til et begrenset antall systemalternativ som er gjort til gjenstand for en nærmere analyse m.h.t. trafikkforhold samt samfunns-messige og miljømessige konsekvenser.

3 RESULTATER AV KU FASE 1 - HOVEDLØSNINGER FOR VEI OG JERNBANE

Som følge av høyere trafikkbelastninger og flere plan-elementer har en større del av utredningsarbeidet vært konsentrert om forholdene i Bærum enn i Asker. Bl.a. har trafikkbetjeningen av Fornebu vært viet stor oppmerksomhet med utgangspunkt i en fremtidig "Forneby".

Det vil føre for langt å redegjøre detaljert for de foreslåtte systemløsninger i Bærum. Kort kan det sies at det på vei-siden, i tillegg til ny E16, satses på utbygging/opprusting av både E18 og Bærumsveien og tverrforbindelsene mellom disse.

Et alternativ, Fornebulinjen E18, går ut på anlegg av ny E18 vesentlig i tunnel i felt mellom Blommenholm og Vækerø via Fornebu nord, og nedbygging av eksisterende E18 til en lokal firefelts hovedvei.

Det andre anbefalte alternativet forutsetter en opprustet seks felts E18 i eksisterende trasé mellom Sandvika og Vækerø kombinert med utbygging av Bærumsveien til fire felt på strekningen Gjøannes-Jar med forbindelse til Vækerøkrysset i tillegg til Granfosslinjen.

På jernbanesiden er det lagt frem flere alternativ for nytt dobbeltspor for hurtigtog med stopp i Sandvika, Lysaker og Skøyen, og med varierende andel dag-/tunnelstrekninger. Lokalbanen forutsettes enten beholdt i eksisterende trasé eller i ny trasé om Fornebu enten i lang eller kort sløyfe. Fornebualternativet medfører nedleggelse av Stabekk stasjon.

I Asker er som sagt situasjonen mindre sammensatt og det trafikksystem som en anbefaler å gå videre med i planprosessen følgelig adskillig enklere.

På veisiden viser den utførte trafikkanalyse at det innen prognoseperioden (2010) er tilstrekkelig med seks spor på E18 mellom Sandvika og Holmen og fire felt mellom Holmen og Asker.

På jernbanesiden opereres det med to alternative traséer for nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker og uten stopp underveis. Begge traséer forutsettes lagt vesentlig i tunnel, en i sin helhet på nordvest-siden av eksisterende jernbane (indre linje) og en ytre linje som ligger sydøst for eksisterende spor mellom Åstad og Solstad. Indre linje vil få en dagstrekning på ca. 600 m i Åstad-/Solstadorrådet, ytre linje tilsvarende, delvis på fylling, delvis på bro i ca. 900 m lengde. Øst for eksisterende Askertunnel, der traséene er sammenfallende, er det forutsatt en dagstrekning på ca. 200 m lengde.

Traséene fremgår av informasjonsbrosjyren "Veg og jernbane i "Vestkorridoren" som følger som bilag i saken.

4 ADMINISTRASJONENS VURDERING AV UTREDNINGEN. FORSLAG TIL UTTALELSE.

Transportutredningens KU fase 1 er holdt på et overordnet nivå. Det er prinsipløsninger og rollefordeling mellom transportmidler på makronivå som er utredet og som det fra planansvarlige organ og tiltakshavers side er forventet at det avgis uttalelse til. Planløsningen på detaljnivå og mer lokale problemstillinger vil bli tatt opp i det videre planarbeid. Dette behøver imidlertid ikke være til hinder for at en også på nåværende tidspunkt i uttalelse peker på problem i tilknytning til transportsystemet som er viktige ut fra et mer lokalt syn.

Vedrørende situasjonen for E18 Sandvika-Asker er man enig i at det satses på opprusting av eksisterende vei. Den tidligere lanserte fjord-linjen mellom Nesbru og Fornebu er forkastet p.g.a. at den ikke kan få tilknytning til det øvrige veinett mellom ende-punktene og følgelig vil ha dårlige trafikkavviklingssegenskaper sett i forhold til store anleggskostnader.

Det er imidlertid grunn til å stille spørsmål ved de kapasitetsberegningene som er utført. en prognosehorisont på 2010 virker for kort både generelt og særlig sett i forhold til det faktum at det så langt ikke kan forventes midler til opprusting av E18 i Asker før henimot dette årstallet. Etter vår mening bør det derfor utføres kapasitetsberegninger lengre frem i tid for å ha sikrere grunnlag for å fastsette bredden på den korridor som må reserveres for fremtidig utvidelse av europaveien.

Det må forutsettes at det i forbindelse med opprusting av E18 settes i verk miljøforbedringstiltak ikke minst på støysiden.

En stor del av trafikkavviklingsproblemene på E18 i Asker er knyttet til motorveikryssene samtidig som manglende planavklaring eller manglende opprusting medfører problem for utnyttelse av tilstøtende arealer.

Av de aktuelle E18 kryssene, inngår Fusedalkrysset i den såkalte Oslopakken som forutsettes gjennomført innen år 2006.

Hverken dette, Slependenkrysset eller Holmenkrysset er ført opp i gjeldende Norsk vegplan (1994-97).

Det bør derfor presiseres nødvendigheten av hurtig planavklaring og prioritering av midler til opprusting av kryssene. Bedre kapasitet på E18 med kryss vil redusere belastningen på det tilstøtende veinett og følgelig gi en positiv trafikkavviklings- og miljøeffekt.

I forbindelse med høringen av meldingen om KU fase 1 for nytt dobbelt jernbanespor ga formannskapet uttrykk for at traséalternativet på sydøstsiden av eksisterende jernbanespor på strekningen Åstad-Solstad (ytre linje) var lite akseptabelt ut fra hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk.

Som et ledd i arbeidet med KU fase 2/kommunedelplan for nytt dobbeltspor er det gjennomført en sikringsprosess hvorved bl.a. den tidligere foreslåtte daglinjen i Billingstadorrådet har falt ut. Den ytre traséen har NSB ønsket å ha med videre i prosessen ut fra det forhold at den har en noe lengre dagstrekning og samtidig gir mulighet for deponering av et visst kvantum overskuddsmasser i form av utfylling. Ulempene ved denne traséen er at den medfører store inngrep i naturmiljøet rundt Neselven samtidig som den beslaglegger planlagte byggeområder både i Åstad- og Solstadorrådet. Disse forhold er påpekt i den foretatt utredning av samfunns- og miljømessige konsekvenser der det også fremholdes at forskjellen i lengde på dagstrekningen mellom de to alternativene (900 m kontra 600 m) ikke er vesentlig m.h.t. reiseopplevelse. De fremlagte beregninger av anleggskostnader viser i tillegg at indre linje er ca. 110 mill.kr. billigere enn ytre linje.

Ut fra disse forhold er det full grunn til å fastholde standpunkt om at den indre linje bør velges for nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker.

I det pågående samarbeid mellom NSB og Asker kommune har man som et ledd i KU fase 2/kommunedelplanarbeidet vurdert nærmere innføringen av det nye dobbeltsporet mot Asker stasjon. Den foreslåtte løsning vil få store konsekvenser for boligbyggingen langs eksisterende bane i Trollhaugen-/Eikeveienområdet. En har derfor sett på muligheten for å skyve baneanlegget mot nordvest. Et slikt alternativ vil redusere ulempene noe i Trollhaugen-/Eikeveienområdet, men til gjengjeld påføre bebyggelsen langs Asker terrasse større problem. Samtidig vil en slik løsning p.g.a. krav til linjeføring medføre at deler av Vektergården og av eksisterende stasjonsbygning må fjernes. I tillegg vil løsningen gi store arealmessige og fremdriftsmessige problem for gjennomføring av den vedtatte utbygging av ny transportterminal og tilstøtende bygg i Asker sentrum. Det kan ut fra disse forhold ikke anbefales at det nordlige alternativet for innføring av dobbeltsporet mot Asker stasjon trekkes med i det videre planarbeid.

Som tidligere omtalt er det i programmet for transportutredningen satt som mål å legge til rette for at en større del av trafikken kan avvikles med kollektive reisemidler. Det er derfor i KU fase 1 lagt stor vekt på å utrede mulighetene for et mer kollektivvennlig utbyggingsmønster. Dette er en målsetting som Asker kommune har gitt uttrykk for i flere sammenhenger, senest gjennom det utkast til revidert kommuneplan som nå er lagt ut til høring.

I utredningen pekes på det utbyggingspotensial som fins langs Spikkestadbanen fra Asker sentrum og sydover. Det er vel liten tvil om at det her er pekt på en fremtidig utbyggingsretning for Asker, og også for Røyken bl.a. i Hallenskogområdet. Skal en utbygging langs Spikkestadbanen ha noen mening i forhold til høy kollektivtrafikkdekning må imidlertid togtilbudet utbygges til en langt bedre standard enn den timefrekvens som Spikkestadbanen har i dag.

Som omtalt er Fornebuområdet viet stor oppmerksomhet i utredningen med bl.a. tilknytning til NSB's lokalbane og alternativt egen forstadsbane i retning Oslo. Det er på det nåværende tidspunkt usikkert hvor omfattende utbyggingen på Fornebu vil bli bl.a. når det gjelder næringsvirksomhet og arbeidsplasser. Dersom det legges opp til arbeidsplassetablering av noe omfang, er det viktig at kollektivtilknytningen både mot Oslo og vestover blir god for å redusere arbeidsreiser med bil. En forstadsbane mot Oslo vil representere et dårlig tilbud for arbeidsreisende vestfra.

Den planlagte vei- og jernbaneutbyggingen i Vestkorridoren vil gi mellom 3,0 og 5,5 mill. m³ overskuddsmasse, Ringeriksbanen ikke medregnet. Bare det nye dobbeltspor mellom Sandvika og Asker vil gi 1,2 til 1,3 mill. m³.

Tilgangen på lokale deponimuligheter er begrenset. Det bør derfor utredes nærmere i KU fase 2/kommunedelplan-sammenheng hvorvidt det er mulig å finne frem til egnede permanente eller midlertidige deponiplasser i Asker.

I utredningen er Fornebu lansert som et egnet deponisted både volum- og tidsmessig. Ved fremtidig bruk av Fornebu til bolig- eller industriformål vil en med fordel kunne benytte overskuddsmasser til forming av fremtidig terreng. Oppfylling med ca. 10 mill. m³ masse kan la seg gjennomføre på en landskapsmessig forsvarlig måte i henhold til utredningen.

Vedrørende program for konsekvensutredning fase 2 for henholdsvis veisystemet i Vestkorridoren og nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, virkerde fremlagte forslagene å være i samsvar med forutsetningen i plan- og bygningslovens § 33-3 m/forskrift.

Kommunen bør imidlertid benytte anledningen til å presisere nødvendigheten av avbøtende tiltak for å redusere miljøulempene og da særlig støyproblemene som vil følge av vei- og jernbaneutbyggingen.

Ut fra det ovenstående vil en fremsette følgende forslag til vedtak:

- " Plan- og utbyggingsutvalget vil si seg enig i at eksisterende E18 også i fremtiden skal utgjøre den overordnede veitransportåre gjennom Asker. Dette krever imidlertid at europaveien m/kryss opprustes til tilstrekkelig kapasitet.

Etter utvalgets oppfatning er år 2010 en for nær planhorisont for kapasitetsberegning. Det må derfor utredes hvilken trafikkbelastning det er tale om lengre frem i tid for å sikre at det avsettes tilstrekkelige ressurser til opprusting og for å ha et sikrere grunnlag for fastsettelse av bredden på den fremtidige korridor.

En stor del av trafikkavviklingsproblemene på E18 i Asker er knyttet til manglende kapasitet i kryssene, samtidig som manglende planavklaring og opprusting av kryssene skaper problem for arealbruken i de tilstøtende områder. Utvalget vil derfor sterkt presisere nødvendigheten av rask planavklaring og opprusting av motorveikryssene.

Angående nytt dobbeltspor for jernbanen vil plan- og utbyggingsutvalget fremholde at den foreliggende utredning synes å bekrefte Asker formannskaps tidligere uttrykte standpunkt om at indre linje (traséen nordvest for eksisterende bane) er å foretrekke.

Utvalget kan si seg enig i at områdene langs Spikkestadbanen både i Asker og Røyken kan utgjøre et betydelig utbyggingspotensial med henblikk på å tilrettelegge for øket kollektiv trafikkandel.

For å representere et attraktivt reisetilbud, må imidlertid Spikkestadbanen gis en langt bedre trafikkfrekvens enn tilfellet er i dag.

Ved en fremtidig omfattende etablering av næringsvirksomhet i Fornebuområdet er det viktig å etablere gode kollektivreisemuligheter ikke bare mot Oslo, men også i retning vestover.

Det bør etter plan- og utbyggingsutvalgets side arbeides videre med planene om å nytte Fornebuområdet som deponi for overskuddsmasser.

Til utredningsprogrammene for Ku fase 2 vil utvalget presisere nødvendigheten av å utrede tiltak for å redusere miljøkonsekvensene av den forestående utbygging/opprusting av transportårene i Vestkorridoren og da i særlig grad støyulempene.

Reguleringsstefen i Asker, 19. august 1994.

Helge Johnsen

Morten Torgersen



ASKER KOMMUNE
FINANSRÅDMANNEN
RÅDHUSET - 1371 ASKER

B36

94/2973
BS 552

HHR

V

Kopi: SVO

107

MØTEBOK - Vegplan

Side : 1

Møtedato : 30/08/94 Saklistenr : 44 Saksnummer : 022094 00028 VEG
Landbruksnemnda I Asker i Asker.

Tidligere behandling :

B36

Planens navn : Planforslagets dato: 31/05/94

Transportutredning Vestkorridoren

Planen fremmes av :

Arealoppgave (dekar) :

Planformål	Dyrket	Dyrkb.	S og H	Skog, bonitet	M	L	Annet areal

Berørte landbrukseiendommer :

Gnr	Bnr	Eier	-----Berørt-----			-----Totalt-----		
			Dyrket	Skog	Annet	Dyrket	Skog	Annet

Hjelpesaker :

Saksutredning :

ASKER LANDBRUKSNEMND 30.08.94 SAK 44/94
KSBEHANDLER JORDBRUKSSJEF OLAV VIK

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - OFFENTLIG ETTERSYN AV
KONSEKVENsutredning FASE 1 OG FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR FASE 2

Landbruksnemnda har fått utdelt en kortfattet versjon av saksdokumentene. Ytterligere bakgrunnstoff kan studeres på landbrukskontoret og blir tatt med til nemndsmøte 30.08.94.

NSB og Statens vegvesen ønsker å gjennomføre betydelige investeringer i transportsystemet mellom Asker og Oslo.

Konsekvensutredningen fase 1 vil danne grunnlag for valg av hovedalternativer som foreslås videreført i fase 2.

Høringsinstansene er spesielt blitt bedt om uttale seg til følgende forhold:

- Om utredningplikten i fase 1 er oppfylt i henhold til godkjente programmer, og gir tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper.
- Om de hovedløsninger som er anbefalt for vei og jernbane er dekkende som grunnlag i den videre planprosess.

"Vestkorridoren" Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.

0030 OSLO

DERES REF.: VÅR REF.: PW/IL ARKIVNR.: DATO:
U9426572 16.09.94

AD TRANSPORTKORRIDOR VEST - UTTALELSE

De underrettes med dette om at Asker Næringsråd i styremøte den 12. september d.å. behandlet ovennevnte sak. Det ble gjort slikt vedtak:

"Asker Næringsråd slutter seg i hovedprinsippene til vedtak gjort av Asker kommunestyre i møte den 7. september 1994 i sak om "Transportutredning - Vestkorridoren"."

Næringsrådet vil sterkt understreke den betydning det har for næringslivet i Vestregionen at de anleggene det er tale om blir dimensjonert for å dekke fremtidige langsiktige behov, og gjennomført i et raskt tempo.

Næringsrådet vil peke på de negative konsekvenser det vil ha for næringslivet i området at jernbaneforbindelsen til ny hovedflyplass på Gardermoen ikke vil være operativ når plassen blir tatt i bruk.

Et betydelig antall bedrifter i regionen har stor nasjonal tyngde og er sterkt internasjonalt orientert. For disse vil mangelfulle forbindelser til hovedflyplassen medføre økte kostnader som følge av lengre reisetid både for egne ansatte og for utenlandske kunder. Det vil også kunne virke hemmende på viljen til å investere i området."

Asker kommune, finansrådmannen, 16 september 1994.

[Signature]
Per Wangstad
bem.

Møtedato : 30/08/94 Saklistenr : 44 Saksnummer : 022094 00028 VEG
Landbruksnemnda I Asker i Asker.

- Om forslagene til programmene for fase 2 er tilfredstillende og omfatter de forhold som er vesentlige for valg av trase.

VEIUTBYGGING

For Askers del er det uttalt følgende om veiutbygging:

E 18

Asker - Holmen: Ingen utbygging: 4 felt

Holmen - Sandvika: Utbygging til 6 felt.

I konsekvensutredningen for naturmiljø er skrevet følgende:

"Breddeutvidelsen Holmen - Sandvika medfører ingen vesentlige konsekvenser i forhold til 0 - alternativet (dagens veg).

LNF-områder vest for E-18 ved Ravensborg og ved Holmen kirke kan bli berørt. Dette er til dels meget smale LNF-områder."

JERNBANEN

Mellom Skøyen og Asker foreslås å bygge nytt dobbeltspor som reserveres for tog med høy hastighet og få stopp. Stasjoner blir Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen.

Indre linje.

Asker stasjon utvides på sikt til 6 spor til plattform. Ut fra stasjonen i retning mot Sandvika går to nye spor i ny kort tunnel sørøst for eksisterende tunnel.

Det nye dobbeltsporet går deretter i en lang tunnel under Skaugum-området og kommer ut igjen med en kort dagstrekning langs eksisterende dobbeltspor ved Neselva/Åstaddammen. Videre går dobbeltsporet i en lang tunnel mot Sandvika.

Under konsekvenser for miljø skrives følgende:

"Dagsonene ved Åstaddammen gir store lokale terrengendringer. Ved Solstad/Åstad er det naturmiljøet som belastes mest ved inngrepet.

Lagsonen like etter Asker stasjon tangerer LNF-område. Blandet løvtre-vegetasjon danner her en randsone mellom eks. toglinje og åker/friluftsområde. Med to dobbeltspor dannes en økt barriere for hjortevilt. Viktigste trekkveg ligger noe nærmere Høn stasjon, slik at konflikten blir moderat.

Dagsone ved Solstad/Åstad tangerer LNF-område som utgjør viktig randsone mot Marka og mot Skaugumåsen naturreservat, Nordre Skaugumåsen naturreservat og Åstad naturreservat. Alle områdene har botanisk verneinteresse, med rike edelløvskogbestand av forskjellig type og karakter.

Stokkerelva/Neselva må krysses med ny bru, anleggsarbeidet med fyllinger og konstruksjoner vil forstyrre dyreliv, fugl og fisk langs og i elva.

Terrenget som traseen legger beslag på er for det meste svært bratt. Etablering av ny vegetasjon i skjæringer kan bli vanskelig."

Ytre linje.

Som alternativ "indre linje" både ut fra Asker og inn mot Sandvika.

Men i stedet for en kort dagstrekning langs eksisterende dobbeltspor ved

Møtedato : 30/08/94 Saklistenr : 44 Saksnummer : 022094 00028 VEG
Landbruksnemnda I Asker i Asker.

Neselva/Åstaddammen, har dette alternativet en noe lengre dagstrekning noe på nedsiden av eksisterende spor. Det må bygges en 200 m lang bru (25 m høy) over Neselva. På begge sider av denne vil det bli større fyllinger.

Under konsekvens for miljø skrives følgende:

"Dagsone like etter Asker stasjon får konsekvenser som for indre linje.

Dagsone over Solstad/Åstad er forskjøvet ca. 200 m mot sydøst i forhold til indre linje, og krysser daldraget ved Neselva v.h.a. en 240 m lang bru og meget store terrengfyllinger. Inngrepet får betydelige konsekvenser for naturmiljøet, med gjenfylling av større bekk tilhørende Neselv-vassdraget. Halve dagstrekningen ligger i LNF-område."

JORDBRUKSSJEFENS VURDERING:

Styring av gjennomgangstrafikken til en ringvei i tunnel gjennom Asker og forsering av Drøbaktunnelen vil hjelpe på biltrafikken på E 18 gjennom Asker.

De største utbedringene gjelder transportsystemet i Bærum.

Konsekvensutredningen belyser problemene forbundet med de ulike traseene sett ut i fra natur og miljø. Med i konsekvensutredningen er også kart over jordpolitisk arealvurdering for området. Det er ingen berøring av større jordbruksarealer i noen av forslagene.

Jordbrukssjefen kan tilrå alternativet for utvidelse av E 18 på strekningen Holmen - Sandvika.

Jernbanetrase indre løsning ser ut til å berøre landskapet i minst mulig grad.

FORSLAG TIL UTTALELSE:

Asker landbruksnemnd ber om utredning av en ringvei i tunnel for å få gjennomgangstrafikken vekk fra E 18. Ferdigstilling av ny Drøbaktunnel bør forseres.

Asker landbruksnemnd har ingen kommentarer til konsekvensutredningen foretatt i denne saken.

Landbruksnemnda tilrår forslaget til utbedring av E 18 mellom Holmen og Sandvika, og går inn for "indre linje" til forslag for ny jernbanetrase.

ASKER LANDBRUKSNEMND FATTET FØLGENDE ENSTEMMIGE UTTALELSE:

1. Asker landbruksnemnd har ingen kommentarer til konsekvensutredningen foretatt i denne saken.

2. Landbruksnemnda tilrår forslaget til utbedring av E 18 mellom Holmen og Sandvika, og går inn for "indre linje" til forslag for ny jernbanetrase.

3. Asker landbruksnemnd ber om at også konsekvenser på kort sikt (anleggs-trafikk, masselagring o.l.) blir klargjort.

Kopi sendt til :

NSB Bane

Statens Vegvesen, Akershus
Asker kommune, teknisk rådmann
Asker kommune, ordføreren

108

C VELFORENINGER

Sollerud vel

v/ Bjørg Christoffersen,
PB. 110 - Lilleaker, 0216 OSLO.
NSB Bane, Region sør,
Plankontoret,
v/ Petter Grimsgaard,

3006 DRAMMEN.

NSB Konsernstab strategi,
Prinsens gate 7-9,

0107 OSLO.

Statens vegvesen Oslo,
Grenseveien 97,

0063 OSLO.

CI

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr: 41 / 52-234	Dato: 941012
Ark. nr: 363	

Tlf. k: 22 52 38 40

p: 22 52 47 98

Fax: 22 52 33 52

HR

2

Oslo 07.10.1994

KOMMENTARER TIL TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN KONSEKVENsutREDNING FASE I OG KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FASE II

Innledende betraktninger om prosjektene kontra bomiljø:

Sollerud, som ligger i Oslo's syd-vestre grense mot Bærum, er et gammelt, godt boområde etablert på grunn utskilt fra Sollerud gård fra ca. 1890 til ca. 1920. Bebyggelsen består for det meste av tett småhusbebyggelse. Bebyggelsen er sterkt fortettet de siste 20 - 25 år. Ofte skjer fortettingen ved at barn og barnebarn deler tomten fra barndomshjemmet. Svært mange familier føler derved sterk tilhørighet til strøket, i det mange eiendommer nå bebos av opp til 5. generasjon på samme eiendom. Den store stabiliteten i området skyldes nettopp det gode miljø, som Sollerud vel mener det er all grunn til å forsvare for fremtidige generasjoner.

Staten og Samferdselsdepartementet bruker nå enorme summer av storsamfunnets midler til bygging av ny hovedflyplass på Gardermoen, og nedlegger Fornebu av miljøhensyn. Sollerud vel oppfatter dette også som et klart signal om at det miljø vi forsvarer, også fra statens og Stortingets side, er ønskelig å bevare. I motsatt fall ville jo flyttingen av hovedflyplassen være unødvendig.

Ubalansert syn på bomiljø mellom veg- og baneprosjektene:

Det er stor forskjell mellom NSB og Statens vegvesen i synet på bomiljø. NSB nevner overhode ikke boligområder i miljøsammenheng, mens Statens vegvesen nevner hensynet til bomiljøet som en av hovedårsakene til de fremlagte planer.

Der virker som om NSB mener alt ved jernbane er miljøriktig. Jernbane er selvfølgelig miljøvennlig m.h.t. energikilde og gassutslipp, men virker langt fra miljøvennlig med hensyn til støy og rystelser på de nærmeste boliger inntil skinnegangen.

I den videre planprosess må disse hensyn veie tyngre enn til nå.

Betraktninger om vedtatte mål i utredningen:

Mål for NSB-utbyggingen i vestkorridoren er å redusere reisetiden på Sørlandsbanen og Bergensbanen.

Hvor fremtidsrettet er bane for 200 km./time, når jernbaner ellers i Europa bygges ut for vesentlig større hastigheter? - Er 200 km./time raskt nok i f.eks. år 2020 eller 2050 ?

Er dette en plan der virkemidlene er utilstrekkelige i forhold til målet?

Vi tror ikke virkemidlene er nok til å konkurrere med f.eks. fly. - Målet det planlegges etter nå tilsier en reisetid til Bergen på 3 - 3,5 timer. - Vi mener det vil være riktige å satse på kun 2 eller 3 stopp mellom Oslo-S og Bergen, med hastighet opp mot 240 - 260 km./time. Reisetiden på denne strekning vil da bli mindre enn 2,5 timer.

Med flere stopp må hastigheten økes ytterligere.

Målene for Statens vegvesen virker vesentlig mer i pakt med tiden, og miljøet langs traséene.

JERNBANETRASÉ:

Sollerud vels primære ønsker er tunnell uten stopp på Lysaker.

Tunnellinje G2 fremtrer som det mest ønskelige alternativ.

Blandt positive sider som nevnes i rapporten er:

- * God miljøforbedring langs dagens spor i områder der trafikk overføres til nytt spor i tunnell.
- * Tilfredstillende stigningsforhold og horisontalkurvatur. (Vi mener reisetiden bør bli vesentlig kortere her enn ved andre alternativer.)

Sollerud vel kan akseptere alternativ H-4, under følgende klare forutsetninger:

1. At Lysaker, og dets veinett kan utformes på en måte som gir gode trafikale forhold i stasjonens nærområder, og at det IKKE blir nødvendig å disponere boligområder, eller boligområdene nærområder for å avvikle veitrafikken.

Dersom dette krav ikke kan oppfylles, er IKKE stopp på Lysaker akseptabelt.

2. At støybelastningene på Sollerud ikke øker. - Ved beregning av støyen fra den nye høyhastighetsbanen skal det tas hensyn til de nye, høyere støyberegninger som foreligger for Gardermobanen. Man må her se bort fra flystøyen, som forsvinner når Fornebu nedlegges i ca. 1998.

Vi vil her foreslå en endring for en evt. Lysaker stasjon: Det bygges underjordisk stasjon under Lagåsen med nedgang både på Lysakersiden og på Fornebusiden av åsen. Det bør da lages nedganger på hver side av h.h.v. Drammensveien og Snarøyveien. På denne måten reduseres behovet for en ekstra lokaltrasé til Fornebu. Denne lokaltrasé er av NSB kalkulert til kr. 800 millioner, hvilket burde være mer enn tilstrekkelig til å bære merkostnadene ved bygging av tunnellalternativet.

Dagsone ved Sollerud er IKKE akseptabelt for Sollerud vel.

NSB hevder at dagsone ved Sollerud vil trekke flere reisende med jernbanen.

Om NSB's argument for dagsone:

Vi kan vanskelig forestille oss at 20 sekunder dagslys ved passering av Sollerud, med utsikt inn i en jordvoll eller høye kontorbygg tett innpå skinnegangen kan trekke flere reisende til NSB's kostbare prosjekt.

109

Feil i grunnlaget for kostnadsberegningene:

I grunnlaget for kostnadsberegningene er erstatninger ført opp med kr. 500,- / m2 tomt, og boliger på kr. 500.000,- til 1.500.000,-.

Sollerud vel mener disse anslag er for lave, og derved kan medføre betydelige feil i de kostnaderoverslag som presenteres for besluttede myndigheter.

Av denne grunn bør berørte eiendommer takseres så snart som mulig for tiltakshavers regning. Takstene skal utføres av takstmann (menn) som aksepteres av Sollerud vel.

PROSJEKTETS RENTABILITET DÅRLIG:

Som en kuriositet har Sollerud vel forsøkt å kalkulere prosjektets lønnsomhet. Vi har benyttet gjennomsnittlige enhetspriser fra rapportens side 92.

Vi antar følgende i kalkyle A: * Fra Oslo til Bergen utbygges 500 km.
* Det spares 2 timer pr. passasjer. * Antall passasjerer anslås til 500.000 / år.
* Hver passasjers sparte time verdsettes til kr. 100,-.
Anleggskostnadene blir kr. 20,532 milliarder. - Innspart reise kr. 100 millioner.

Dette gir 0,49 % avkastning av investeringene.

Vi antar følgende i kalkyle B: * Fra Oslo til noe forbi Ringerike utbygges 100 km.
* Det spares 0,5 time pr. passasjer. * Antall passasjerer anslås til 500.000 / år.
* Hver passasjers sparte time verdsettes til kr. 100,-.
Anleggskostnader blir kr. 4,306 milliarder. - Innspart reise kr. 25 millioner.

Dette gir 0,58 % avkastning av investeringene.

NB! I regneeksemplene er IKKE vognmateriell medregnet!

VEGTRASSÈER:

Sollerud vel ønsker primært alternativ B for ny E-18. Nøyaktig sted for tunnellinglaget øst for Vækerøveien bør studeres nærmere for å komme minst mulig i konflikt med de verneverdige vækerøstueene. - Forøvrig støtter vi hovedtrekkene i Lysaker Næringsvels forslag til strakstiltak på lokalveinettet.

Vi ønsker dialog med vegmyndighetene om tiltak på de deler av veinettet som angår oss og vårt nærmiljø, inklusive fremkommelighet til og fra våre boområder.

GENRELT:**Krav til aktsomhet ved tunnelldrift og sprenging:**

Store deler av Solleruds boliger ligger på leire. Ved sprenging på tomter som ligger opp til 300 - 400 meter fra leireområdene påvirkes bebyggelsen av rystelser, med påfølgende sprekkdannelse i bebyggelsen, som ofte kan medføre krav om store erstatninger.

Dette må det tas hensyn til ved valg av tunneltrassèer, og driftsmåte.

Før anleggsstart må bygningenes tilstand registreres og dokumenteres med bilder og protokoll. Utvalget av hus som bør besiktiges må skje i samråd med Sollerud vel så snart trassèer er valgt.

Førholdet til kommuneplanen:

På kartet er områder for privat service merket blått, og områder for industri og kontor merket rosa. Sollerud vel er naturligvis opptatt av de tilsvarende avmerkingene lengst vest i Oslo. På kartet ser det ut til at deler av Solleruds boligområder omreguleres til h.h.v. privat service og industri / kontor. Vi antar at dette beror på uøyaktigheter, slik det er sagt muntlig.

Vi forutsetter at områdene det gjelder ligger vest og nord for Lilleakerveien.

Hvis områdene betraktes som innsatsområde for boligbygging, må det bemerkes at det de senere år har foregått en omfattende fortetting frivillig. Denne fortetting ser ut til å fortsette. Nevneverdige arealer til mer omfattende boligbygging er neppe tilgjengelig.

På dette punkt ønsker Sollerud vel mer direkte deltakelse i den videre planprosess som gjelder Sollerud og dets nærområder.

Sollerud vel ønsker følgende problemer utredet og utdypet:

Utrede videre arealbehovet ved IC-stopp Lysaker. Spesielt adkomst med bil, buss, andre banestystemer, båt og parkeringsbehov må utredes.

Det er pr. i dag så lite areale på Lysaker i forhold til nåværende, og fremtidig trafikkbelastning, at løsninger rundt fremtidig Lysaker "dobbel stasjon" må vises i detalj, og konsekvensene av tiltakene utredes før det er tilrådelig å låse valget av IC-stopp på Lysaker.

Sollerud vel ønsker aktiv deltakelse i den videre utredningsprosessen fra et tidligst mulig tidspunkt. Samferdselsdepartementet bør også sette vellet økonomisk i stand til å bli en mer mest mulig profesjonell medspiller i den videre prosessen. (Ref. vårt søknad av 07.09.94 til Samferdselsdepartementet.)

Utrede videre konsekvensene for boligområder langs dagsone for NSB's høyhastighetsbane sett i lys av utførte, igangsatte og vedtatte utbygginger på, og ved Lysaker, samt ellers i traseens nærhet. (Eksisterende, påbegynte og planlagte utbygginger fører til støyreflekser.)

Dagens erfaringer med NSB's vedlikehold tilsier at støyen fra materiellet øker over tid etter hvert som det slites.

Utbyggingen vil føre til økt vedlikeholdsbehov. Kan det forventes bedre vedlikehold?

Behovet for evt. økning av bevilgninger til vedlikehold bør utredes. Er det sannsynlig, eller gitt at disse bevilgninger blir fulgt opp. Disse bevilgninger bør med i den totale kostnadsberegning før banen bygges, og stasjonsmønster velges. Kan det noen gang bli økonomisk forsvarlig?

Med vennlig hilsen

for

Sollerud vel

Björg Christoffersen
Björg Christoffersen
Formann

NSB Bane Region Sør,
Plankontoret,
3006 Drammen.

94/2973
AS 552
C2

15 SEP 1994

Oslo 13.9.1994.

Ang: Bemerkninger til KU fase 1, de foreløpige anbefalingene og forslagene til program for KU fase 2.

Undertegnede finner enhver åpen trase (2 eller 4 spors) langs Harbitzalleen fullstendig uakseptabel.

Konsekvensene vil være:

Ødeleggende for landskap og miljø i en veletablert og balansert utbygd bydel.

Traseen vil dele bydelen i to og fullstendig endre trafikkmønsteret.

Medføre riving av et helt boligkvartal som består av bevaringsverdige bygninger (Byantikvaren) med tilsammen ca 40 bo-enheter.

Støy, støv, rystelser og trykkforandringer ved tunnelåpning som sterkt vil berøre bebyggelsen langs Harbitzalleen og Elmholtveien samt den nye bebyggelsen på Olsens Enke.

Umuliggjøre boligbygging på ca 1/3 av Olsens Enke tomten som er Oslo-vests eneste gjennværende, større tomteområde.

En eventuell utbygging i dette tette og begrensede boligområdet vil gjøre de enkelte eiendommer langs trase og tunnelåpning tilnærmet ubeboelige i anleggsfasen som vil strekke seg over flere år.

Undertegnede slutter seg derfor til Plan- og Bygningsetaten i Oslo samt Bydelens innstilling om at en ev. ny trase må bygges innenfor de områder NSB disponerer dvs. med tunnelinnslag på rangeringsområdet mellom Skøyen og Bestum og at tunnelen deretter legges under eksisterende spor. Alternativt at en ny trase anlegges iht. trase H1 daglinje ev. i videre kombinasjon med tunnellinje H2.

Vi oppfordrer samtidig NSB til å tenke radikalt nytt for å finne den optimale 100-års løsningen. En naturlig løsning vil være en tunnel som går fra Oslo S til f.eks. Lysaker/Fornebu. Da vil man ha løst både kapasitetproblemet med Oslo-tunnelen og de konsekvenser som er skissert over.

På vegne av Nedre Abbediengen Vel samt beboergrupper langs Harbitzalleen og Elmholtveien.

Reidar Hauge Erling Wist Bjørn Vandraas Jørn Narud
sign. sign. sign. sign.



BÆRUM VELFORBUND

C3

NSBs Konsernstab/Vestkorridoren
Statens vegvesen

Kopi: Bærum kommune/Kommunaldirektøren for tekniske tjenester

Transportutredning for Vestkorridoren.

Når nye tracéer for vei og jernbane planlegges gjennom et allerede tett utbygget område som Bærum med 94.000 innbyggere, må hensynet til miljøet og til de mange som vil bli sterkt berørt av enkelte av de alternativer som er lagt frem, komme i første rekke.

Vedr. jernbanen:

Velforbundet kan derfor for jernbanens vedkommende, ikke akseptere noen annen løsning enn at sporene for fjerntrafikken legges i tunnell hele veien fra Lysaker til Sandvika, og videre over Jong og gjennom Skuidalen.

Den nåværende tracé for lokaltogene må beholdes - evt. bør også enkelte av de nå nedlagte stasjoner tas i bruk igjen for å fange opp en større del av lokaltrafikken. En tracé i dagen fra Lysaker til Høvik vil være ødeleggende for miljøet på hele strekningen fra Lysaker til Høvik. Spesielt gjelder dette Stabekkområdet, der ytterligere to spor vil rasere fem tennisbaner, to barnehager, et speiderhus og et grøntområde, samtidig som selve stasjonsområdet blir ødelagt og forholdene for et nybygget sykehjem og for ca. 400 boliger i blokkene langs Jernbaneveien, blir uholdbare. Disse boligene er forøvrig oppført her og har fått med en lavere parkeringsdekning, nettopp på grunn av sin nære tilknytning til offentlige transportmidler, bl.a. jernbanen!

Forbundet går derfor spesielt sterkt imot at Stabekk stasjon nedlegges. Denne stasjonen var i sin tid den stasjon utenom byene som hadde den største trafikkmengden. Når stasjonen ikke har klart å holde på alle tidligere brukere skyldes nok dette bl.a. konkurransen fra bussene, som tildels har vist seg mer presise og kundevennlige enn jernbanen. Stabekk er imidlertid den stasjon i Bærum der "Park and ride"-løsningen best har slått an. Parkeringskapasiteten her bør derfor helst utvides.

En tunnell bør gå i mest mulig rett linje fra Lysaker til Sandvika. Forbundet er motstander av en tracé som svinger utom Fornebo, og går også i mot at dette alternativet tas med i utredningens fase 2. Hvorfor skulle banen legges i en slik sving? Det er jo her snakk om spor for fjerntrafikk, og for denne trafikken kan det

STATENS VEGVESEN OSLO

J.nr: 91/52 Dato: 941102
Ark. nr: 363

Stabekk, den 28/10

HR

umulig være aktuelt å anlegge en stasjon eller en holdeplass her. Skulle det mot formodning bli aktuelt å anlegge en bybanelinje til Fornebu, bør dette bli gjenstand for en egen utredning.

Lysaker stasjon bør imidlertid utvikles til en trafikkterminal for fjerntrafikken (bl.a. for trafikken til Gardermoen) og for busstrafikk fra Snarøya/Fornebo-området og andre deler av Østre Bærum. Bussen betjener jo allerede hele Snarøya og beboerne i dette området vil likevel ikke kunne benytte seg av en eventuell holdeplass i Fornebo-området.

I forbindelse med dette må imidlertid en rundkjørings/-vendemulighet for bussene etableres nær stasjonen for å lette overgangen for passasjerene, samtidig som parkeringsmulighetene ved Lysaker stasjon må bygges ut. Hvis ikke dette blir tilfredsstillende, vil folk heller velge å benytte bilen eller bli med bussene helt inn til sentrum.

De samme momentene vil være gyldige også for Sandvika stasjon. Her kan f.eks. deler av parkeringshuset i sentrum gjøres om til et langtidsparkeringshus for dem som skal til Gardermoen og være borte mer enn en dag.

Banetracéen inn til og ut fra Sandvika bør i størst mulig grad legges i tunnell. Det beste ville vært at perrongene for fjerntogene ble lagt i en etasje under stasjonsområdet.

Velforbundet ser intet behov for å legge banetracéen via Rykkinn eller Avtjerna og anlegge stasjoner her. Trafikken fra disse områdene kan avvikles bedre på andre måter. Det er i dag neppe heller trafikkmessig grunnlag for å forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn.

Vi anmoder dessuten om at tunnelen gjennom Skui-dalen blir lagt slik at det ikke blir nødvendig å krysse dalen i åpen tracé.

Vedr. veitrafikken:

Forbundet anbefaler at E-18-korridoren bygges ut videre som en hovedinn-/utfartsåre, dersom ikke andre tiltak gjør at man kan klare seg med de nåværende tre kjørefelter. Det synes imidlertid åpenbart at bonstasjonen ved Maritim er en hindring for en smidig trafikkavvikling. Den bør derfor legges ned snarest.

Likeledes bør det treffes tiltak for å få en mer flytende trafikk gjennom Lysaker, f.eks. ved at biler som kommer inn på E-18 her, tillates å fortsette i det tredje feltet frem til Wakerø-krysset. Det vil gi en mer smidig innpassing i de andre feltene.

En videre utbygging av E-18 vil utvilsomt bidra til at biltrafikken vil øke, og vi nærmer oss trolig allerede en grense for hvor mye biltrafikk Oslo kan absorbere. Dersom man likevel finner det nødvendig å bygge ut E-18 til 4 kjørefelter, anbefaler vi at dette primært skjer langs den nåværende tracé - evt. også ved anlegg av en Fornebulinje for å lette presset på Lysaker. En slik tracé må imidlertid legges i tunnell og slik at den ikke ødelegger Holtekilområdet.

Behovet for avbøtende miljøtiltak langs E-18 understrekes. Tiltak for å øke kollektivtrafikken på bekostning av biltrafikken må gis høy prioritet.

Veiplaner innen Bærum:

Forbundet går sterkt i mot en utbygging av Bærumsveien til fire felter. Vi peker i stedet på at en tunnell under Røa og en utbedring av veiforbindelsen mellom Røa og ytre ringvei, vil bidra til å fordele trafikken mellom Bærum og Oslo på en bedre måte.

Den foreslåtte forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises av hensyn til miljøet langs Lysakerelven og forholdene rundt Jar skole.

En utbedring av Jar-krysset og en avgrensning av Bærumsveien i en tunnell til Granfosslinjen på Oslosiden, synes å være en bedre løsning.

Forbundet understreker på det sterkeste behovet for en snarlig bygging av ny Høvikvei Syd.
Det samme gjelder den lenge bebudede opprustning av Vollsveien fra Jar til Lysaker.

De øvrige tverrforbindelser som er antydnet i planene, bør utstå inntil videre. Spesielt gjelder dette den foreslåtte forbindelse mellom Bekkestua og Stabekk, som synes fullstendig overflødig dersom de forannevnte veiforbindelser blir realisert.

Med vennlig hilsen



R. Nordheim
Formann

V

Kopie 15/20



MALURTAASEN VEL

Stiftet 1. februar 1914

C4

Malurtaasen 13.09.94

1994/2600

NSB Bane Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

Høringsuttalelse vedr. nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Malurtaasen Vel ønsker å sikre at våre medlemmer og andre beboere kan beholde sine hjem, eiendommer, og gode miljø. Støy, forurensning, ekspropriering, og annen forringelse av og nær våre hjem må ikke bli vår fremtid.

Private hus, eksisterende forretninger, haver, barneparker og grønne idrettsarealer langs nåværende jernbanetrase må beholdes.

Det lokale transporttilbud som er enkelt og godt, må opprettholdes eller forbedres. Småstasjoner må ikke legges ned.

En daglinje for hurtigtog og godstrafikk som skissert av Dem vil resultere i det vi frykter. Både eiendommer og beboere vil bli skadelidende.

Konklusjon:

Oppretthold nåværende 2-spors trase for lokaltrafikk og legg trase for hurtigtog og godstrafikk i tunnel fra Skøyen.

Vennlig hilsen

Malurtaasen Vel

Tove Strømstad
Tove Strømstad
formann

Kopi: Bærum Kommune
Bærum Velforbund
Jar Vel
Vestre Stabekk Vel
Stabekk Sentrumsforening
Malurtaasens Vels medlemmer

MALURTAASEN VEL

Stiftet 1. februar 1914

94/2973
C5

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr. 91/52-221 Dato: 94/003
Ark. nr. 363

94/2973
B5 552

Stabekk, 30. september 1994

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postb. 8037 Dep.
0030 Oslo

Ad Transportutredning Vestkorridoren

Malurtaasen Vel føler at på det nåværende tidspunkt er det vanskelig å ta stilling til om de utarbeidede forslag fra Dem er tilstrekkelige.

Vi som beboere er opptatt av å beskytte våre nærmeste omgivelser for fremtiden.

Vi ønsker derfor at en videre planlegging og utbygging i første rekke tar vare på alt som kommer inn under ordene miljø og sikkerhet i de berørte områder.

Vi ser det slik at nye trafikkårer og eventuell utbygging av eksisterende nett vil få en levetid på flere menneskealdre. Vi synes derfor at satsning på gode løsninger må gå foran økonomiske besparelser.

Vi ønsker traséene lagt under jorda der det er bygningsteknisk mulig.

Vi imøteser mere konkrete og utredede planer før vi tar stilling til noe bestemt alternativ.

Vennlig hilsen
Malurtaasen Vel

Tove Strømstad
Tove Strømstad
Formann

Kopi:
Bærum Kommune
Bærum Velforbund
Jar Vel
Vestre Stabekk Vel
Stabekk Sentrumsforening
Malurtaasens Vels medlemmer

Tanum Vel
Postboks 57
1312 Slependen

C6

1312 Slependen 14.09.94

NSB Bane Region Sør
Plankontoret,
3006 Drammen

Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 Oslo

NSB BANE	Kans. kode
TRAVET DRAMMEN	
Ans. Doknr. 94/2973	
Ans. nr. BS 552	

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTREGIONEN
KONSEKVENSTUTREDNING FASE 1
DOBBLETSPORET SKØYEN - ASKER
FORSLAG TIL KONSEKVENSTUTREDNING FASE 2

Utbygging av veinettet slik det er beskrevet i transportutredningen berører ikke Tanum Vels område direkte og vellet har ingen bemerkninger til denne delen.

Når det gjelder det nye dobbeltsporet er det traseen mellom Billingstad og Sandvika som særlig er av interesse for Tanum Vel.

Det er uoverensstemmelse mellom traseen slik den er angitt på kartet side 67 og beskrivelsen i punkt 4.22.

Vellet minner om Bærum kommunestyres vedtak i forbindelse med eventuell avgrensning for Ringeriksbanen. Vedtaket lød:

Bærum Kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.

Dette vedtak må forutsettes også å ha gyldighet for det nye dobbeltsporet etterat det ene sporet nå tydeligvis er tenkt lagt delvis i dagen nord for nåværende Drammensbane et stykke vestover fra Sandvika og således kan berøre boligområdet på Jong.

Med bakgrunn i de ufullstendige opplysninger som foreligger ønsker Tanum Vel på nåværende tidspunkt ikke å ta stilling til trase. Vellet ber om å bli holdt underrettet om den videre utvikling og forutsetter at det blir forelagt planene når forslagene til trase foreligger mer konkret og detaljert.

Tanum Vel har ingen bemerkninger til forslaget til konsekvensanalyse fase 2.

Med vennlig hilsen
Tanum Vel

Per Christensen
formann

Ejenpart sendt:

Bærum kommune v/ ordføreren
Bærum kommune v/ rådmannen
Bærum kommune v/ bygnings- og reguleringsvesenet.

hV



C7

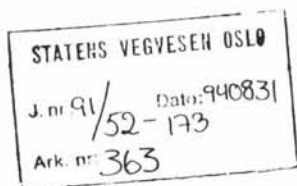
HR

Selskabet til Sandvikens Vel

Stiftet 1896

Postboks 32
1301 Sandvika, den 29. august 1994

Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037
Dep 0030 OSLO



TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

Transportutredning for Vestkorridoren er en omfattende studie som viser hvorledes landbasert trafikk fra vest kan føres inn til Oslo. Rapporten ble lagt frem i slutten av mai med høringsfrist 15. september. Høringsfristen er svært kort, stort sett ferietiden, for en så omfattende rapport, som er en viktig del av en nasjonal samferdselsplan.

Det ville kreve et betydelig arbeide å ha begrunnede oppfatninger om de enkelte deler av planen, det gjelder forutsetninger, trace-valg o.s.v. Bærum kommune og spesielt Sandvika berøres sterkt av planen. Vi har forsøkt å konsentrere oss om enkelte sentrale krav som må være tilfredsstillt før vi kan anbefale at planen godkjennes.

Sandvika har allerede en meget sterk trafikkbelastning som gir betydelige miljøproblemer. Det gjelder spesielt støy, men også luftforurensninger fra veitrafikk. Selv med dagens trafikk må miljøforholdene bedres. Dette er et viktig tiltak for å bedre livskvaliteten i Sandvika.

Hvis både Gardermo-togene og Bergensbanen skal føres gjennom Sandvika, blir banetrafikken så sterk at miljøtiltakene blir meget omfattende. Vi står overfor en krevende utfordring når dette skal innpasses i et tettsted som skal ha gode leve og arbeidsforhold. NSB har hittil ikke vært villig til å drøfte nødvendige miljøtiltak. Sandvika er et så viktig knutepunkt at det bør være en utfordring til miljølandet Norge, NSB, Vegdirektoratet og Bærum Kommune å finne løsninger som tilsvarer de miljøkrav som vil bli stilt i det 21. århundre.

Dersom det ikke blir oppslutning om en slik målsetting som er nevnt her, vil vårt standpunkt være at banene må føres gjennom Sandvika under jorden.

- 2 -

Vi kan ikke se at det åpenbart har en positiv nytteverdi for Bærum Kommune at Sandvika blir en stasjon på Bergensbanen. Det er ønskelig å styrke det lokale kommunikasjonsnett. Både fjern- og lokaltrafikk kan bli skadelidende ved at de to kobles sammen.

Vi minner om at støynivået fra stålbroen over Sandvikselva idag går opp opp mot 80 db i 150 meters avstand ved direkte togpassering. Dette illustrerer hvor sterkt nytteverdien av boliger, kontorer og forretninger er redusert, Dette blir ytterligere forverret, når vi får flere og hurtigere tog. Rekreasjonsverdien av elvebredden er det meget viktig å bevare og helst forbedre.

Miljøforholdene omkring de mest belastede veier må forbedres. Så langt mulig må gjennomgangstrafikk ledes utenom kjernen av Sandvika. Det må undersøkes om det finnes veidekke som kan redusere støy og slitasje over kritiske strekninger, selv om prisen er høy. Støyskjerming bør også søkes integrert i anlegg som har nytteverdi. Et deltiltak i denne forbindelse kan være å bygge den prosjekterte tunnelen Engervannet - Skytterdalen.

Vi har med tilfredshet merket oss at Bærum Kommune i Forslag til omregulering av Del av Hamang, saksnr. 255/94 synes å legge større vekt på miljøspørsmål enn tidligere.

Vi ser fram til å samarbeide med kommunen om disse spørsmål og viser i denne forbindelse til vårt brev av 10. august 1994 til Rådmannen.

Med hilsen

SELSKAPET TIL SANDVIKENS VEL

Knut Wøllo
styreformann

115

Lysaker Vel
Stiftet 1901
v/Cato Fritzner
Sollisvingen 11
1324 Lysaker

C8

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr.: 91/	Dato: 941005
52-228	
Ark. nr.: 363	

HHR

Side 1 av 2

Til:

Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep
0030 Oslo

NSB Konsernstab Strategi
Prinsens gate 7-5
Postboks 1152 Sentrum
0107 Oslo

Bærum Kommune
Bygnings- og
Reguleringsvesenet
Postboks 124
1301 Sandvika

30.09.94

Vestkorridoren - Høringsuttalelse fra Lysaker Vel

Lysaker Vel motsetter seg utbyggingsløsninger for jernbane som vil medføre forringelse av bomiljøet, det være seg støy, vibrasjoner i grunnen, forurensninger og avståelse av privat eiendom til utbyggingsformål.

Lysaker vel vil derfor sterkt anbefale løsninger med ekspressstogspor i tunnell fremfor traseer i dagen.

Stasjonsmønstre som forutsetter ekspressstogspor i eksisterende trase gjennom vårt velområde kan absolutt ikke aksepteres. Med hensyn til stasjonsmønster H2 bør tunnelen fra Sandvika føres helt frem til Lysaker stasjonsområde, f. eks. i overbygning/culvert, og ikke avsluttes som foreslått av NSB ved bergskrenten ved krysset Marstranderveien/Åsveien for så å føres videre på spor i dagen derfra til stasjonen. Støy og vibrasjoner, som allerede er ganske sjenerende ved passering av tunge godstog/fjerntog, vil øke kraftig med høyere kjørehastigheter og gjøre hus langs ekspressstoglinje i dagen ubeboelige. På grunn av de topografiske forhold i vårt velområde, med eksisterende spor i bunnen av en dal, vil det vel neppe være gjørlig selv med støyskjermer å dempe togstøy som vil forplante seg oppover og til siden.

Vi har også brakt i erfaring at NSB i sin videre planlegging utover fase 1 i forbindelse med stasjonsmønster H vurderer anlegg av et venstre lokalspor i tunnell fra Stabekk stasjon til krysset Nordraaksvei/Vollsveien og et høyre lokalspor i tunnell fra nedlagte Myra stasjon til et punkt like vest for Vollsveien som alternativ til kryssing av ekspressstogspor og lokalspor i ulike plan som visstnok skal være vrient å få til. Løsningen med lokalspor i tunnell og ekspressstogspor i dagen er det omvendte av hva vi foretrekker og dessuten i konflikt med den forutsetning at lokaltogene skal gå på eksisterende spor.

Videre går vi imot alternativ som forutsetter at spor for lokaltog legges i sløyfe ut mot Fornebu. Med en stasjon for lokaltog der er det forutsatt å legge ned Stabekk stasjon, som imidlertid har langt større passasjerpotensiale enn Fornebu noengang vil få - uansett hvilke utbyggingsalternativer som velges for dette området.

Lysaker Vel
Stiftet 1901

Side 2 av 2

Vestkorridoren - fortsatt

Vi kan ikke se at den påståtte opplevelsverdi skulle tale for ekspressstogspor på daglinje i Bærum i betraktning av de korte kjøretider gjennom bygda. Det ville forresten bare være utsikt til støyskjermerne fra togvindue.

Lysaker Vel setter spørsmålsteget ved ønskeligheten av stoppested for ekspressstog på Lysaker. Langt de fleste arbeidtakere og besøkende til næringsvirksomhetene på Lysaker vil kunne antas å ankomme med lokaltog, som uten å måtte stoppe og vente på passering av hurtigtog vil kunne tilby kortere reisetid enn hva som er tilfelle idag. Langveisfarende vil kunne skifte til lokaltog på Sentralbanestasjonen i Oslo og i Sandvika som allerede er utbygd for dette formålet. Tett beliggende stasjoner vil også medføre forlenget reisetid for ekspressstog. Ny ekspressstogstasjon i dagen på Lysaker vil også nødvendiggjøre bygging av ny bro over elva, noe vi tar avstand fra.

Utbygningen i vestkorridoren vil etablere et trafikksystem som en må leve med i mange tiår fremover. Merknadene ved de miljøvennlige jernbanealternativene kan synes å være store i sammenligning med kostnadsbesparende trasealternativer i dagen, men kan likevel anses for å være ubetydelige i forhold til verdien av livskvalitet og akseptable boforhold for det store antall mennesker som en kan vente vil bli berørt av uopprettelige miljødeleggelser ved uheldige utbyggingsløsninger.

Av de foreslåtte veiløsninger, alternativ A og alternativ B "Fornebulinjen", med lange tunnelstrekninger og ny tverrgående forbindelse Bekkestua - E18 i tunnell å være best i og med at miljøproblemene langs E18 reduseres og lokalveinettet avlastes. Vi anser hovedveisystem C, med utvikling av E18 til 6-felts hovedvei langs eksisterende trase og med utvikling av Bærumsveien til 4-felts motorvei som mindre ønskelig.

Lysaker vel anser som meget uheldig å fremføre ny Bærumsvei fra Jar til Granfosslinjen i bro over Lysakerelva. Denne løsningen vil, foruten å rasere en del av boligområdet på Jar, også ødelegge Lysakerelva som naturområde.

Hilsen

Cato Fritzner
Formann Lysaker vel

116

FORENINGEN TIL FORNEBOS VEL
Postboks 315
1324 Lysaker

C 9

11.5.52

97/2973

Lysaker 27.09.94

NSB Konsernstab Strategi
Prinsens gate 7-9
0107 OSLO

Statens Vegvesen Akkershus
Postboks 8166 Dep
0034 OSLO



HØRINGSUTTALELSE FRA FORENINGEN TIL FORNEBOS VEL

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN

Vi viser til tilsendt høringsutkast.

Foreningen til Fornebos Vel omfatter geografisk området mellom E-18, Snarøyveien og Lysakerfjorden. Høringsuttalelsen vil konsentrere seg om forhold knyttet til dette området.

HOVEDLØSNING FOR VEG

Vellets område er i dag sterkt utsatt for støy og annen forurensning fra dagens E-18. En overordnet målsetting ved ny hovedvei må være å løse de store miljøproblemene knyttet til veitrafikken.

For beboerne i området vårt synes en tuneløsning som eneste aktuelle alternativ som i tilstrekkelig grad bedrer de miljømessige forholdene. Alternativ B (Fornebulinjen) peker seg ut som det foretrukne alternativet, både med tanke på ulemper i anleggsperioden og som ferdig utbygd veisystem.

Så langt vi forstår er Fornebulinjen tenkt å krysse under Snarøyveien. Dette krysset vil ligge inn mot vårt område og vi ber om at det i neste utredningsfase blir spesielt utredet miljømessige konsekvenser for nærområdene til krysset. Her vil vi peke på at Nansens Polhøgda ligger ikke langt unna og at nærområdet mot øst har en svært verdifull vegetasjon og er et attraktivt boligområde. Det må legges vekt på i størst mulig grad å skåne denne vegetasjonen for inngrep.

Foreningen til Fornebos Vel har i en årrekke arbeidet med miljøproblemer knyttet til vegtrafikk og er svært opptatt av dette sakskomplekset. Vi vil for de neste utredningsfasene henstille til Statens Vegvesen om å etablere en referansegruppe hvor representanter for de berørte Vellene deltar for at Vegvesenets prosjektteam løpende skal få tilbakemelding fra beboerne på miljømessige konsekvenser etter som arbeidet skrider frem. Vi vil gjerne delta i en slik referansegruppe og vi tror at en slik gruppe kan bidra positivt til utredningsarbeidet.

JERNBANELØSNING

Hovedtrasene berører ikke direkte vårt område, dog vil vi gjerne kommentere at vi vanskelig kan forstå at det vil være riktig å legge et høyhastighets dobbeltspor i dagen gjennom et tett bebygget boligområde.

Som beboere i området er vi opptatt av at Lysaker stasjon utvikles videre og vil fortsette å gi et godt tilbud til togreisende. I den forbindelse er det viktig at både lokaltog og fjerntogene vil fortsette å stoppe på Lysaker.

Lokalspor til Fornebuområdet må ikke gå ut over dagens lokaltrafikk med stopp på Stabekk stasjon. Vi er også opptatt av at et eventuelt lokalspor til Fornebu får en trase som ikke innebærer inngrep i boligområdene innen Vellets område.

Med vennlig hilsen

Egil Kollseter

Kopi:
Bærum kommune
Bygnings- og reguleringsvesenet
Postboks 124
1301 Sandvika



Kopi s 40

NSB BANE	POST. KODE
A 8 VEST DRAMMEN	
DR. DISTRIKT 94/2973	
POST. NR. 85 552	



NSB BANEREGION SØR
PLANKONTORET
3006 DRAMMEN

Blommenholm, 22.9.94

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN, KOMMENTAR TIL PROGRAM FOR FASE 2, MED HOVEDBLIKK PÅ VALG AV NY TRASSE FOR HØYHASTIGHETSTOG.

Det henvises til Blommenholm vels tidligere høringsuttalelse av 27.3.94, vedrørende trassevalg for nytt høyhastighetstog på strekningen Sandvika Skoyen.

Innledningsvis finner vi det beklagelig at NSB's prosjektledelse etter nærmere seks måneder hittil hverken har bekreftet mottagelsen av vellets tidligere høringsuttalelse, eller skriftlig besvart de enkle spørsmålsstillinger som ble skissert. Blommenholm vel har derfor måttet følge utviklingen i prosjekteringsarbeidet hovedsaklig via alternative kilder, samt det foreliggende forslag til program for konsekvensutredning, fase 2.

Indirekte erfarer vi imidlertid at de foreliggende høringsuttalelser fra såvel Blommenholm Vel, som andre berørte parter, har medført at tunneltrasse nå synes å være sikret på de kritiske punkter langs strekningen Sandvika - Skoyen.

KOMMENTARER TIL PROGRAM FOR FASE 2.

- Etter vellets gjennomgang av forslag til program for konsekvensutredning fase to, vil vi primært understreke behovet for en detaljert og betryggende klargjøring av miljøkonsekvensene ved utbyggingen av jernbanetrasseen, både for dagtrasse og tunnel. Vi forventer i den sammenheng at erfaringen fra NSB's utbygging av Gardemobanen vil bli fremlagt i tilgjengelig form for samtlige høringsinstanser.
- Blommenholm vel anser det som særlig viktig at uttak av masser ikke må skje ved tverrslag utover de nyprosjekterte tunnelpåhugg på de viste tunnelstrekninger.

- Valg av metode for driving av tunnel må prioriteres ut fra hensynet til minst mulig miljø- og støyulemper for berørte boligområder. Borttransportering av masser må primært kunne skje via NSB's egne trasseeer, slik at et press på lokale mindre veier unngås.
- Vi finner det faglig svært betenkelig at NSB's prosjektering fremdeles foregår på foreldet kartmateriale fra 1975. En stor del av bebyggelsen er således ikke inntegnet på de foreliggende planskisser, noe som gir et fundamentalt feilaktig konsekvensbilde i prosjekteringsfasen. Særlig uheldig er dette i de situasjoner hvor foreldede situasjonskart fremlegges som vedlegg til NSB's standardavtaler om tillatelse til iverksettelse av seismiske undersøkelser på privat grunn. På vegne av vellets medlemmer ber vi derfor om at NSB straks foretar oppdatering av dette kartmaterialet.

Planprosessen går nå inn i en stadig mer detaljerende fase. Blommenholm vel forventer at samtlige høringsinstanser holdes løpende informert i saken, slik at klargjørende innspill kan utnyttes optimalt av NSB.

Med hilsen
for Blommenholm vel


Hans Lindemann
Styreformann



HHR

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr 91/52 - 266 Dato: 9.11.02

Ark. nr: 363

Stabekk, den 28/10

NSBs Konsernstab/Vestkorridoren
Statens veivesen

Kopi: Bærum kommune/Kommunaldirektøren for tekniske tjenester

Transportutredning for Vestkorridoren.

Når nye tracéer for vei og jernbane planlegges gjennom et allerede tett utbygget område som Bærum, må hensynet til miljøet og til de mange som vil bli sterkt berørt av enkelte av de alternativer som er lagt frem, komme i første rekke.

Vedr. jernbanen:

Vellet kan derfor for jernbanens vedkommende, ikke akseptere noen annen løsning enn at sporene for fjerntrafikken legges i tunnel hele veien fra Lysaker til Sandvika.

Den nåværende tracé for lokaltogene må beholdes - evt. bør også enkelte av de nå nedlagte stasjoner tas i bruk igjen for å fange opp en større del av lokaltrafikken. En tracé i dagen fra Lysaker til Høvik vil være ødeleggende for miljøet på hele strekningen.

Spesielt gjelder dette Stabekkområdet, der ytterligere to spor vil rasere fem tennisbaner, to barnehager, et speiderhus og et grøntområde, samtidig som selve stasjonområdet blir ødelagt og forholdene for et nybygget sykehjem og for ca. 400 boliger i blokkene langs Jernbaneveien, blir uholdbare. Disse boligene er forøvrig oppført her og har fått godkjent en lavere parkeringsdekning, nettopp på grunn av sin nære tilknytning til offentlige transportmidler, bl.a. jernbanen!

Vellet går derfor spesielt sterkt imot at Stabekk stasjon nedlegges!

Stabekk er forøvrig den stasjon i Bærum der "Park and ride"-ordningen virker best. Parkeringskapasiteten her bør derfor helst utvides.

En tunnel bør gå i mest mulig rett linje fra Lysaker til Sandvika. Vellet er motstander av en tracé som svinger utom Fornebo, og går også i mot at dette alternativet tas med i utrednings fase 2.

Lysaker stasjon bør utvikles til en trafikkterminal for fjerntrafikken (bl.a. for trafikken til Gardermoen).

Vedr. veitrafikken:

Vellet anbefaler at E-18-korridoren bygges ut videre som en hovedinn-/utfartsåre, dersom ikke andre tiltak gjør at man kan klare seg med de nåværende tre kjørefelter. Det synes f.eks. åpenbart at bomstasjonen ved Maritim er en hindring for en smidig trafikkavvikling. Den bør derfor legges ned snarest. Likeledes bør det treffes tiltak for å få en mer flytende trafikk gjennom Lysaker, f.eks. ved at biler som kommer inn på E-18 her, tillates å fortsette i det tredje feltet frem til Wækerø-krysset. Det vil gi en mer smidig innpassing i de andre feltene.

En videre utbygging av E-18 vil utvilsomt bidra til at biltrafikken vil øke, og vi nærmer oss trolig allerede en grense for hvor mye biltrafikk Oslo kan absorbere. Dersom man likevel finner det nødvendig å bygge ut E-18 til 4 kjørefelter, anbefaler vi at dette primært skjer langs den nåværende tracé - evt. også ved anlegg av en Fornebulinje for å lette presset på Lysaker. En slik tracé må imidlertid legges i tunnel og slik at den ikke ødelegger Holtekilområdet.

Tiltak for å øke kollektivtrafikken på bekostning av biltrafikken må gis høy prioritet.

Veiplaner innen Bærum:

Vellet går sterkt i mot en utbygging av Bærumsveien til fire felter. Vi peker i stedet på at en tunnel under Røa og en utbedring av veiforbindelsen mellom Røa og ytre ringvei, vil bidra til å fordele trafikken mellom Bærum og Oslo på en bedre måte.

Den foreslåtte forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises av hensyn til miljøet langs Lysakerelven og forholdene rundt Jar skole.

En utbedring av Jar-krysset og en avgrensning av Bærumsveien i en tunnel til Granfosslinjen på Oslosiden, synes å være en bedre løsning.

Vellet understreker på det sterkeste behovet for en snarlig bygging av ny Høvikvei Syd!

Det samme gjelder den lenge bebudede opprustning av Vollsveien fra Jar til Lysaker.

De øvrige tverrforbindelser som er antydnet i planene, bør utstå inntil videre. Spesielt gjelder dette den foreslåtte forbindelse mellom Bekkestua og Stabekk, som synes fullstendig overflødig dersom de forannevnte veiforbindelser blir realisert.

Med vennlig hilsen

R. Nordheim
Formann



Jar, 6 oktober 1994

STATENS VEGVESEN OSLO
 J. nr: 91/52-232 Da:o: 941012
 Ark. nr: 363

Vestkorridoren
 Statens vegvesen Oslo
 Postboks 8037 Dep.

0030 OSLO

**Vedr. offentlig ettersyn -
 Transportutredning Vestkorridoren.
 KONSEKVENsutredning FASE I.**

Generelle kommentarer til underlaget for Transportutredning for Vestkorridoren Konsekvensutredning Fase I (liggende A3 format) Senere kalt "TVKFI".

Jar Vel har hatt Konsekvensutredning Fase I til uttalelse I vårt arbeide med utredningen vil vi gjerne understreke at vi i våre vurderinger først og fremst har tatt generelle hensyn til:

1. befolkningen i Asker og Bærum og deres behov for å kunne reise til og fra Oslo og arbeidsplasser i Bærum
2. øvrig befolkning og deres transportbehov i det aktuelle område.

KONKLUSJON

1. Vedrørende NSB, foreslår vi primært samtlige spor under bakkenivå med underjordiske stasjoner. Sekundært kan man tenke seg nærtrafikken på den eksisterende trasé og InterCity/ Gardermoen-togene i nye spor under bakkenivå. Vi foreslår underjordiske stasjoner i Lysaker/Førnebu-området samt Sandvika.
2. Vestkorridoren - E18 foreslås med ny tunnel fra området ved Hjortneskaiaen til Førnebu og videre i tunnel til Sandvika Vest. Noe akseptabelt alternativ over jord kan vi ikke finne p.g.a arealkrav og øket støybelastning, miljøforurensning etc.
3. Parallellveisystemet i Bærum må opprustes. Det er i denne forbindelse viktig å fremheve allerede nå at Bærum er en bygd og må ha et lokalveisystem som over jord stemmer mot bygdebegrepet. Hvor trafikkmengden ikke er i overensstemmelse med den naturlige bygdetrafikken, må trafikken ledes under jorden. Dette vil kunne måtte skje på diagonalveiene, særlig ved Stabekk og Jar/Vollsveien. I området Oslo Vest får man samme problemstilling, nemlig at tunnelen Jar - Vækerø må gjøres tilgjengelig også for trafikk fra Røa og Voksen Skog. Dette er meget viktig for å redusere trafikken gjennom den nedre delen av Vækerøveien. Se forøvrig vedlagte forslag til løsninger i kartskisser 2A - 2C.
4. Det vil for beboerne på Jar være et utilbørlig stort inngrep i lokalmiljøet dersom den skisserte plan (tunnel Jar - Minnestøtten, dagsone m/ skjæring og bro fra Minnestøtten forbi Jar Skole og til Mustadkrysset / Granfosslinjen) blir gjennomført.
 Som en akseptabel løsning kan man tenke seg tunnel fra Jar og rett ned i Mustadkrysset. (Under Lysakerelven i tunnel.)
 Alternativt kan man se på en tilslutning fra Bærumsveien via tunnel ved Bjørnsletta til Vækerø med underjordisk tilslutning til Ring 3 minimum i retning vestover. (Se vedlegg kartskissene 2A-2C.)
 Det er vesentlig at tunnelen Bjørnsletta - Vækerø (E18) her tilslutningsmuligheter i retning Røa.
5. Kostnadsaspektet for trasévalg skal sees i forhold til en levetid på 50-100 år.
6. Utredningen i fase I er etter vår mening ikke fullgod, og gir ikke tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper. Se forøvrig videre kommentarer i vårt svar.
7. Hovedløsningene som er anbefalt for vei og jernbane er ikke dekkende som grunnlag i den videre planprosess, idet vi anser at de beste løsninger består av en blanding av flere av de foreslåtte alternativer.
8. Det er for tidlig å ta stilling til om programmene for fase 2 er tilfredsstillende før planene er bearbeidet mht innkomne bemerkninger og endringsforslag til fase 1. Endringsprogrammene for fase 2 bør være av en mere detaljert art enn det som er foreslått.

GENERELLE KOMMENTARER TIL UNDERLAGSMATERIALET.

Noen detaljer av det underliggende materiale kan synes som om det ikke har korrekt forankring i virkeligheten.

- Befolkningsunderlaget er for Jar-området (TVKFI s 18) betegnet med hovedsakelig nedgang i antall beboere på sonenivå fra 1990-2010 med inntil 20%. For oss som bor i området synes det tvert imot å være en oppgang, idet vi opplever en stadig økende fortetning, samt økende antall barnefamilier. Dette kommer også tydelig frem i Bærum Kommunes statistiske oversikter.
- I år er det laget et tilbygg til Jar Skole for å klare det økende behov for skoleplasser i årene som kommer

Forøvrig har vi følgende kommentarer til underlaget:

- Det bør klart sies fra om at **kostnadsaspektene** for trasévalg skal sees i et perspektiv av 50-100 år
- **Kartunderlaget** er for grovt, det er vanskelig å orientere seg. Bearbeidet og presentert kartmateriale bør ha samme målestokk, for at detaljene skal kunne komme klarere frem.
- De **medmenneskelige** aspekter bør komme klarere frem. Det er ikke riktig at etablerte bomiljøer med lange tradisjoner skal få kvaliteten av sitt miljø vesentlig forringet, når dette kan unngås
- **Turistenes** krav om synsopplevelser bør kunne tilfredsstilles på annen måte i Stor-Oslo enn at man skal ha god utsikt fra tog/buss gjennom tett bebyggede områder. De lokale beboernes interesse bør klart veie vesentlig tyngre.
- **Miljøaspektene** bør komme klarere frem:
 - * Det er vesentlig for **lokalmiljøet** at man forsøker å bevare frodigheten i landskapet
 - * De **grønne lunger** i Østre Bærum og vestre Oslo bør bevares. Dette er ennå viktigere i år og kommende år ettersom trafikken og forurensningene fra den øker.
 - * **Kulturlandskapet** i Østre Bærum slik som definert av Bærum Kommunestyre, bør bevares
 - * **Verneverdige bygninger** (Lysaker, Granfoss) og omgivelser bør ikke utsettes for utilbørlige inngrep
 - * Lysakerelven er **vernet vassdrag** siden 1973. Dette inkluderer også et belte på **inntil 100 m** bredde på begge sider av elven. Det er viktig at den fiskebestand som nå er i ferd med å etablere seg i Lysakerelven ikke blir forstyrret. (Ørret/ laksetrapper gyteplasser etc.) Som en kuriositet kan nevnes at det i dagene er tatt ørret på ca 5-6 kg i Lysakerelven
 - * En trafikkbelastning i dagen i dette område vil kunne medføre vesentlig **øket forurensning** i Lysakerelvens nedslagsfelt.

- * **Større veianlegg** med tett trafikk i skolenes umiddelbare nærhet **må** unngås. Jfr støy, miljøforurensning, barnas lekemiljø, undervisningssituasjon, ute/innemiljø etc.
- * **"Bispeveien"** går i området Østre Bærum/Lysaker og er klassifisert som **kulturminne** (jfr s. 174 TVKFI) (Se kartbilag)
- * Jfr Forøvrig s 118 - s 189 i TVKFI

JERNBANETRASEEN

Primært ønsker vi at **alle 4 spor legges i tunnel** fra Skøyen (J4) (alternativt Sentralstasjonen) til Sandvika med underjordiske stasjoner (Lysaker, Stabekk, Sandvika)

Som et alternativ til dette kan vi tenke oss at lokaltrafikken beholdes over jord og 2 nye spor for bl.a InterCity og Gardermotogene legges i tunnel. Jfr tilnærmet alternativ tunnellinje H4 som skissert med 2 spor i dagen og 2 underjordiske spor. Vi oppfatter det som vesentlig at det ikke kommer flere spor i dagen ved Lysaker. Man vil da kunne stå fritt til eventuelt å legge stasjon på Fornebu for Intercity-togene, og på Lysaker for lokaltogene som idag. Vi føler at ingen av de alternativ som foreligger oppfyller beboernes krav på en tilfredsstillende måte.

Vi ønsker en ny stasjon **under jorden** (Lysaker/Fornebu), idet man på denne måten vil kunne oppfylle de kommende behov for forutsatt trafikkøkning i området (100%)

Dersom alle spor blir lagt under jorden i Lysakerområdet, vil man kunne frigjøre areal på bakken til f.eks parkering "Park and Ride", drosjeholdeplass, plass for biler/busser som venter på besøkende som kommer med Gardermotog, håndtering av leiebiler, bussholdeplasser, skoler, barnehager og andre offentlige bygninger, noe som det er stort behov av i området omkring Lysaker/Stabekk/Fornebu. Ved dette alternativ vil man også kunne underlette en gang/sykelsti mellom Oslo/Sandvika. Tilbringertjeneste til nye Fornebu vil også enkelt kunne tilgodesees ved en slik løsning. Man kan også tenke seg at disse arealkrevende aktiviteter legges til Fornebu, dersom man legger Gardermobanen ut til nordlige delen av Fornebu.

Det er **vesentlig for nærmiljøet at det ikke bygges flere broer over Lysakerelven** mellom Jar og Lysaker. Flere broer vil kunne ødelegge miljøet for fisk og fugl i området, samtidig som det er i strid med vernebestemmelsene for Lysakerelven som vernet vassdrag. Jfr Verneplan 1 for vassdrag med hjemmel i Vassdragsloven (Jfr s 152 TVKFI). I tillegg er jernbanebroen verneverdig/fredet

UTVIDELSE AV VEISYSTEMET I VESTKORRIDOREN - E18

Ideen med ny E18-trasé bør være at fjerntrafikk skal kunne komme fra Oslo sentrum (Hjortneskaia) og direkte videre forbi Sandvika mot Drammen/Sollihøgda. En passende trasé vil derfor kunne være tunnel fra Hjortneskaia til Fornebu, et kryss på Fornebu for lokaltrafikk til Snarøya og mulighet til tilknytning til "lokalveinettet" (gamle E18, Ring 3 og mulighet for kjøring til Bærumsveien). Deretter bør veien gå i tunnel til Sandvika/vest for Sandvika for der å gi mulighet for tilknytning til E16 mot Sollihøgda og videre E18 til Drammen.

Alternativ B synes å passe best i relasjon til de krav vi mener må settes, men **bør forlenges til f.eks. Hjortneskaia**. Man bør ta i betraktning en eventuell fortsettelse under havnebassenget

for tilslutning i området rundt Ekebergtunnelen, samt forlengelse til Sandvika Vest som ovenfor skissert.

Noe akseptabelt alternativ over jord kan vi ikke finne p.g.a. arealkrav og øket støybelastning, miljøforurensning etc.

**PARALLELLVEISYSTEMET
(BÆRUMSVEIEN- BÆRUMSVEIEN-E18)**

Bærumsveien bør fremstå som en hovedvei mellom de forskjellige boligområder i midtre del av Bærum i øst/vest-retningen. Den bør **ikke** fungere som trafikkåre for gjennomgangstrafikk. Denne del av trafikken bør henlegges til E18 (ny og gammel del). Bærumsveien bør derfor forsette å være to-felts riksvei mellom Vækerø og Kirkerud.

Med bakgrunn i det ovenstående er det derfor nødvendig å **oppruste diagonalveiene** mellom Bærumsveien og E18. Vi vil ikke gå nærmere i detalj her, men peke på de planlagte utvidelser langs Kirkeveien, Gamle Ringeriksvei og Vollsveien.

Det er i denne forbindelse viktig å fremheve allerede nå at *Bærum er en bygd og må ha et lokalveisystem som over jord stemmer mot bygdebegrepet*. Hvor trafikkmengden ikke er i overensstemmelse med bygdebegrepet, **må** trafikken ledes under jorden. Dette vil kunne måtte skje på diagonalveiene, **særlig** ved Stabekk og Jar/Vollsveien.

I området Oslo Vest får man samme problemstilling, nemlig at tunnelen Jar - Vækerø må gjøres tilgjengelig også for trafikk fra Røa og Voksen Skog. Dette er meget viktig for å redusere trafikken gjennom den nedre delen av Vækerøveien.

Trafikken fra Bærum Verk, Øvre og Nedre Toppenhaug samt Haslum bør i hovedsak ledes inn på den nordre parallellveien (Griniveien / Gamle Ringeriksveien over Steinhøgda) som bør opprustes noe. Videre **bør denne trafikken kanaliseres over Roa og i tunnel videre til Vækerø-krysset** alternativt via Haslum-Kirkeveien-E18 og vestover.

I denne forbindelse bør man kanskje se litt nærmere **på tilslutning fra Vækerø tunnelen til Ring 3 enten via Mustadkrysset eller ved egen tilslutning i Granfosslinjen under bakkenivå. Se forøvrig vedlagte forslag til løsninger i kartskisser 2A - 2C.**

JAROMRÅDET

Vedrørende den prosjekterte tunnel fra Jar til Mustadkrysset synes vi dette er mindre gjennomtenkt. Vi er blitt gjort oppmerksom på at følgende forutsetninger gjelder.

- * Tunnelen skal komme ut ved Minnestøtten i plan med nåværende Vollsveien.
- * Bro over Lysakerelven skal gå 5 m over dagens vannspeil. Jfr. TVKFI s. 141 avsnitt 2, samt s. 159 avsnitt 7.
- * Kraftig skjæring i Vollsveiens trasé ved Storenga Gård og Jar Skole, samt at bebyggelse må fjernes. Se TVKFI s. 141 avsnitt 2.
- * Lysakerelven er fredet vassdrag, jfr. TVKFI s. 152, 3. spalte.

- * Kulturminne i form av Bispeveien går gjennom dette området, jfr. vedlagt kart. Jfr. også Kulturminneloven av 1978 (TVKFI s. 161, s. 174 1. spalte avsnitt 4 og 5).
- * Lysakerelven er vernet vassdrag siden 1973. Dette inkluderer også et belte på inntil 100 m bredde på begge sider av elven. Det er viktig at den fiskebestand som nå er i ferd med å etablere seg i Lysakerelven ikke blir forstyrret. (Ørret/laksetrappet gyteplasser etc.) Som en kuriositet kan nevnes at det i dagene er tatt ørret på ca 5-6 kg i dette område. Se forøvrig TVKFI s. 153 spalte 1 avsnitt 2-3 og 8-9 samt spalte 2. avsnitt 1-2.
- * Det finnes allerede laksetrapp i området ved fossen v/ Lysaker Mølle.

Det vil for beboerne på Jar være et **utilbørlig stort inngrep** i lokalmiljøet dersom den skisserte plan (tunnel Jar - Minnestøtten, dagsone n/ skjæring og bro fra Minnestøtten forbi Jar Skole og til Mustadkrysset / Granfosslinjen) blir gjennomført. Nærmiljøet ved Jar Skole vil nødvendigvis bli delt i 2, og trafikk fra Øvre Jar og Øvre Stabekk til f.eks. Granfoss Næringspark vil bli tvunget inn på små lokalveier med 30 km hastighetsgrense. Disse veiene er bygget og dimensjonert for trafikk med hest og vogn.

Støynivået og forurensning i umiddelbar nærhet av en barneskole er **ikke akseptabelt** (Jfr. økende belastning for sykdommer som f.eks. astma og allergi.) Ifølge Rikspolitiske retningslinjer (RPR) pkt 5 (Jfr. §17 i Plan og Bygningsloven) sies det: "a) Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare." Det heter også: "d) Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning." Dette gjelder også for uregulert areal. Mye av de aktuelle områder langs Lysakerelven er idag i bruk av barn under hele året - og særlig under vintertid. Disse arealer kan vanskelig erstattes av andre arealer i nærområdet (Motsvarende arealer finnes ikke.)

Området langs Lysakerelven er et yndet område for fritid og rekreasjon for befolkning både fra Oslo og Bærum. Fuglelivet er til dels unikt og også i floraen finner man vekster som er enestående. Jfr. TVKFI s. 154, 155, 159.

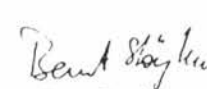
Som en akseptabel løsning kan man tenke seg tunnel fra Jar og rett ned i Mustad-krysset (Granfosslinjen) med fordeling østover og vestover. *Som et alternativ må man også utrede muligheten for en kombinasjonstunnel fra Jar/Bjørnsletta-området og ned til Vækerøkrysset ved E. 18 med tilslutning under bakken til Ring 3 i vestlig (og østlig) retning.* Se forøvrig vedlagte skisse (Bilag 2 og 3).

Vi vil igjen påpeke at alle investeringer i Vestkorridoren med tilhørende anlegg må sees i et tidsperspektiv på 50 - 100 år.

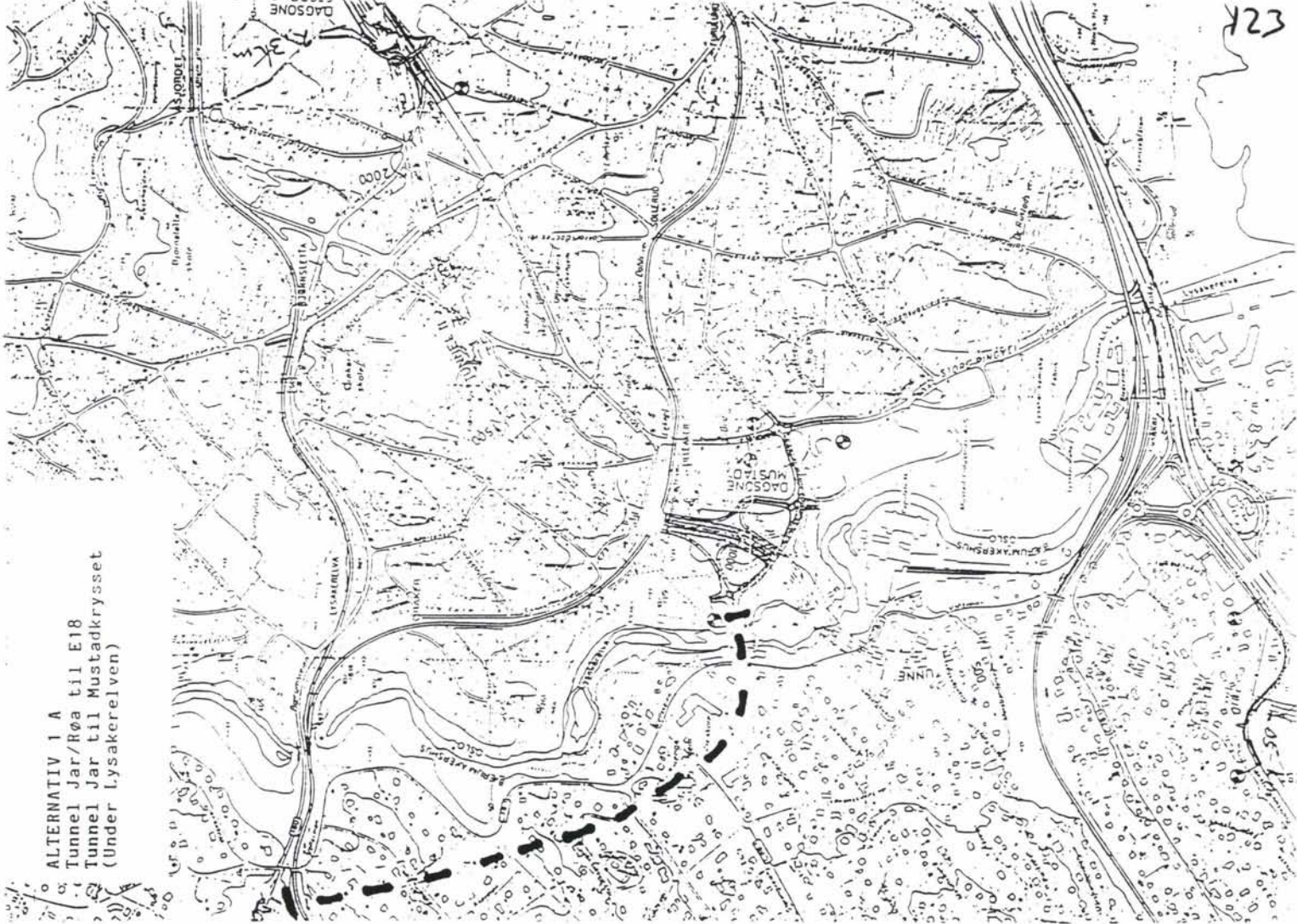
For Styret i Jar Vel,


Hans A. Velle
formann

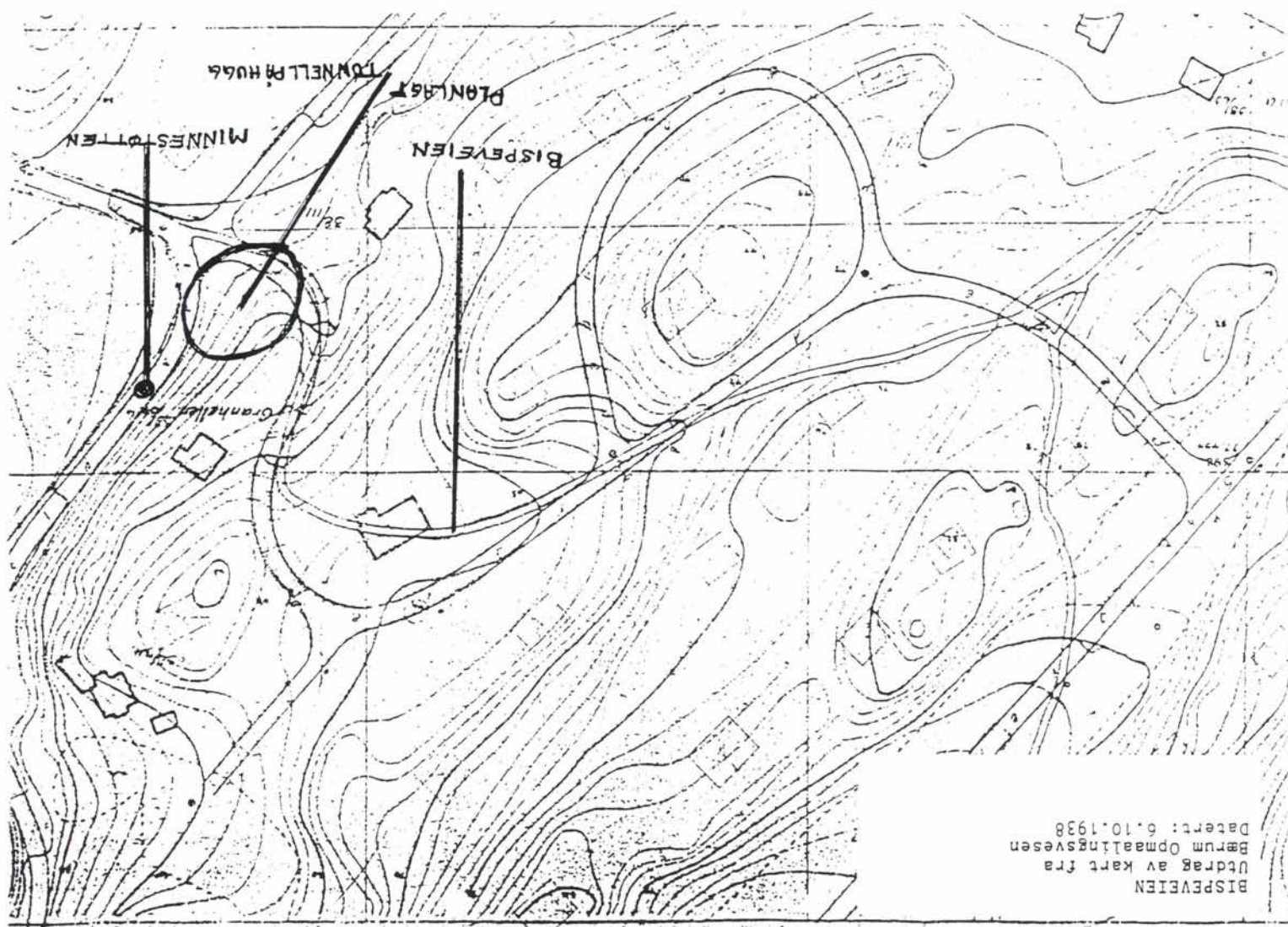



Bernt Støylen


Karin Støylen



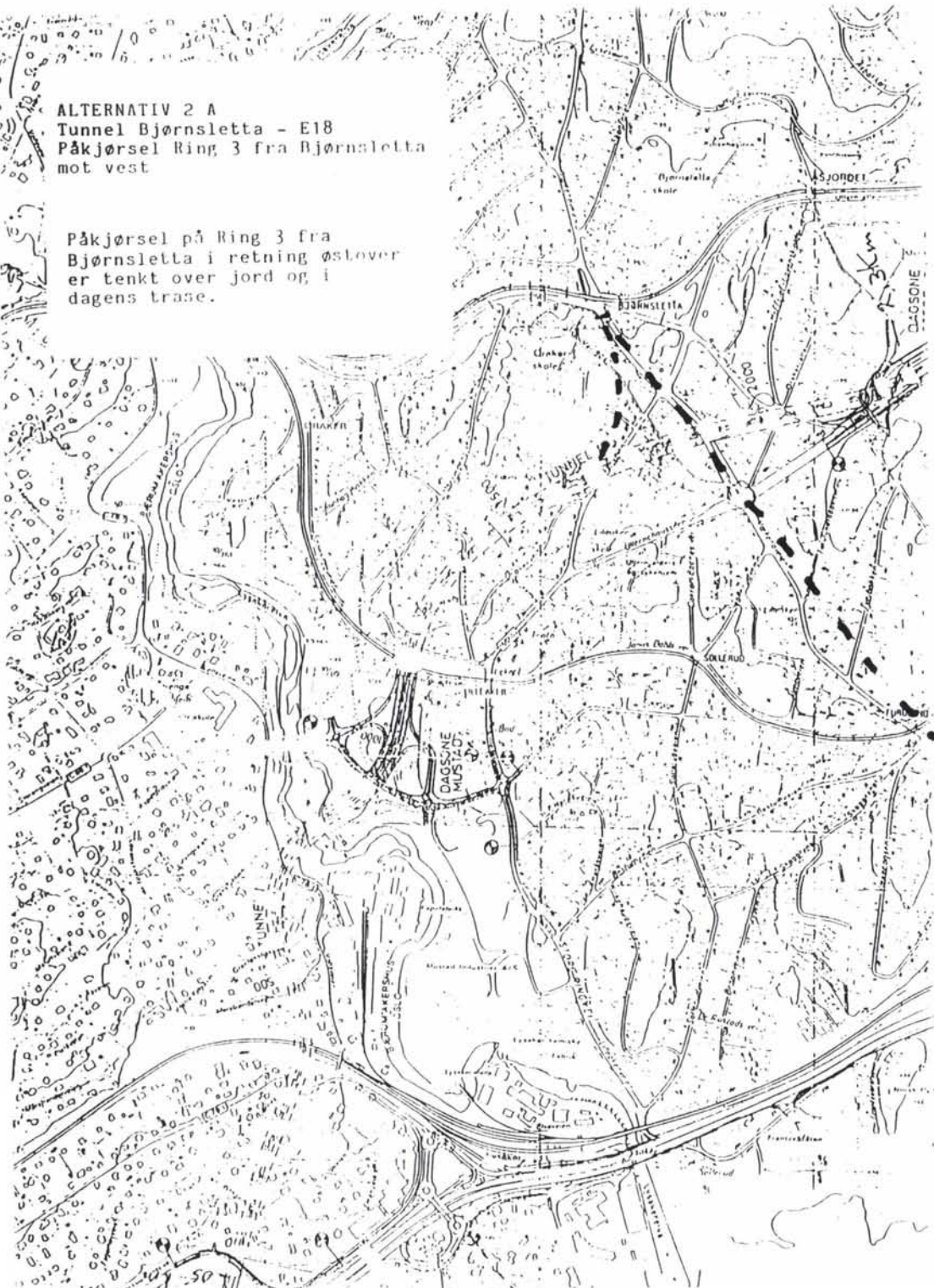
ALTERNATIV I A
 Tunnel Jar/Høa til E18
 Tunnel Jar til Mustadkryset
 (Under Lysakerelven)



BISPEVEIEN
 Utdrag av kart fra
 Berum Opmålingsvesen
 Dato: 6.10.1938

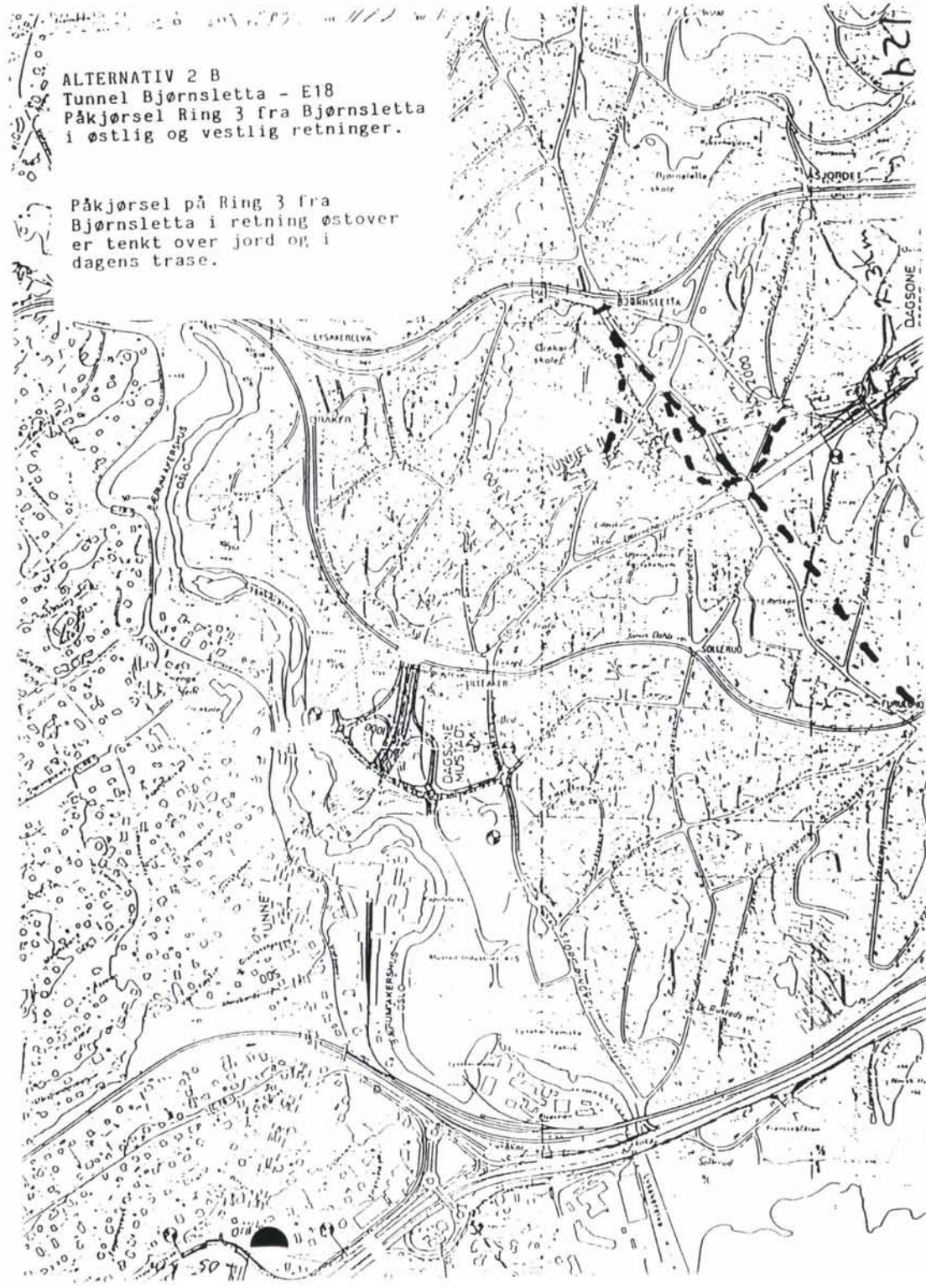
ALTERNATIV 2 A
Tunnel Bjørnsletta - E18
Påkjørsel Ring 3 fra Bjørnsletta
mot vest

Påkjørsel på Ring 3 fra
Bjørnsletta i retning østover
er tenkt over jord og i
dagens trase.



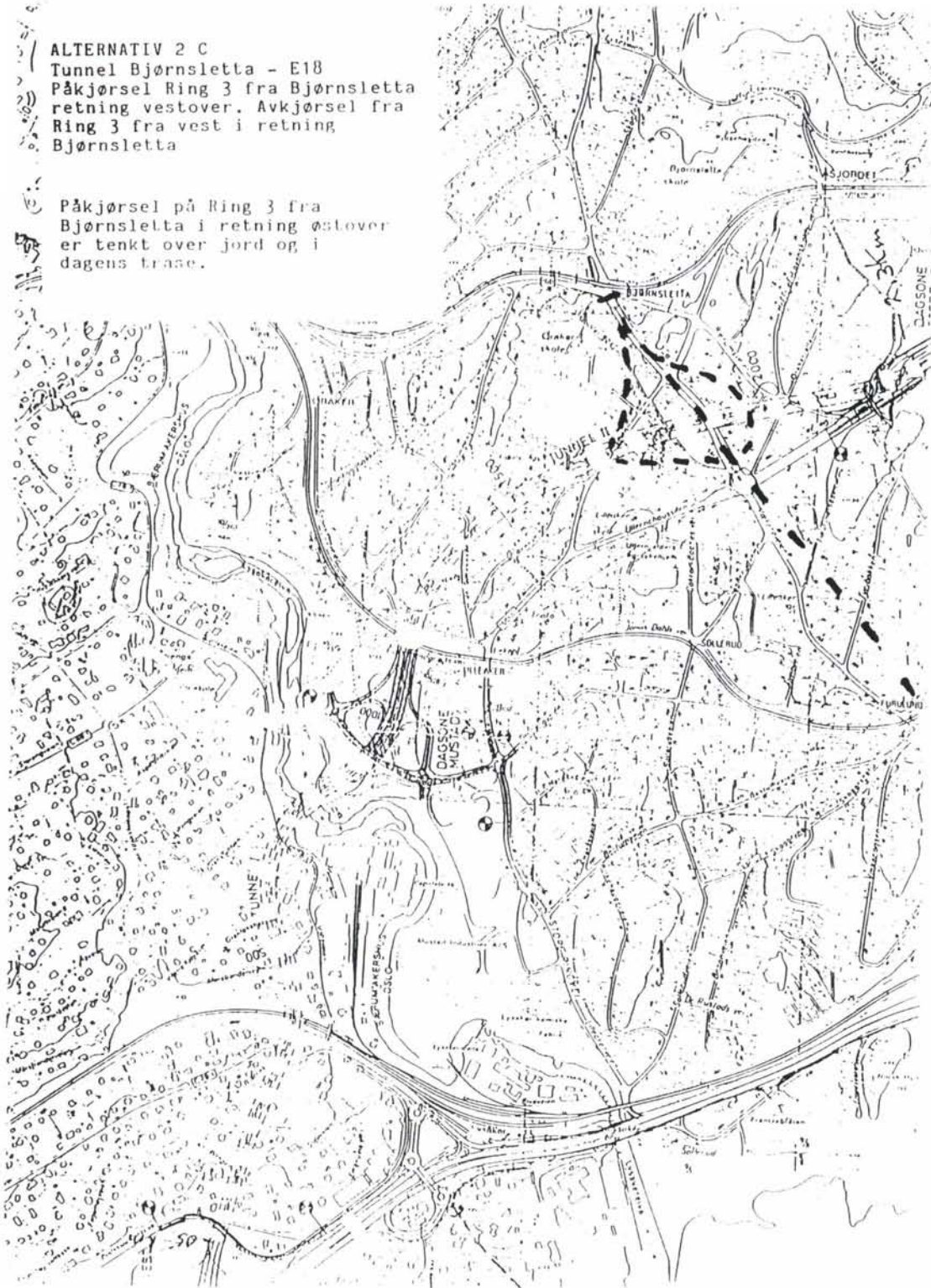
ALTERNATIV 2 B
Tunnel Bjørnsletta - E18
Påkjørsel Ring 3 fra Bjørnsletta
i østlig og vestlig retninger.

Påkjørsel på Ring 3 fra
Bjørnsletta i retning østover
er tenkt over jord og i
dagens trase.



ALTERNATIV 2 C
Tunnel Bjørnsletta - E18
Påkjørsel Ring 3 fra Bjørnsletta
retning vestover. Avkjørsel fra
Ring 3 fra vest i retning
Bjørnsletta

Påkjørsel på Ring 3 fra
Bjørnsletta i retning østover
er tenkt over jord og i
dagens trase.



Eiksmarka Ve
Postboks 4
1343 Eiksmarka

Statens Vegvesen
Boks 8034 Dep
0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO

J.nr: 91/52-171 Dato: 9. okt. 1994

Ark. nr: 363

C13 HHR
Eiksmarka 12. sept. 1994
94/173
05 552

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN.
HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEKVENSTUTREDNINGEN FASE 1.

Riksveg 168 Griniveien går gjennom Eiksmarka Vels område. Det fastslås i utredningsrapporten at Rv 168 er en del av hovedveg-systemet i Vestkorridoren og inngår i hovedvegutbyggingen i Oslo og Akershus. I tillegg til å utbygge E 18 og parallellveger til E 18 skal det etableres nord-sør forbindelser mellom disse (s.5).

Som rapporten konstaterer har Griniveien en del av den sentrumsrettete trafikken og vegen er i dag overbelastet (s.6). Eiksmarka Vel kan legge til at også beboerne langs Griniveien (mellom Eiksveien og Nordveien) er overbelastet med hensyn særlig til støy- og støvplage. Når det settes opp som målsetting å overføre mer trafikk til veier med større trafiksikkerhet og som er bedre tilpasset omgivelsene (enn E 18) (s. 6 og 9), er vi usikre på om det tenkes overført ennå mer trafikk til Rv 168 Griniveien. Om dette heter det bare at "det kreves videre utredninger..." (s.7).

Eiksmarka Vel vil da få peke på at Rv 168 faktisk ikke er trafikk-sikker og står i et misforhold til omgivelsene, p.g.a. manglende gang/sykkelveg og konflikten støy, støv - boliger. Et av fem strategiske mål for miljø som omtales (s.9) dreier seg om luftforurensing og støy. Her trengs det investeringer i forhold til den trafikkmengde vegen har allerede i dag. Eiksmarka Vel går sterkt inn for at dette problemet løses uavhengig av transportutredningen, og med en arkitektonisk og estetisk utforming i samsvar med oppsatte mål. På den annen side er dagens Rv 168 godt tilpasset omgivelsene rent visuelt. Vi sikter da til det verdifulle kulturlandskapsområdet som ligger langs hele nordsiden av veien mellom bygrensa og Øverland/Haslum, og det faktum at veien ved sin linjeføring i vertikal- og horisontalplanet underordner seg dette kulturlandskapet. Bevaring av kulturhistoriske og estetisk/visuelt viktige områder omtales også blant forutsetninger og mål (s.9). Vi er redde for at evt. investeringer i Rv 168 for å øke veiens kapasitet vil ødelegge veiens gode miljøtilpassning.

Kostnadsrammen for hovedvegutbyggingen i Vestkorridoren er satt til 2,6 milliarder 1993-kr., av dette skal vel 400 millioner kr. brukes på andre veier enn E 18 og Rv 160 (Bærumsveien). Da Rv 168 er en hovedveg, og da prosjektet utbedring av Rv 168 Smestad -Røa inkl. Røatunnel er forutsatt utbygd uavhengig av Vestkorridor-løsning (s.22), er det grunn til å anta at store investeringer tenkes gjort på Rv 168 Griniveien i Bærum. Eiksmarka Vel ber om at det snarest blir klargjort hvilken rolle Griniveien tiltenkes i framtida, hvilke endringer i forhold til nåværende situasjon som planlegges, og samtidig tilsvarende om nord-sørgående forbindelsesveier gjennom vårt område.

Som vi har påpekt er situasjonen i dag god, bortsett fra støy/støvplage og manglende gang/sykkelvei som krever en engangs-investering på 5-6 millioner kr. Rv 168 er i dag ingen umulig barriere mellom boligbebyggelsen og rekreasjonsområdene i Marka.

Kulturlandskapet med et aktivt jordbruk er miljøkvaliteter både for beboere og reisende langs veien. La oss få beholde dette! Mye galt kan gjøres for 400 millioner !

Under foreløpige anbefalinger heter det at nye baneforlengelser bør vurderes (s.7). En forlengelse av Østeråsbanen nevnes ikke i rapporten. Eiksmarka Vel tillater seg å foreslå at en del av investeringene til de andre veiene, herunder Rv 168, overføres til en forlengelse av Østeråsbanen, enten til Bekkestua eller i det minste til Høsele. Vi tror dette ville ta noe av den sentrumsrettete trafikken som i dag følger Rv 160 og Rv 168, og vil være i samsvar med intensjonen om å finne "gode ressurseffektive helhetsløsninger" (s.5). Vi ber derfor om at en utredning av dette inngår i det videre planarbeid. Når det forøvrig gjelder kollektive transportløsninger går det i dag ingen bussruter i Rv 168, og det vil neppe komme til å gjøre det i det tidsrommet som er rammen for hovedvegutbyggingen.

I følge rapporten er det begrenset tilgang på deponier for overskuddsmasser fra utbyggingen (s.43). Eiksmarka Vel vil da peke på Fossum steinbrudd som en mulighet. Bruddet er påtenkt nedlagt og representerer i dag et sår i landskapet. Området ligger i Marka og kan tilplantes med skog. Den gjeldende regulering til boligbebyggelse var et utslag av 80-åras høykonjunktur, og er ikke lenger i samsvar med aktuelle utbyggingsretninger i kommuneplanen.

Med vennlig hilsen
for styret i Eiksmarka Vel


Per Asbjørn Finneng
formann


Trond Taugbøl
nestleder og
saksbehandler

Kopi: Bærum kommune, Bygnings- og reguleringsvesenet
Postboks 124, 1301 Sandvika

C 14

HHR 126

Vestkorridoren
Statens Vegvesen Oslo
PB 8037 dep.
0030 OSLO

94/2973
BS 552

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr. 91/52	Dato: 9.05.94
Ark. nr. 363	202
Stabekk, 12.09.94	

VEDRØRENDE HØRING - TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN

Det vises til Deres høringsbrev av 31.05.94 vedrørende "Transportutredning Vestkorridoren - offentlig ettersyn av konsekvensutredning fase 1 og forslag til programmer for fase 2.

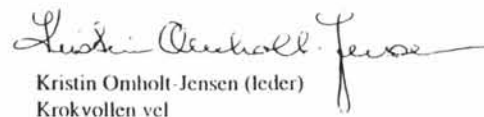
Krokvollen vel har hatt saken til vurdering og kommet til den konklusjon at velet hverken har tilstrekkelige ressurser eller den nødvendige faglige kompetanse til å uttale seg om de spørsmål som skal behandles i saken på det nåværende stadium i planprosessen. Vi er imidlertid svært opptatt av hvilke konsekvenser transportutredningen vil ha for bygda og ser frem til den forestående kommuneplanprosess der den konkrete vurderingen av de enkelte alternativer/trasèvalg skal foregå.

Krokvollen vel vil i denne prosessen prioritere de transportløsninger som i størst mulig grad ivaretar hensynet til eget nærmiljø, d.v.s. løsninger som legger opp til at;

- sporene for fjerntog på strekningen Lysaker - Høvik samt nye vegtraseer i størst mulig grad legges i tunnel
- Stabekk stasjon opprettholdes som stasjon på lokaltognet
- grøntarealer og friområder i minst mulig grad båndlegges i forbindelse med utbygging av nytt veg/jernbanenett
- støy- og forurensningsbelastningene blir minst mulig

Vi stiller oss også skeptisk til en mulig jernbanetrasè i dagen over Holtekilen som vi mener vil kunne ha negative konsekvenser for bruken av dette området. Holtekilen benyttes i dag som friluft- og rekreasjonsområde både på sjø og land, såvel sommer som vinter.

Med vennlig hilsen


Kristin Omholt-Jensen (leder)
Krokvollen vel

Kopi: Bærum Velforbund



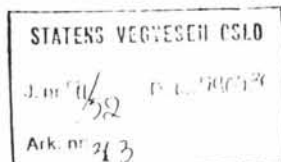
C15

HHR

RINGSTABEKK VEL

RINGSTABEKKVEIEN 65, 1342 JAR

94/2973
BS 552



Vetkorridoren
Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.

0030 OSLO

RingstabeKK 29. september 1994

BEMERKNINGER TIL KONSEKVENsutREDNINGEN FASE 1 OG 2

RingstabeKK Vel ønsker med dette å gi uttrykk for at vi tar sterk avstand fra forslaget om utbygging av hovedsystem C hvor man ønsker at Rv. 160 Bærumsveien bygges til 4-felts hovedveg for avlastning av E18-korridoren. Hovedvegssystem A syntes for oss å være et bedre alternativ.

Vi mener det vil være galt å lede store trafikkmengder inn mot Bekkestua for videre å føre denne trafikken i 4-felts hovedveg mot Jar. I følge utarbeidet kart over området vil strekningen mellom Bekkestua og RingstabeKK være åpen veg. Dette vil medføre betydelig forringelse av nærmiljøet i tillegg til en rekke ekspropriasjoner av boligeiendommer.

Vi vil samtidig gi uttrykk for en viss forundring over at Kolsåsbanen i svært liten grad sees i sammenheng med utbygningsplaner av veinettet i banenes område. Øket kapasitet ved Kolsåsbanen ved planlagt utbygget pendeltrafikk, budre etter vår oppfatning ha betydning for Statens Vegvesens planer i området.

RingstabeKK Vel ser fram til en betydelig utbedring av Bærumsveien mellom Bekkestua og Jar, en veistrekning som i dag er meget trafikkfårlig uten forskriftsmessig sikring.

Vennlig hilsen
RingstabeKK Vel

Erik Harsen
Leder

Kopi: Bærum Kommune

Bekkestua Vel

— Stiftet 1922 —
Tilsluttet Bærum Velforbund

C16

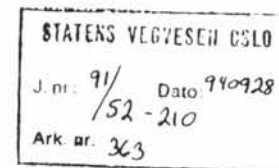
HHR

1340 Bekkestua
dato 26. september 1994
ark nr. 6,4

Vetkorridoren,
Statens vegvesen Oslo,
Postboks 8037 Dep.

0030 OSLO

94/2973
BS 552



TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - OFFENTLIG ETTERSYN AV KONSEKVENsutREDNING FASE 1

Vi viser til høringadokument datert 31. mai 1994 og utsatt høringfrist til 1. oktober 1994.

Bekkestua Vel har dekket høringadokumentene og vil uttale:

Vedr. jernbane:

- Nytt jernbanespor for fjerntog bør i størst mulig grad legges i tunnel med (for Bærums vedkommende) stopp på Lysaker og i Sandvika.
 - Nytt dobbeltspor bør ikke legges ved siden av nåværende spor på strekningen Lysaker - Høvik.
 - Nåværende spor bør beholdes som lokalbane, og stasjonene opprettholdes (konkret StabeKK stasjon).
- Vi stiller oss spørrende/tvilende til behovet for jernbane til Fornebu. Dette bør vurderes senere.

Vedr. veier:

- Kapasiteten på E 18 må økes slik at den kan ta den trafikk som naturlig hører hjemme der. Tunnelløsning er aktuelt.
- Bærumsveien fra Bekkestua i retning Oslo bør utbedres, men ikke til firefelts vei med sikte på avlastning av E 18.
- Ny Høvikvei syd må bygges.
- Alternativer om vei fra Gjønnen via Bekkestua og langs Gamle Ringeriksvei til E 18 bør skrinlegges.

Med hilsen
for Bekkestua Vel

Arnfinn Nossum
Formann

Kopi til Bærum Kommune og Bærum Velforbund.

Vel-t163.AB

ADVOKAT ARVE LUND
Markalleen 21 A, 1320 Stabekk
Medlem av den Norske Advokatforening
Telefax: 22839370 • Telefon: 22836002 / 67580840

C17
HHR

Vestkorridoren
Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr: 91/52-198	Dato: 940916
Ark. nr: 363	

Fra høringsinstans Østre Stabekk Vel

15.09.94

Bemerkninger til konsekvensutredning fase 1 - Vestkorridoren

Styret i Østre Stabekk Vel har behandlet konsekvensutredning fase I fra NSB Bane samt Statens Vegvesen i Oslo og Akershus. Østre Stabekk Vel har følgende bemerkninger:

Regulering for fremtidens behov og krav til miljø

Vi mener det er svært viktig at alle berørte organer legger til grunn, at en løsning av såvel jernbanens som vegnettets behov, skal gjennomføres med et minimum av skade for de husstander som er/blir berørt. Om mulig bør tvert om tilstrebtes at bomiljøene gjennomgående får en forbedring av forhold som støy, vibrasjon, forurensning m.m. i forhold til dagens belastninger.

Vi mener herunder at økonomiske hensyn (billigste løsning) må vike for miljøhensyn så fremt det er økonomisk mulig å finansiere det mest miljøvennlige alternativ. Vi tror også at folk flest er villig til å betale for denne «økte» kostnad, enten den inndrives gjennom skatteseddelen eller på annen måte.

Av utredningens kostnadsoverslag for NSB's dobbeltspor fremgår også at de aktuelle traseer ikke har så store kostnadsvariasjoner at økonomiske hensyn bør kunne bli utslagsgivende for det endelige valg.

Når vi i vellet mener miljøhensyn må gå foran, er ikke minst dette med tanke på den lange varighet som en løsning av transportsystemet i Vestkorridoren er ment å tilfrestille. Vi snakker kanskje om en utbygging som kan gjelde for de neste 50 år. I dette perspektiv vil økonomiske «besparelser» fort bli helt marginale sett i forhold til de unødvendige belastninger som bomiljøene utsettes for.

Trasévalg for NSB's dobbeltspor

Med grunnlag i ovennevnte mener vellet alt annet enn flest mulige tunell løsninger gjennom Asker og Bærum, er uholdbart.

Dersom daglinjealternativer blir valgt, eks. vis av økonomiske/utbyggingsmessige årsaker, vil bomiljøene langs dagens trase bli utsatt for en forverring av sitt sårbare nærmiljø. Det vil da være en nærliggende risiko for økt fraflytting av de aktuelle berørte områder i Asker og Bærum.

Østre Stabekk Vel ønsker trasealternativet benevnt H2 Tunnellinje H prioritert ved videre detaljutredninger med mulighet for endelig vedtak i siste fase.

Østre Stabekk Vel vil motsette seg på det sterkeste dersom H1, Daglinje H skulle bli en realitet å gjennomføre i vårt nærmiljø. Velet's område er allerede sterkt utsatt for «angrep» fra begge sider ved eksisterende E-18 og dagens jernbanetrase. Av NSB's utredning fremgår også at en dagløsning vil medføre klart økt støy. I tillegg kommer store påkjenninger i selve anleggsfasen som jo etter planen vil pågå i hele 5 år.

Vegutbyggingen

Vellet finner det vanskelig å komme med konstruktive uttalelser så lenge utredningen på dette området ikke er særlig anvendelig for en konkret vurdering.

Vi vil likevel henføre til ovennevnte synspunkter hvor det ønskes en regulering for fremtidens behov hvor bomiljøhensyn tillegges størst vekt ved et valg av forskjellige løsningsalternativer.

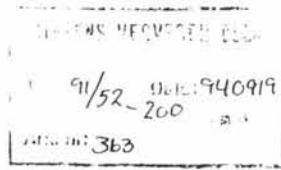
Generelt vil tunell løsninger også for veinettet inn til Oslo sentrum inkl. tilførselsesveiene være hva som fremtidens generasjoner vil kreve av sine besluttede myndigheter. Østre stabekk Vel håper nevnte premisser derfor legges til grunn av dagens besluttede organer når vedtak treffes.

For styret i Østre Stabekk Vel

Arve Lund

Arve Lund
Styreformann

C18



Høvik, 15.9.1994

TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

Styret i Høvik Vel sender med dette sine kommentarer til ovenstående. Vi har ikke grunnlag for å gå inn i en detaljert vurdering av rapportens mange alternative løsningsforslag. Vi vil imidlertid fremme noen prinsipielle synspunkter på de forutsetninger som er lagt til grunn for konsekvensutredninger og anbefalinger. Disse er av stor viktighet for oss som representanter for lokalbefolkningen i Bærum, som i stor grad vil bli berørt av en eventuell utbygging.

VEDR. JERNBANESYSTEMET

Utgangspunkt

Etter å ha gått gjennom rapporten har vi bl.a. merket oss følgende (sitater i kursiv) fra Del 2 Sammenheng av konsekvensutredningen:

1 Bakgrunn og sentrale forutsetninger

"Ved alle alternativene som blir vurdert, vil en stor del av strekningen Asker-Skøyen gå i tunnel, men det er ønskelig med en del daglinje. Noen hovedårsaker til at NSB ønsker dette er:

- *jo lenger tunnel, desto større luftmotstand og lavere hastighet ved samme energiforbruk.*
- *daglinjer er mer attraktive for de reisende enn tunneler og vil derfor resultere i flere reisende.*
- *det er allerede lange tunneler i begge ender av strekningen (Oslo-tunnelen og Lier-tunnelen)."*

3 Alternative transportsystemer 2010 - transportanalyser (3.3.1 Alternative kollektive transportsystemer)

- *Fordi konseptet med nytt dobbeltspor også inkluderer omlegging av bussruter med mating og overgang fra matebuss til bane, vil en for en del reisereelasjoner i Bærum og mellom Bærum og Oslo få økt reisetid for kollektivtrafikanter*

- *Nytteeffekten for NSBs eksterntrafikanter med start-/målpunkt utenfor modellområdet er større enn for nærtrafikken. Dette på grunn av stor reduksjon i reisetid gjennom Vestkorridoren, både for reisende til hovedflyplass på Gardermoen og for NSBs rutenett fra vest."*

7.42 Konsekvenser for jernbaneutbyggingen Daglinje G Bærum

- *Dagsonen Høvik-Stabekk følger landskapsdraget, men vil være arealkrevende og sprengte dimensjonene i det småskala landskapet. Viktige grøntområder, kulturminner og bebyggelse blir sterkt berørt. Attraktiviteten for rekreasjons- og friluftsområder inntil dagsonene vil bli redusert."*

7.6 Miljøkonsekvenser i anleggsperioden

- *"For jernbanealternativene er miljølempene størst for alternativer med dagsoner på strekningen Høvik-Stabekk og forbi Vækero."*

Konklusjon

Ovenstående utsagn forteller oss kort sagt at nytteverdien for en stor del kommer fjerntrafikanter med NSB til gode, og at innbyggerne i Bærum først og fremst er de som må ta belastningen med de mange miljømessige ulempene en utbygging vil påføre kommunen.

Videre kan vi konstatere at NSB mener at øket luftmotstand i tunneler, attraktivitet for de reisende og at det også finnes andre tunneler i nærheten skal tillegges større vekt enn hensynet til mennesker og lokalmiljø i vårt nærområde.

På bakgrunn av de meget sterke protester som tidligere er fremkommet mot deler av de foreliggende planer, opplever vi anbefalingen om videre detaljering av *Daglinje G* og *Daglinje H* gjennom Bærum som en ren "overkjøring" av lokalbefolkningens synspunkter. Vi vil derfor presisere følgende overfor tiltakshaverne:

- 1) Med de trafikkrelaterte miljøproblemer som allerede eksisterer i vårt distrikt er det overhodet ikke akseptabelt med noen jernbanetrasé som inkluderer dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom etablerte boområder i Bærum.
- 2) Utbyggingsløsninger som forutsetter at nåværende Stabekk stasjon nedlegges er uønsket, da dette innebærer en betydelig forringelse av kollektivtilbudet i et område som nylig er sterkt utbygget med boliger, og der fortetning i områder med tilknytning til jernbane har vært benyttet som et viktig argument for utbyggingen.
- 3) Det må ses kritisk på begrunnelsen for at nytt dobbeltspor for høyhastighetstog bør inkludere stopp på Lysaker. Det refereres i anbefalingen bl.a. til at "*området er idag nært knyttet til Oslo Lufthavn.*" I og med Gardermoen-utbyggingen er dette argumentet irrelevant. I den grad stopp på Lysaker er den faktor som vanskeliggjør sammenhengende tunnel-løsning, må slik stopp frarådes.

VEDR. VEISYSTEMET

For veisystemet Sandvika-Framnes fremlegges tre hovedalternativer: A1-"Veksellinjen E18", B1-"Fornebulinjen E18" og C-"Bærumsveilinjen".

Vurderer vi alternativene mot følgende miljørelaterte faktorer:

- Luftforurensning
- Støy
- Miljølempen i anleggsperioden
- Trafikkavlastning av parallellveinettet til E18 og tverrforbindelsene E18-Bærumsveien

er det klart for oss at hovedalternativ B kommer gunstigst ut. Av hensyn til befolkningen i de berørte deler av kommunen anbefaler vi på det sterkeste at dette hovedalternativ legges til grunn for den videre planleggingen.

Med hilsen

for Hovik Vel/Styret


Per A. Johannessen

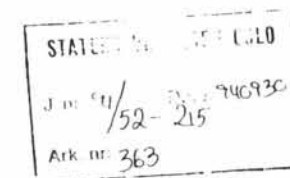
LØKKEÅSEN VEL
Lillehagveie 72
1300 Sandvika

C19

Sandvika, 27.09.94

HAR 130

Vestkorridoren
Statens veivesen OSLO
Postboks 8037 Dep 0030 OSLO



Transportutredning Vestkorridoren. Høringsuttalelse.

Deres brev av 31. mai 1994 m/ vedlegg.

Løkkeåsen Vel ser meget positivt på den fremlagte transportutredning for vei og jernbanetrafikk i Vestkorridoren. Den er grundig, vel gjennomtenkt og belyst og gir god oversikt over den fremtidige utvikling for trafikk og jernbane i Asker og Bærum. Utredningen er forståelige for "menigmann", og det gis flere valgmuligheter for avvikling av flere sorter trafikk. De miljømessige sider ved utredningen ser ut til å være tatt godt vare på.

I brevet er høringsinstansene bedt spesielt å uttale seg om:

- er utredningsplikten i fase 1 oppfylt
- er de hovedløsninger som er anbefalt for vei og jernbane dekkende som grunnlag for den videre planprosess
- er forslagene til programmer for fase 2 tilfredsstillende for valg av trase

Styret i vellet er av den oppfatning at de 3 spørsmål er behørig ivaretatt.

Styret vil bemerke forhold som direkte berører beboerne inn i vellet.

Jernbanen

Vellet stiller seg positivt til utbygging av nåværende jernbanetrase for betjening av lokaltrafikken samt at stasjonstilbudene opprettholdes. Det bør søkes utvidelse av parkeringsplasser for biler ved enkelte stasjoner slik at kollektivtransporten ved jernbanen kan økes.

Vellet ser positivt på utbygging av dobbeltspor for hurtigtog i tunnellinje som vist på kartblad og merket "Tunnellinje 11" (grønn farge) mellom Lysaker og Sandvika.

Når det gjelder linjen langs Engervannet fra Blommenholm (daglinjen) til Sandvika må eventuell utbygging skje varsomt slik at Engervannet skånes for utfylling og tap av vegetasjon. Traseen må skjermes for støy, spesielt den åpne strekning for hurtigtog.

Veinettet

Vellet stiller seg negativt til den påtenkte tunnel fra Blommenholmkrysset - under Sandviksåsen med tunnelåpning på Engervannsidena. 150-200 m. fra nåværende Sandvikstunnel og videre vei langs Engervannet frem til rundkjøringen ved bussterminalen i Sandvika. En slik vei vil medføre betydelige inngrep i vegetasjon og innsnevring av Engervannet ved dets utløp. At veien er planlagt for bedre avvikling av busstrafikk er tvilsom da nåværende vei gjennom Sandvikstunnelen til Sandviksveien må antas tilstrekkelig også for denne trafikk.

Vellet stiller seg også negativt til planlagte veitunnel fra Engervannet nord til Avløs med forbindelse til Bærumsveien. Det vil bety en sterk økning av trafikken i Engervannsveien, Halvorsens vei og Presteveien. De sistnevnte veier er eneste skoleveier til Blommenholm skole for et stort antall barn i områdene Løkkeåsen, Seljeholtet, Vierveien, Solbergveien. Vi skjønner grunnen for dette veivalg, men mener at tverrforbindelser mellom Elø og Bærumsveien må begrenses til ganske få. I møte om "Vestkorridoren" 19. ds. på Holtekilen folkehøyskole ble Høvikveien nevnt som eventuell tverrforbindelse fra Elø til Bærumsveien. Denne bør isåfall dimensjoneres deretter og helt eller delvis legges i tunnel.

Løkkeåsen Vel er glad for det initiativ Bærum Kommune viste ved "Åpent møte om Vestkorridoren" 19.9 d.å. Møtet var opplysende og instruktivt, noe vi satte stor pris på. Vi vil spesielt takke ordføreren for den måte han ledet møtet på og for den oppsummering han ga ved møtets slutt.

Vennlig hilsen

LØKKEÅSEN VEL

Fredrik Høgli
formann

Kopi til Bærum kommune Bygnings- og Reguleringsvesenet

SOLVIK OG OMEGN VEL

Postboks 282
1322 Høvik

Statens Vegvesen
Grenseveien 97

0663 OSLO

C 20

HR

STATENS VEGVESEN OSLO	
J.nr: 91/52-223	Dato: 9/10/04
Ark. nr: 363	

HØRINGSUTTALELSE _ VESTKORRIDOREN _ VEG OG JERNBANE

Det vises til forlenget høringsfrist for Vel i Bærum.

1. "Om utredningsplikter i fase I er oppfylt-----."

Solvik og omegn Vel mener JA.

2. Hovedløsningene for veg og jernbane er et godt grunnlag for videre planprosess.

3. Forslagene til fase II synes vesentlige og gjennomarbeidede m.h.t. trasé-valgene.

Angående E-18 trasé - Blommenholmkrysset - Ramstadsletta - Høvik kirke støtter Solvik og Omegn Vel fullt og helt Statens Vegvesen i Oslo og Akershus' foreløpige anbefaling til utbygging av vegnettet i Vestkorridoren, side 7, "Transportutredning for Vestkorridoren".

Sitat: "En utbygging av E-18 etter prinsippene i alternativ B gir mulighet for en "nedbygging" av dagens trasé til en hovedveg i næringskorridoren mellom Blommenholm/Høvik og Våkerøkrysset. Med nedbygging menes en 4-felts veg med plankryss og redusert hastighet til 60 km/t."

Solvik og Omegn Vel ønsker ny E-18 i tunnel fra Blommenholmkrysset og videre østover i kort/lang tunnel, og at det i størst mulig grad tas hensyn til eksisterende bomiljøer langs dagens E-18.

Jernbanetraseen Sandvika - Høvik - Stabekk ønskes lagt i tunnel hva angår høyhastighetstog, og lokaltrafikk i nåværende trasé og ingen nedleggelse av eksisterende stasjoner.

Med hilsen
SOLVIK OG OMEGN VEL

Jørn Steingrind
of Solvik 28.9.94

Furubakken Vel
Postboks 102
1340 Bekkestua

C 21

HR

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.

0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr: 91/52-224	Dato: 9/10/94
S. nr: 33	

Bekkestua 30. september 1994

Transportutredningen Vestkorridoren

Offentlig ettersyn av konsekvensutredninger, fase 1

Det vises til brev av 31. mai 1994 og til åpent møte på Holtekilen Folkeshøyskole 19. september 1994.

Takk for grundig og klar skriftlig og muntlig fremstilling. Vårt Vel er ikke direkte berørt av planene, men er interessert i løsningene.

En viktig forutsetning er løsningen for Fornebu ved tusenårsskiftet. Mange i vårt distrikt tar taxi eller privatbil i kombinasjon med flytrafikk. Vi går ut fra at dette gjelder mange andre også.

For fremtiden vil adkomst til Gardermoen kunne bli attraktivt for svært mange med raske, komfortable og pålitelige tog hvis rimelig og sikker parkering ordnes på/ved jernbanestasjon. Den enkelte sparer tid, stress, penger m.m. ved ikke å måtte kjøre gjennom Oslo inkl. bompenger og rushtrafikk.

Vi er interessert i separate jernbanespor for hurtigtog i tunnel. Helst med mulighet for langtidsparkering på stasjonene.

Stasjoner bør bli Sandvika og Lysaker. Nåværende lokalnett opprettholdes. Fornebu er i første omgang mindre interessant for jernbaneløsning.

Veiløsning

E-18 må fortsatt bli hovedtrafikkåren. Hvis kapasiteten er for liten der, må problemene løses der, eventuelt ved videre utbygging, smidigere påkjøringer og avkjøringer i Bærum, Oslo og andre steder. Styring ved skilting i god tid og gjentatt for riktig kjøremønster ved filskifte, f.eks. ved bomstasjoner.

En alternativ hovedtrafikkåre til E-18, som f.eks. Bærumsveien, er ikke ønskelig. Derimot er tverrforbindelser Bekkestua - Høvik og en smidigere adkomst fra Bærumsveien til Ringveien ønskelig, gjerne i tunnel.

En fortsatt utbygging av buss/taxi/bil kommunikasjon av trafikk fra NSB på tvers av E-18 er ønskelig, slik at alle kan oppdage at Sandvika og Lysaker stasjoner er reelle alternativ til Oslo S.

Et moment til slutt. Utbyggingsperioden vil strekke seg over mange år. Både fremkommelighet og støyproblemet i denne perioden må løses.

Vi skal leve i disse årene også og ikke måtte "lide" i påvente av en fremtidig flott permanent løsning - om mange år.

Vennlig hilsen

Knut Dessingtho
formann

Kopi: Bærum kommune
Kommunalavdeling for tekniske tjenester
Postboks 124
1301 Sandvika

132

Statens vegvesen
Akershus
Postboks 8166 Dep.
0034 OSLO



19371-56 Blommenholm 28.09.94.

Vedr. utbygging av E 18 og vest-linjen

For beboerne som bor langs E18 er det spennende å se veialternativ C, - DET FØRSTE VIRKELIGE ALTERNATIVET SOM TAR HENSYN TIL BEBOERNE OG MILJØET.

For en vei som skal utbygges nå med tanke på å være hovedvei fra vest til Oslo inn i de neste århundrer er det kun en tunnellsnøsnø som kan anbefales av beboerne langs E18. En løsning med videre utbygging av dagens alternativ vil ha alt for store negative virkninger på lokalmiljøet langs E18.

En mengde hus må rives, enda flere beboere og hus får dårligere luftkvalitet. Flere biler gir mer eksos. Fere biler gir mer støy. Flere biler gir en formidabel økning i mengden svevestøv, - dette støvet som pustes ned i våre lunger og fester seg der - til "evig" tid.
KAN VANSKELIG SE AT DETTE ALTERNATIVET KAN VÆRE NOE ALTERNATIV.

TUNELLØSNINGEN vil kunne løse/ redusere en mengde av disse problemene.

- TUNELLØSNINGEN vil føre gjennomgangs trafikken vekk fra boligområdene.
- TUNELLØSNINGEN vil gi bedre luft for alle som bor langs E18.
- TUNELLØSNINGEN gir mindre svevestøv, i luften, i lungene. Spesielt barna blir spart.
- TUNELLØSNINGEN gir mindre støy.
- TUNELLØSNINGEN hindrer raseringen av et boligmiljø som pr. idag er svært utsatt, - men som til tider er verneverdig (kommer helt ann på planene komune, fylke og stat har til enhver tid).
- TUNELLØSNINGEN vil ikke ha brøyteproblemer om vinteren.
- TUNELLØSNINGEN vil kunne bygges ut uten for store problemer for beboerne langs E18.
- TUNELLØSNINGEN vil ikke ha store problemer for trafikkavviklingen under anleggsperioden.
- TUNELLØSNINGEN BURDE HA 3 FELT I HVER RETNING.

EN UTVIDELSE AV DAGENS E18 VIL FÅ ENDA STØRRE NEGATIV VIRKNING PÅ MILJØET EN DAGENS E18.

- DAGTRASE vil fortsatt gi store mengder CO.
- DAGTRASE vil fortsatt gi store mengder NO2.
- DAGTRASE vil gi økte mengder SVEVESTØV, - STØV SOM SETTER SEG PÅ LUNGENE OG ALDRI REDUSERES. SPESIELT UTSATT ER BARNA.

- DAGTRASE vil trenge større områder en dagens E18, - et stort antall eiendommer må innløses og rives.
- DAGTRASE vil føre til skjerming av boliger som da vil bli liggende nærmere E18. Bedret isolering av boligene, vinduer, vegger og nye støyskjermer, - og alikevel kan man aldri skjerme godt nok.
- DAGTRASEEN vil få enda større problemer ved snørydding.
- DAGTRASEEN vil få enda større negative følger ved vedlikeholdsarbeide om natten. Støyplagen vil øke, - den er alt for stor som den er idag!
- DAGTRASEEN vil ha enorme negative virkninger på mennesker og miljø under hele anleggsperioden.

- DET ER NOE UNDERLIG Å LESE "TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN". Her opereres med priser for "bygging av ny ev. utvidet E18" uten å si noe omkostnadene ved innløsning av eiendommene langs E18.

Ingen pris på hva en dårligere helse for de som blir boende koster.

Ingen kostnader hva etterisolering av boliger og bygging av nye støyskjermer koster.

DET ER VANSKELIG Å SE DET POSITIVE, SELV MED MINDRE KØER, VED DAGALTERNATIVET PÅ E18.

Vedr. jernbane.

Vi kan vanskelig forstå en løsning som har store negative virkninger for beboere og miljøet!

VI KAN STØTTE EN MILJØVENLIG UTBYGGING AV VEI OG JERNBANE!

VI KAN IKKE STØTTE EN MILJØØDLEGGENDE UTBYGGING AV VEI OG JERNBANE!

Med vennlig hilsen

Nedre Ramstad Vel

Bjørnulf Langslett
Formann

C 23

DFN

134

NEDRE RAMSTAD VEL

Statens vegvesen
Akershus
Postboks 8166 Dep.

0034 OSLO

Blommenholm 29.09.94

Vedr. utbygging av E 18 og vest-linjen
Tillegg om informasjon

I innbydelsen til å avgi høringsuttalelse ble vi bedt spesielt om å gi synspunkter på om hvorvidt utredningen gir adekvat informasjon til å kunne ta beslutninger for det videre arbeid. Vi vil derfor, i tillegg til vår uttalelse av 28.09.94, også si noe om den utlagte utredningen gir tilstrekkelig informasjon til å gå videre med planarbeidet.

- Pr dags dato synes E-18's flaskehals å ligge ved Maritim for trafikken mot Oslo. Dette har i noen grad sammenheng med en dårlig avvikling av trafikken gjennom bomringen. De fremlagte planutkastene samler ytterligere sterkt økt trafikk i området ved Vækerødkrysset. Denne trafikken vil komme i tillegg til nåværende og planlagt økt trafikk på E-18. Den utlagte rapporten drøfter ikke i tilstrekkelig grad hvordan den økte trafikken skal avvikles fra Vækerød og inn mot- og gjennom Oslo. Det vil være meningsløst å gå videre med de skisserte planene uten at disse forholdene inngående drøftes. **Nødvendig informasjonsgrunnlag for valg av alternativ for videre planbearbeidelse er ikke tilstede før disse forhold er grundig avklart.**
- Valget av Gardermoen som Norges hovedflyplass bringer pånytt i dagen et behov for å finne løsninger som fører trafikken utenom Oslo. Slike løsninger er ikke drøftet. Et alternativ kunne være å bygge en ny ytre ringvei (Ring 4) f. eks. fra Asker, under Skaugumsåsen, under åsen bak Rykkinn, under åspartiet mellom Lommedalen og Sørkedalen, under Holmenkollåsen, med en splitting i Maridalen med en gren til Nittedal/Gardemoen og en gren under Grefsenåsen mot Stovnerområdet og eventuelt videre. En slik trasse vil kunne sprenges i jomfruelig fjell og gi gode tilknytningspunkter i dalene som passerer. Dette ville være en fremtidsrettet løsning som i svært liten grad forstyrrer bebyggelse og øvrig trafikk i anleggsperioden. **Det fremlagte planutkastet gir ikke informasjonsgrunnlag for å vurdere planalternativene mot andre løsninger i helt andre trasseer.**

- Planutkastet har i en svært enkel form kastet frem mulige "politiske" virkemidler som kan påvirke trafikkgrunnlaget. Som eksempel er brukt en nedsettelse av billettprisene for kollektivreiser til det halve. Dersom slike faktorer skal gi informasjon som grunnlag for beslutning, må flere alternative prismodeller utredes. Eksempelvis kan en dobling av dette tilbudet til gratis kollektivreiser gi en langt større effekt i forhold til inntektstapet. Alle utgifter til salg av billetter, kontroll, regnskap, revisjon osv vil da falle bort, samtidig som "gratiseffekten" kan føre til stor overgang til kollektivtransport. **Uten en solid analyse av slike virkemidler, er det ikke mulig å ta fornuftige beslutninger om bruken av dem.**

Vi håper at våre synspunkter kan være til hjelp i det videre arbeidet, og at planinstansene også utreder og vurderer nærmere de forholdene vi har påpekt.

Med vennlig hilsen

Nedre Ramstad Vel

B. Langballe
Brynjulf Langballe
Formann

Engerjordet Sameie og Vel v/Tor Peter Barfod
Engerjordet 122
1300 Sandvika

C 24

HHR

Oslo, 14. september, 1994.

Vestkorridoren
Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep
0030 Oslo

STATENS VEGVESEN OSLO
J.: 91/52 - 176
Ark. nr.: 363

Gjenpart
Samtlige husstander på Engerjordet

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - HØRINGSUTTALELSE

Det vises til skriv av 31 mai 1994 vedr transportutredningen for Vestkorridoren, herunder konsekvensutredning fase 1 og forslag til programmer for fase 2. Engerjordet Vel gir med dette skriv sin uttalelse i saken.

Når det gjelder krav til utredning har vi følgende kommentarer til strekpunktene på side 3 i skriv av 31 mai:

1. "Er utredningsplikten i fase 1 oppfylt i h t godkjente programmer, og gir den tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper?"

Vi er av den oppfatning at utredningene så langt har vært grundige og tilfredsstillende utført og gir tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper.

2. "Er hovedløsningene som er anbefalt for veg og jernbane dekkende som grunnlag for den videre planprosess?"

Når det gjelder **vegløsningene** vil de skisserte alternativene ikke direkte berøre Engerjordet. Det anbefales imidlertid å velge hovedvegssystem A (utvikling av eksisterende E18) for å unngå to store vegsystemer gjennom Bærum. Dette for å begrense arealbruken av, og støy- og luftforurensningen fra Vestkorridoren til et minimum.

Vedr **jernbanetraseen** skisserer hovedløsningene en tunnel for hele Blommenholm-området. Vi registrerer med stor tilfredshet at dette er i samsvar med våre tidligere uttalelser i denne saken. Hovedløsningene er vel utredet og konkrete i sin form, og bør være dekkende for den videre planprosess.

3. "Er forslagene til programmene for fase 2 tilfredsstillende og omfatter de forhold som er vesentlige for valg av trasé?"

Generelt synes forslagene tilfredsstillende. Vi vil imidlertid kreve at **grunnforhold** bør inngå som eget punkt i forslaget til program for KU fase 2 for jernbane traséen (s 8).

Årsaken er den at en evt bygging av tunnel (sprengning, transport o l) under Blommenholm-området, samt deponering av masse, kan forårsake store forstyrrelser i grunnforholdene på Engerjordet. Som tidligere uttalt i denne saken er boligene på Engerjordet fundamentert på leire og er meget utsatt for setninger. Vi må derfor kreve at det i fase 2 blir foretatt vurderinger av byggingens konsekvenser for grunnforholdene på Engerjordet, og at det gjennomføres målinger av husenes setninger før, under og etter en evt bygging igangsettes. Det må også foretas målinger etter at den nye traséen er tatt i bruk.

Det kommer ikke klart frem i utredningen om en evt tunnel skal sprenges eller bores. Fra Engerjordets synspunkt vil boring av tunnel vil være det mest skånsomme m h t grunnforholdene og bebyggelsen for øvrig, og vil på det sterkeste henstille om at denne metoden benyttes.

Med vennlig hilsen

Tor Peter Barfod
Engerjordet Sameie og Vel
v/ Tor Peter Barfod

Vipeveien og Omegn Vel

Tirsdag, September 13, 1994

NSB Bane Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

NSB BANE	Kass. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak Doknr. 94/2473	
Arkivbet. BS 552	

HØRINGSUTTALELSE OM KONSEKVENSUREDNING FASE I OG PROGRAM FOR KONSEKVENSUTREDNING FASE II

Vi viser til utsendelse av transportutredning om vestkorridoren, konsekvensutredning fase I og forslag til program for konsekvensutredning fase II.

Vipeveien og Omegn Vel representerer et lite boligområde på vel 100 boliger rett nord for Asker sentrum. Bomiljøet er lite, oversiktlig og godt, med blanta annet gode oppvekstvilkår for barn og ungdom. Boligområdet blir sterkt berørt av planene for nytt dobbeltspor Asker - Skøyen.

Vi merker oss at denne konsekvensutredningen ikke går særlig inn på konsekvenser av trasevalg på strekningen mellom Asker stasjon og planlagt tunnel videre til Hvalstad. Vi finner det sterkt beklagelig at utredningen således ikke får belyst de betydelige ulemper som blir påført vårt bomiljø.

Vipeveien og Omegn Vel vil særlig protestere mot at det legges opp til en meget kort *dagstrekning* rett gjennom vårt boligområde. Dette innebærer at 6 -7 hus må rives, som i seg selv er en stor belastning for de som bor der og virker opprivende på hele bomiljøet. Videre vil den korte dagstrekningen gi en betydelig støybelastning for den tredjedelen av boligområdet som vil få det nye dobbeltsporet som nær nabo. Dagstrekning innebærer også vesentlig ulempe for vårt bomiljø i anleggsperioden.

Etter vårt syn er det en klar svakhet med utredningen at de ikke gjøres forsøk på å begrunne hvorfor det velges en dagstrekning gjennom vårt boligområde. Strekningen vil uansett være for kort til å gi de reisende naturopplevelser, noe som det også pekes på i utredningen. Vi er underhånden kjent med at det framføres at en sammenhengende tunnel vil gi for bratt stigning opp til Asker stasjon. Mot dette kan anføres at togene uansett må sette ned farten inn mot Asker stasjon. Utredningen burde jo nettopp legge fram slike alternativer der ulike hensyn blir vektlagt. Slik utredningen nå foreligger, synes det som om hensyn til gode bomiljøer overhodet ikke tillegges verdi.

Særlig alvorlig blir det når utredningen har et eget kapittel om støy, uten at støyulempene for vårt boligområde nærmere kommenteres. Når det i utredningen bare presenteres et trasealternativ med en kort dagstrekning,, og denne går tvers gjennom et boligområde, burde det ut fra støyhensynet alene være en selvsagt forutsetning at denne strekningen blir planlagt med miljøtunnel.

Vipeveien og Omegn Vel finner det også uakseptabelt at konsekvenser av den faktiske plasseringen av traseen ikke blir nærmere kommentert. Det er rikeslig med plass for et dobbeltspor mellom nordvestsiden av vårt boligområde og sørøstsiden av Asker Terrasse. Vi erkjenner at en slik trase vil berøre eksisterende tunnel og dobbeltspor. Samtidig er vi informert om at det uansett ligger inne i NSBs planer å legge om eksisterende dobbeltspor gjennom vårt boligområde. Når dette likevel kan skje, kan vi ikke forstå hvorfor det ikke utredes et alternativt trasevalg lenger nordvest.

Vi vil samtidig framholde at det er svært beklagelig at planene om endringer i eksisterende dobbeltspor ikke nevnes i konsekvensutredningen. Vi er kjent med at det planlegges et nytt lokalspor som skal gå sørøst for eksisterende dobbeltspor gjennom vårt boligområde. Også når det gjelder dette sporet vil det være av avgjørende betydning av det blir valgt en trase som går så langt nordvest som mulig, dersom det skal unngås at en rekke hus må rives eller få forringet sitt bomiljø. Også i denne sammenheng er det en betydelig svakhet med utredningen at behovet for støyskjerming ikke blir nevnt.

Vipeveien og Omegn Vel vil på det sterkeste protestere mot planene for trasevalg ut fra Asker stasjon. Hensynet til å bevare gode bomiljøer er overhodet ikke berørt i denne konsekvensutredningen. For det framtidige planarbeidet vil kreve følgende:

- ♦ Det utredes en alternativ trase ut fra Asker **uten dagstrekning**
- ♦ Traseen legges lenger nordvest
- ♦ Miljøtunnel og annen effektiv støyskjerming må være en selvfølge dersom en dagstrekning går rett gjennom et boligområde
- ♦ Ved endringer av trase for eksisterende dobbeltspor må hensynet til bomiljø tillegges avgjørende vekt

Med hilsen

Geir Barvik
Geir Barvik

For styret i Vipeveien og Omegn vel

C 26

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO

J nr: 91/52-201 Date: 9/10/94

Ark. nr: 363



Hvalstad Vel

15.09.1994

TRANSPORTUTREDNINGEN VESTKORRIDOREN;
KONSEKVENSTUTREDNING FASE 1 og FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR FASE 2

Hvalstad Vel har mottatt refererte utredning av 31. mai 1994 og med stor interesse gjennomgått denne. De to alternative dobbeltspor mellom Sandvika og Asker vil begge berøre Hvalstad, og da spesielt strekningene i dagen. Den planlagte utbygging av E18 vil ikke berøre vårt distrikt. Vårt svar er derfor begrenset til å kommentere det planlagte dobbeltspor.

YTRE LINJE

Dette alternativet representerer et meget dramatisk inngrep i vårt nærmiljø og uansett den fremtidige anvendelsen av de arealer som blir beslaglagt. Linjen vil bli meget skjæmmende med høye fyllinger og broer (20-25 m) sammen med andre inngrep i landskapet. Konsekvensene for dagens bebyggelse, eventuell fremtidig utbygging og for miljøparametere som støy, landskap, naturmiljø og kulturmiljø og sannsynligvis kulturminner vil være meget store.

Anleggskostnaden er beregnet til 950 MNOK.

INDRE LINJE

Alternativet er på en helt annen måte akseptabelt selv om enkelte husstander blir skadelidende. Linjen vil passere utkanten av Åstad naturreservat som blir skadet p.g.a støy.

Anleggskostnaden er beregnet til 840 MNOK.

KONKLUSJON

Hvalstad Vel vil på dette grunnlag anbefale at den videre planlegging baseres på alternativt Indre linje.

Vennlig hilsen
Hvalstad Vel

Harald H. Erichsen

Kopi: Asker kommune v. ordfører Eyvind W. Wang
Asker Velforbund, fax 66 98 26 95

Hvalstad Vel v. Harald H. Erichsen, Johs. Hartmannsv 30, 1364 Hvalstad, Tlf 66 846643, fax 66 982943

Fra Billingstad ved.

C 27

Jernbanen Sandvika-Asker:
Tunnelalternativ: Staverlinjen

35 552
94/2973
Mottatt 18.10.94

NSB planlegger en helt nødvendig kapasitetsutvidelse av jernbanen mellom Skøyen og Asker. Den nye traséen skal bygges som dobbeltspor og dimensjoneres for 200 km/t. De to gjenstående alternativene for linjeføring mellom Sandvika og Asker er langt bedre enn de første ideskissene som tildels dramatisk ville berøre bebyggelsen på Billingstad ved et daglinjealternativ i Billingstad sentrum. Fortsatt har Alternativ Ytre linje en layout med ca 980 m daglinje som i stor grad vil berøre Solstadområdet på Hvalstad, mens den Indre linjes ca 600 m dagtrassé delvis berører Åstad naturreservat.

Det nye dobbeltsporet skal ikke betjene stasjoner mellom Sandvika og Asker, og det kan derfor frigjøres helt fra den nå-værende banetraséen. Det som kreves av en alternativ trassé er at den tilfredsstillende de betingelser som settes til en jernbane med hastighet opp til 200 km/t. De viktigste spesifikasjonene er at radien i kurvene ikke må være mindre enn 2400 meter, og at stigningen ikke skal overstige 15 promille. Med dette som basisparametre foreslås et tredje alternativ som, så vidt man kan vurdere uten å gå detaljert inn i tekniske spørsmål, oppnår minst den samme tekniske standard som Ytre og Indre linje, og uten å berøre Solstadbebyggelsen eller Åstad-reservatet. Heretter er dette alternativt kalt Staverlinjen.

Staverlinjen følger NSBs forslag fra Sandvika og inn i Jongsåsen, men går så over i en svak høyrekurve med radius ca 3000 meter til et punkt under Tanumveien omtrent ved Reverud. Derfra legges linjen i en venstrekurve med radius ca 2500 meter og går under Staversletta, øvre del av Neselva, Åstad naturreservat og Grosetkollen til den kommer sammen med linjen i NSB-forslaget i Åsen vest for Hvalstad.

Dette gir en lang tunnel uten daglinje før like øst for Asker stasjon, og Staverlinjen blir totalt ca 550 meter lenger enn Indre linje. Det bør likevel være fullt mulig å finne løsninger på de økte trykkproblemer den høye toghastigheten skaper. På orienteringsmøtet på Billingstad 28. september ifjor ble både Lier- og Finsetunnelen nevnt som eksempel på at man ikke har problemer med lange togtunneler i Norge. Her må bemerkes at

den dobbeltsporede Liertunnelen på 10,7 km er bygd for hastigheter opp til 130 km/t og den har ingen spesielle installasjoner med tanke på utjevning av trykkbølgene som skapes av møtende tog. Finsetunnelen på 10,3 km er dimensjonert for 200 km/t, men den er enkeltsporet slik at det ikke vil være passerende tog hvor begge er i bevegelse. Trykkbølgene som oppstår blir dessuten delvis kompensert gjennom tverrslaget ved Sandå ca 3,5 km vest for Finse. Ingen av disse to tunnelene kan derfor sammenlignes med en dobbeltsporet tunnel for høyhastighetstog.

Den alternative tunneltraséen i Staverlinjen vil ligge slik i terrenget at det er kort vei ut i dagen to steder. Ved begge disse punktene kan det gjøres tverrslag med tanke på å redusere trykkbølgene, samtidig som tverrslagene gir lett adgang til tunnelen ved eventuelle nødsituasjoner. Her kan vi dessuten tenke oss baser for førstehjelp ved ulykker inne i tunnelen. De to tverrslagene kan tenkes lagt inn fra et sted innerst i søkket vest for Reverud, (ca km 12,5) og fra øvre del av Solstadlia på Hvalstad (ca km 15,5).

Staverlinjen vil bli ca 550 meter lenger enn Indre linje, men den økte distanse vil delvis bli kompensert ved at stigningen vil kunne ligge jevnt på ca 12 promille fra Jongsåsen til Asker mot 13-15 promille for Indre linje. Dette oppnås ved at linjen kan begynne stigningen allerede i det den passerer Slepndforkastningen, og det antas at den dessuten vil kunne redusere problemene ved Nesbruforkastningen idet den ligger lenger nord og høyere opp i terrenget. Ved vurdering av trasséen synes det også som om overdekningen ut fra profilkravene vil være tilstrekkelig på hele strekningen mellom Jong og tilslutningen til de andre alternativene på Hvalstad.

Togene i retning vestover vil med en 12-promille stigning kombinert med trykkutjevningstverrslag for hver 2,5 km som antydnet over, trolig kunne holde de ønskede høye hastigheter. Staverlinjen vil også endre den krappe horisontalkurvaturen inn mot Sandvika til kanskje en radius nær 2400 m, men kan selvsagt ikke forandre forholdene øst for Asker stasjon.

En trassé som er nær 600 meter lenger enn sammenliknbart alternativ vil også falle dyrere i anlegg under ellers like forhold. Med utgangspunkt i normgivende tall for Gardermobanen, vil

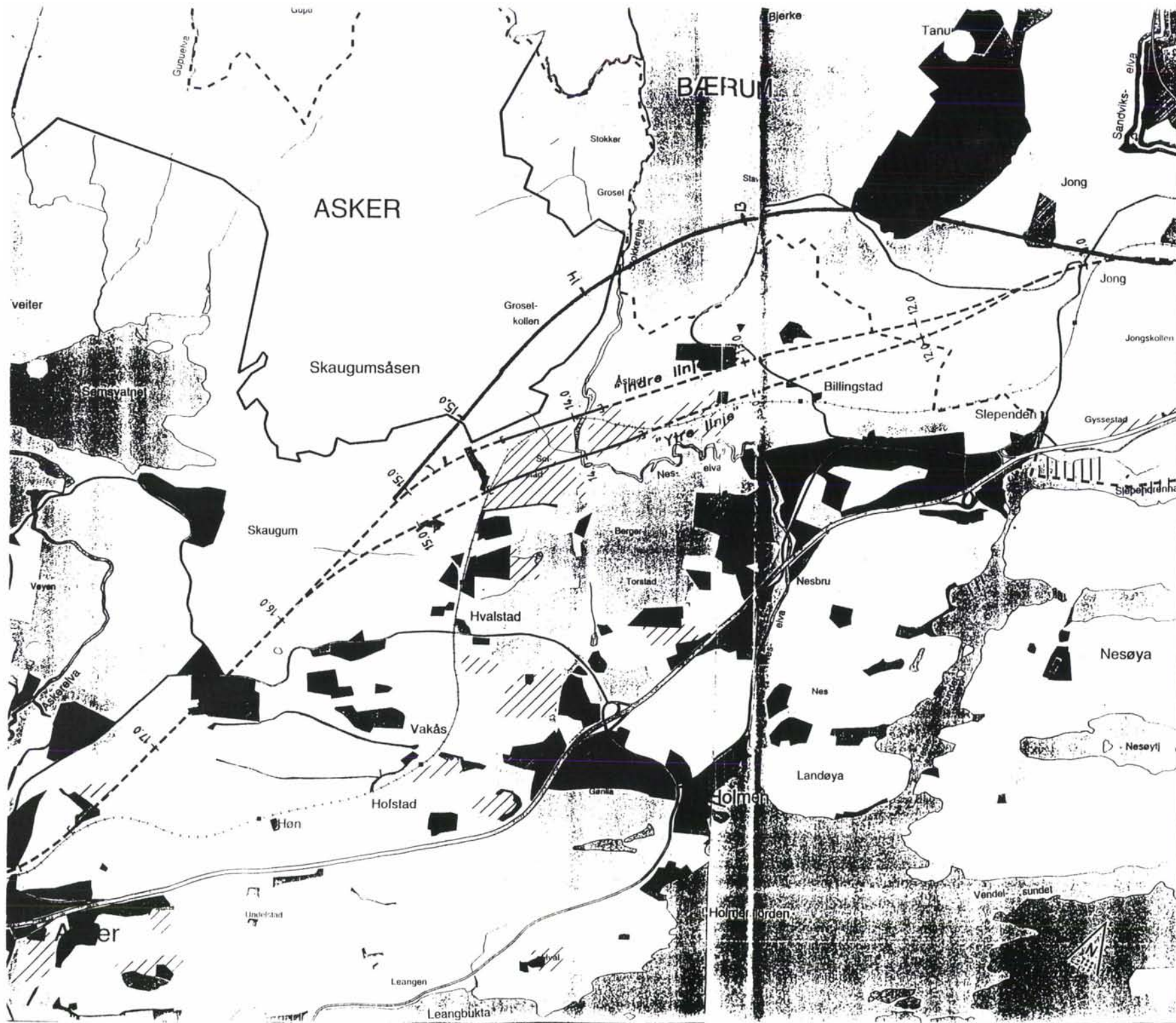
utsprenging av Staverlinjens ca 600 m lengre tunnel og trassé koste rundt 40 mill.kr mer enn Indre linje når det tas hensyn til de høyere kostnader for Indre linjes dagpassering ved Åstadreservatet. Ut fra dette vil Staverlinjen løst antydnet koste 880 mill.kr, mot 840 mill.kr for Indre linje og 950 mill.kr for Ytre linje.

Jeg vil gjerne understreke at jeg oppfatter jernbanen som et fremtidsrettet samferdselsmiddel med betydelige fordeler av både samfunnsøkonomisk og miljømessig art. Et alternativt forslag som det fremlagte fra min side må derfor ikke oppfattes som noen nedprioritering av jernbanens betydning og neglisjering av dens store potensiale. Det jeg vil, er at de konflikter som nødvendigvis må oppstå når store infrastrukturprosjekter må legges i etablerte strøk, gjøres så små som mulig. Derfor ber jeg NSB Baneregion Sør gi forslaget om Staverlinjen en seriøs vurdering.

Billigstad, 7.oktober 1993,
(oppdatert 17.oktober 1994)

Tor Wisting, transportgeograf

Vedlegg: Kartskisse med Staverlinjen inntegnet sammen med Ytre linje og Indre linje mellom Sandvika og Asker



- Nytt dobbeltspor
Indre linje
- Nytt dobbeltspor
Ytre linje
- Nytt dobbeltspor
Staverlinjen.

Vestkorridoren
 Jernbanesystem
 Asker - Sandvika
 Vlnova 01.02.94 M-1:20 000

C28

HHR

Billingsstad Vel
Postboks 187,
1361 Billingsstad

Vestkorridoren
Statens vegvesen
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr. 91 / 52 - 194 Dato: 940916
Ark. nr: 363

- Gir mindre negative konsekvenser for turterreng med skjæringer og fyllinger.
- Berører i mindre grad planlagt boligutbygging i området

Massedeponering har blitt brukt som argument for ytre linje i det at den store fyllingen ved Åstad kan bygges med masse tatt ut av tunnelene. Masse tatt ut av tunnelene i dette område bør kunne deponeres i alle tunneler og sjakter i Skaugumsåsen, som ligger igjen etter NSB's bygging av dobbeltspor på slutten av 50-tallet.

KOMMENTARER TIL TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN -
KONSEKVENsutREDNING FASE 1 FRA BILLINGSTAD VEL.

Samfunnsøkonomisk nytte (ref. kap. 6.6)

Den reelle Nytte/Kost analysen viser med klare tall at samfunnsnyttan står i sterkt misforhold til de enorme investeringer som er nødvendig for å realisere et nytt jernbane dobbeltspor. Samfunnsnyttan er ca 5 ganger så høy for den mest lønnsomme vei-investeringen.

Videre mener Billingsstad Vel at den planlagte utbygging, uten en kapasitetsutvidelse av Oslo-tunnelen, vil bidra helt marginal til økning av trafikk-kapasiteten i vestkorridoren.

Billingsstad Vel mener dette bør føre til at NSB skrinlegger sine planer om nytt dobbeltspor i vestkorridoren.

Billingsstad 15 09 94

for Billingsstad Vel

Ole Jørgen Karud
Ole Jørgen Karud

Alternativ Trase

Billingsstad Vel har i uttalelse av 8/12-93 beskrevet en alternativ langt mer skånsom trasé mellom Billingsstad og Hvalstad (også vedlagt denne uttalelse).

Vi finner det underlig at NSB til nå har valgt å ikke ta med dette forslaget i den videre behandling, men å gå videre med to alternativer som i NSB's egen konsekvensutredning omtales i så sterkt negative ordelag.

Dersom NSB skulle velge å ikke skrinlegge sine planer i vestkorridoren, ber Billingsstad Vel med dette om at den betydelig mer skånsomme løsning, beskrevet i vår uttalelse, blir tatt med som et trasé-alternativ og realitetsbehandlet i den videre konsekvensutredning, slik det ble lovet på møtet på Billingsstad skole 28. oktober 93, hvor plansjef Tunheim og prosjektleder Grimsgård var til stede.

Indre linje

Dersom Billingsstad Vel skulle måtte ta stilling til en av de to fremlagte alternativer, indre linje og ytre linje, vil indre linje være å foretrekke.

- Indre linje gir bedre overdekning av tunnelen under Billingsstad og blir således mer skånsom for beboerne i området



Tunnelalternativ som skåner både Billingstad og Hvalstad

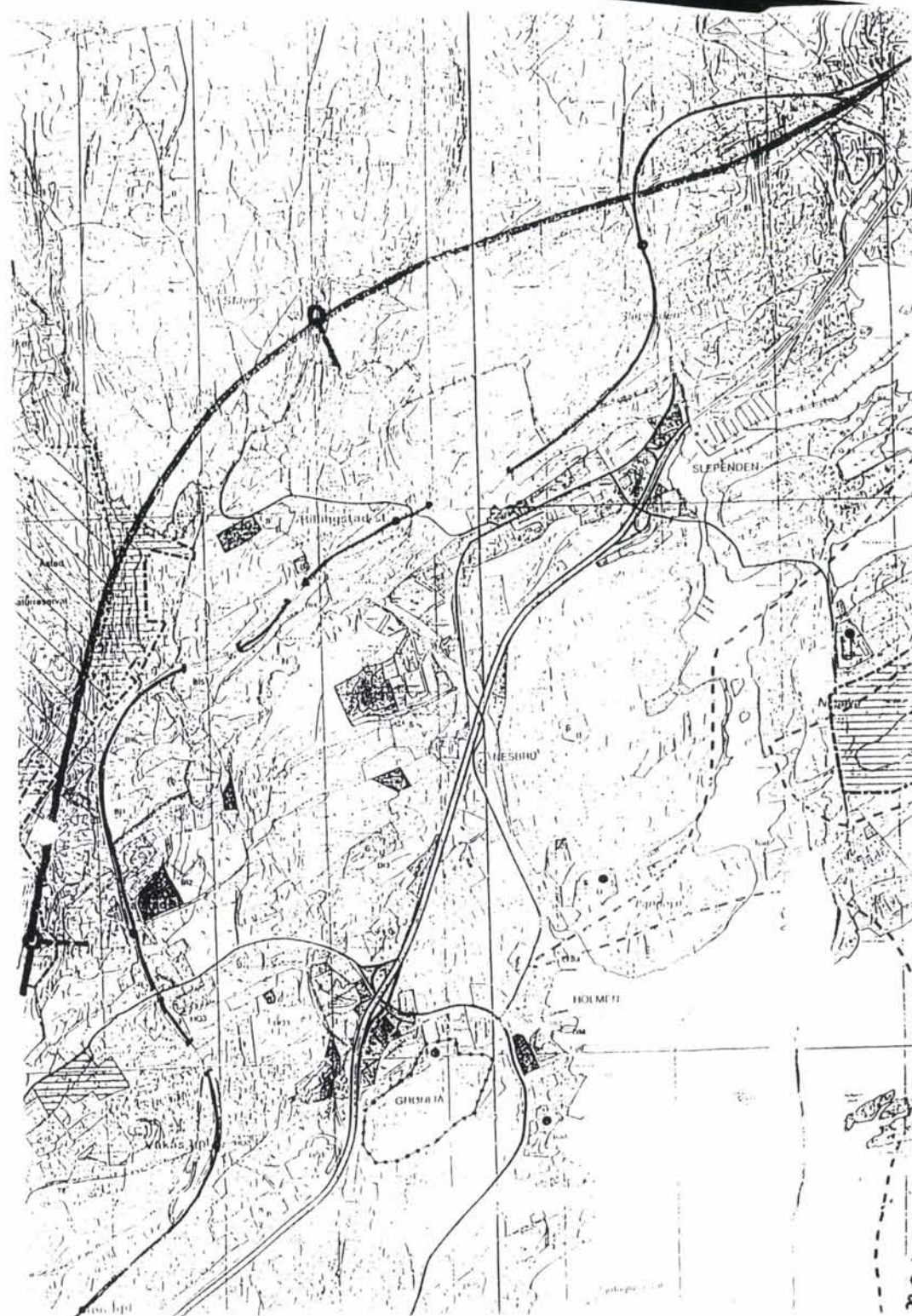
Det nye dobbeltsporet skal ikke betjene stasjoner mellom Sandvika og Asker, og det er derfor heller ingen grunn til at det i hovedtrekkene må følge den nåværende banetraséen slik NSB-forslagene gjør. Det som kreves av en alternativ trasé er at den tilfredsstillende betingelser som settes til en jernbane med hastighet opp mot 200 km/t. De viktigste spesifikasjonene er at radien i kurvene ikke må være mindre enn 2400 meter og at stigningen ikke skal overstige 15 promille.

For å ligge innenfor disse betingelsene, har NSB lagt fram forslag som fortsatt er omstridt på Billingstad og Hvalstad. Ved å velge en helt annen linjeføring vil det imidlertid være mulig å oppnå minst den samme tekniske standard uten at bebyggelsen og miljøet berøres overhodet. Denne linjeføringen følger NSBs forslag fra Sandvika og inn i Jongsåsen, men går så over i en svak høyrekurve med radius ca 3000 meter til et punkt under Tanumveien omtrent ved Reverud. Derfra legges linjen i en venstrekurve med radius ca 2500 meter og går under Staversletta, øvre del av Neselva, Åstad naturreservat og Grosetkollen til den kommer sammen med linjen i NSB-forslaget i åsen vest for Hvalstad. På denne måten vil man unngå en åpen løsning ved Åstad. Ulempen er selvsagt at det blir en lang tunnel, ialt ca. 8 km, men det bør være fullt mulig å finne løsninger på de økte trykkproblemer den høyere toghastigheten skaper.

På orienteringsmøtet på Billingstad 28. september -93, ble både Lier- og Finsetunnelen nevnt som eksempel på at man ikke har problemer med lange togtunneler i Norge. Her må bemerkes at den dobbeltsporede Liertunnelen på 10,7 km er bygd for hastigheter opp til 130 km/t, og den har ingen spesielle installasjoner med tanke på utjevning av trykkbølgene som skapes av møtende tog. Finsetunnelen på 10,3 km er dimensjonert for 200 km/t, men den er enkeltsporet slik at det ikke vil være passerende tog hvor begge er i bevegelse. Trykkbølgene som oppstår blir dessuten delvis kompensert gjennom tverrslaget ved Sandå ca 3,5 km vest for Finse. Ingen av disse tunnelene kan derfor direkte sammenlignes med en dobbeltsporet tunnel for høyhastighetstog.

Den alternative tunneltraséen i Billingstadområdet vil ligge slik til i terrenget at det er kort vei ut i dagen to steder. Ved begge disse punktene kan det gjøres tverrslag med tanke på å redusere trykkbølgene, samtidig som tverrslagene gir lett adgang til tunnelen ved eventuelle nødsituasjoner. Her kan vi dessuten tenke oss baser for førstehjelp ved ulykker inne i tunnelen. De to tverrslagene kan tenkes lagt inn fra et sted innerst i søkket vest for Reverud, og fra øvre del av Solstadlia på Hvalstad.

Tunneltraséen under Tanumveien / Grosetkollen vil bli noe lenger enn de foreslåtte alternativ, men denne noe økte distanse kompenseres ved at stigningen vil kunne ligge jevnt på ca 12 promille fra Jongsåsen til Asker. NSBs tegninger viser stigninger på ca 15 promille mellom Billingstad og Asker.



TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

Mål for utredningen, metode og organisering.

Planer for utbygging av nytt vegsystem langs E-18 mellom Asker og Oslo ble først sendt ut som melding. Resultatet av høringsrunden, ble at en skulle gjøre en full konsekvensutredning som så på forholdet mellom privatbil- og kollektivtransport, særlig behovet for vegutbygging kontra baneutbygging. Denne er nå til høring. Vi merker oss at utbyggerne har tatt følgende forbehold i utsendelsen av dokumentet:

"Utredningen gir ikke grunnlag for anbefalinger for tiltak i hele transportsystemet. Statens vegvesen og NSB mener at utredningene gir et godt grunnlag for anbefalinger av prinsipp-løsninger for veg og jernbane."

"Tiltakshaverne mener på bakgrunn av utredningene at det ikke er sterke bindinger mellom investeringer i veg og jernbane og eventuelle framtidige baneforlengelser."

Med dette må forstås at tiltakshaverne ut fra utredningene planlegger sine veg- og jernbaneanlegg og utreder konsekvensene av disse tiltak. Full planlegging av andre tiltak på baner og lokalveier i vestområdet ligger utenfor disse statsetaters ansvar og må sikres gjennom kommunenes og fylkeskommunens planlegging. Lokale ønsker om andre tiltak enn de som er foreslått i disse utredningene må fremmes gjennom kollektivtrafikkplan 95 (K95) som igangsettes i disse dager i regi av Samferdselssjefen i Akershus.

Innholdet i utredningen.

Utredningen har først og fremst tatt for seg konsekvensene av investeringer i nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker og utbygging av ny E 18. I tillegg er konsekvensene av full T-baneutbygging til Kolsås og en del kombinasjonsalternativer tatt med. Det er videre vurdert to utvidete bussystemer, ett der det ikke er nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker og et der det både er nytt dobbeltspor og bussystem etter dagens struktur (referansealternativet).

Trafikk fra områder utenfor Akershus grense er ikke analysert. De beregninger NSB har gjort i forbindelse med Vestfoldbanen og Ringelandsbanen er lagt inn som forutsetninger og påvirkes ikke av de tiltak som testes i denne analysen. NSBs forutsetninger for trafikken utenfor planområdet testes heller ikke i Vestutredningen.

Utredningene påpeker busstrafikkens betydning for områdedekning i Asker og Bærum og at det er viktig å sikre kollektivtrafikken på veg god framkommelighet. Dette må følges opp i de videre planfaser og ved utbygging av vegnettet.

Det viser seg at de ulike tiltakene har liten effekt på trafikkmengdene. Ingen av de analyserte kollektivtiltakene får så stor effekt at de influerer på behovet for vegutbygging. Kollektivandelen over bygrensen varierer fra omlag 23 % ved full vegutbygging og ingen kollektivinvesteringer til 30 % ved full baneutbygging med baneforlengelser og ingen vegutbygging.

Det er også gjort analyser av hva politiske virkemidler har å si for folks valg av transportmidler. Modellen som benyttes gir som resultat at kostnadsforhold som kollektivtakster og bensinpriser har mye større konsekvenser enn kollektivtiltak i form av investeringer i forbedret tilbud. Dette bør være et tankekors når så store investeringer planlegges og de rikspolitiske retningslinjer for persontransport i så stor grad legger vekt på overføring av trafikk fra privatbil til kollektivtransport. Erfaringstall fra ulike takstforsøk både innenlands og utenlands viser imidlertid at prisen ikke har så stor betydning.

I utredningen er det lagt stor vekt på å kartlegge de ulike miljømessige konsekvensene av utbyggingene. Vi ser det som vår rolle å gå inn på de transportmessige løsninger for å sikre at kollektivtrafikktilbudet blir best mulig. Vi har ikke gått inn på de miljømessige og arealbruksmessige konsekvensene av utbyggingene.

Pendeldrift.

Resultatene viser at T-banestandard til Kolsås gir 600 nye passasjerer fra Kolsåsområdet og 2.500 nye passasjerer over bygrensen. Det gir en bedring i forholdet mellom andeler kollektivreisende og privatbilbrukere på 0,3 %. De fleste nye passasjerene på Kolsåsbanen overføres fra buss. Rapporten beregner netto transportnytte av dette tiltaket til drøyt 5 mill. kr. pr. år. Nytt er vesentlig redusert reisetid. Driftskostnadene vil øke med 10 mill. kr. pr. år. Dette tyder på at en skal vurdere nøye hvor langt ut en fører T-banestandarden og hvilken betjening en gir de øvrige områdene på Kolsåsbanen. Det driftsopplegg som er lagt inn av Oslo Sporveier må også vurderes i forhold til hva SL/Akershus skal betale for driften.

Rollefordeling.

Rapporten antyder en rollefordeling mellom bane og buss der det mates med buss til bane vest for Sandvika og direktebusser til byen øst for Sandvika. Dette vil gi en større netto nytte enn et rent buss-system.

Denne beregningen er avhengig av at driftsoppleggene for buss og bane gjennomføres. Det har til tider vist seg svært vanskelig å oppnå ideelle overgangstider mellom tog og buss og tilfredsstillende regularitet på lokaltog. Dersom reelle overgangstider "spiser" opp tidsgvinstene, vil nytten av prosjektene reduseres betydelig. I tillegg til driftsoppleggene, er terminalenes utforming vesentlig for overgangstidene. Det er og viktig at det er god framkommelighet i vegnettet fram til terminalene.

Rollefordelingen mellom de ulike kollektivmidlene bli vurdert nærmere i fase 2. Det er i denne forbindelse viktig å sørge for at de ulike kollektivmidlene ligger inne med sammenliknbar standard hva gjelder frekvens og driftstid. Forskjeller i de ulike transport-selskapers ambisjonsnivå bør ikke være utslagsgivende i en analyse som denne.

Vegalternativene.

Det er utredet flere vegalternativer i ulike faser av utredningen. Alt. A Veksellinjen baseres på at det bygges 3 nye felt i tunnel parallelt med nåværende E 18 trasé, slik at motorveien på E 18 vil gå vekselvis i dagen og i tunnel. Friggjorte felter i dagens trasé omgjøres til lokalveg og kollektivveg. Veksellinjen vil bli problematisk særlig i utbyggingsperioden. Den vil også i større grad ha barriere-virkning.

Alt. B bygger ny 4 felts fjernveg i tunnel fra Blommenholm via Fornebu til Vækerø. Nåværende E 18 blir frigjort og kan benyttes som lokal samleveg og kollektivveg slik at bussene får god framkommelighet og gode stoppmuligheter og publikum får få barrierer fram til stoppestedene.

Alt. C E-18/Bårumsveilinjen forutsetter busser i ordinære felt på 6 felts motorveg. Foruten at en ikke vil få prioritert bussene i tilfelle kø, vil det være så godt som umulig å få stopp for bussene på linje med hva vi har i dag. Allerede i dag er utkjøringene fra endel av stoppestedene langs E 18 svært betenkelige trafikksikkerhetsmessig. Denne løsningen vil derfor bety mindre fleksibilitet i bussdriften og mere buss på boligvegene i Østre Bårum.

Utvidet kapasitet på Bårumsveien kan medføre at grunnlaget for videre satsing på Kolsåsbanen svekkes.

Jernbaneanternativene.

Jernbanetraséene har ikke konsekvenser for busstrafikken i samme grad som veitraséene. Jernbaneanternativ H daglinje med stopp på Lysaker i tillegg til Sandvika og Skøyen har den høyeste nytte/kostnadsfaktoren. Alternativ J innebærer jernbanedekning av Fornebu og nedleggelse av Stabekk st. Trafikantnytt i dette alternativet er satt høyere enn i alternativ H, til tross for lang sløyfe om Fornebu. Dette må innebære høy befolkningstetthet på Fornebu som får stor fordel av jernbanedekning. Alle gjennomgående passasjerer i lokaltogene mellom vestre Bårum og Oslo vil få økt reisetid i lang sløyfe. Dette bør vurderes grundigere i fase 2 av jernbaneutredningen.

Tiltakshavernes anbefalinger.

I fase 2 skal et mindre antall alternativer detaljutredes med mer nøyaktige kostnadsanslag og beskrivelser. Statens vegvesen Akershus foreslår følgende for videre utbygging av vegnettet i Vestkorridoren:

- Ingen utbygging mellom Asker og Holmen
- 6 felt mellom Holmen og Blommenholm (i dag 4 felt + kollektivfelt i retning Oslo.)
- Mellom Blommenholm og Vækerø anbefales en kombinasjon av B1 og C (kortere tunneler, beskrevet i alt. D4)
- Bårumsveien og nye tverrforbindelser må vurderes/styrkes

NSB anbefaler følgende for jernbaneutredningen:

- Begge alternative traséer mellom Asker og Sandvika videreføres til fase 2.
- Sandvika - Skøyen vurderes med stasjonsmønster H, stopp på Lysaker
- Betjening av Fornebu vurderes ut fra den planlagte utbygging i området.

Våre kommentarer til anbefalingene.

Når det gjelder vegutbyggingen er det viktig å se bussens rolle på strekningen og hvilke muligheter vegløsningene gir. Problemene med stoppmønster på høyhastighetsveg, kan synes bagatellmessige. Men de er når det kommer til stykket, ganske avgjørende for det tilbud vi kan gi publikum. Det er derfor svært viktig at busenes behov på strekningen er klarlagt når en detaljtreder kombinasjonen av alt. B og C.

For trafikken i Akershus er bedret kapasitet på lokalsporene og dermed bedre regularitet viktigere enn høyhastighetskonseptet. God framkommelighet både på vegnettet og jernbanenettet er en forutsetning for et godt kollektivtilbud bygget på samkjøring mellom buss og bane. Vi antar også at regularitet er viktigere for arbeidsreisende enn et par minutters reisetidsbesparelse. Særlig hvis disse minuttene blir spist opp av forsinkelser.

Vi er betenkt over en eventuell nedleggelse av Stabekk st. på lokal-togstrekningen. Stabekk st. gir forbindelse mellom nord-østre deler av Bårum og Asker og vestre deler av Bårum og er på den måten et knutepunkt i kollektivnettet i Bårum.

Det er lagt stor vekt på banebetjening av Fornebu. Utbyggingsgraden på Fornebu er ikke avklart. Dette må gjøres i løpet av fase 2 utredningene. Vi anbefaler at det også legges inn et bedret busstilbud, som alternativ til banebetjeningen.

Program for fase 2.

I kommentarene til fase 1 har vi satt opp spørsmål som bør tas med i fase 2. Utover dette har vi ingen merknader til det program som er lagt opp for fase 2 for henholdsvis ny E 18 og nytt dobbeltspor.

Det tas sikte på å utarbeide delutredninger for de ulike fagområder som så settes sammen til hovedrapporter for veg og jernbane med kommunedelplaner som grunnlag for reguleringsplaner. Dette er viktig. Å samle alle fagområder i en hovedutredning som det er gjort i fase 1 gir en tung arbeidsprosess i utredningsfasen og et dokument som synes vanskelig å få oversikt over.

Oppsummering.

Transportutredning for vestkorridoren bør videreføres. I Akershus er utbygging av nytt dobbeltspor viktig først og fremst for bedring i regulariteten for buss og jernbane. Kollektivtrafikken har en stor andel arbeidsreisende. Regularitet er for disse trafikantene viktigere enn et par minutter spart reisetid. Nytt dobbeltspor og bussfelt vil i denne sammenheng ha større betydning enn eventuelle baneforlengelser.

Erfaringer fra ulike kollektivforsøk har gitt resultater som til dels avviker fra de resultatene som er framkommet i denne analysen. Fase 2 av utredningen bør sammenholde modellresultatene med praktiske erfaringer fra liknende tiltak.

Kvaliteten i driftstilbudet bør kontrolleres slik at ulikheter i bl.a. ambisjonsnivået hos dem som har lagt inn driftsoppleggene elimineres.

Adm.dir tilrår at styret fatter følgende vedtak:

3.10.94
R62



AS Oslo Sporveier

Kopi: SVO

38552
24/73
D2



Til
NSB Konsernstab Strategi
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

HØRGES STATS BANER	Kass. kode
14 SEPT. 1994	
Søk/Doknr. 72/786	
Arkivbet. 55.9	

940031550/07.06.94

PK/akj

12.09.94

**Transportutredning "Vestkorridoren".
Offentlig ettersyn av konsekvensutredning fase 1 og forslag til programmer for fase 2, etter plan- og bygningsloven kap. VII-A**

Innledning

AS Oslo Sporveiers virksomhet i vestområdet, innenbys som utenbys, tilsier at selskapet er egen høringsinstans, og vi sender herved vår høringsuttalelse til Akershus fylkeskommune og tiltakshaverne NSB og SVO/SVA. Vi har også gitt uttalelse til Plan- og bygningsetaten som bidrag til dens samordning av kommunens høringsuttalelser. Byrådet legger denne frem for byutviklingskomiteen som kommunens forslag til uttalelse i saken.

Transportutredningen skal dekke trafikksystemet i hele Vestkorridoren. Forslagene går imidlertid mest på E18-strengen der SVO/SVA er tiltakshaver for ny motorvei Framnes - Asker og NSB for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. NSB har utarbeidet egen melding for dobbeltsporet parallelt med gjennomføring av den overordnede transportanalysen som også omhandler kollektivtrafikken. Sporveien viser til sitt svar til NSB 15.04.93 på høringsrunden om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Målet med denne utredningen (fase 1, som er felles for begge prosjektene) er bl a å avklare rollefordelingen mellom vei og jernbane. Transportutredningen skulle være et viktig grunnlag for dette arbeidet, der kapasitetsbehovet samt tilbringersystemet kunne fastlegges ut ifra alternative fremtidige behov i år 2010. Planleggingen skulle legges opp som en videreføring av TP 10 for Oslo / Akershus mht Vestkorridoren. Som utgangspunkt skulle både TREND-, KOLLEKTIV- og MILJØ-scenariet i TP 10 bli fanget opp i utredningsarbeidet. Følsomhetsanalyser skulle gjennomføres og parkerings-begrensning i Oslo / indre by defineres og mates i transportmodellen.

Referansealternativet, eller 0-alternativet svarer til situasjonen i 2010 uten ytterligere investeringer eller endringer i driftsopplegget enn det som allerede er vedtatt til utførelse i perioden 1994-98. Dette alternativet viser seg å gi store forbedringer for kollektivtilbudet uten for omfattende endringer i infrastrukturen, noe som driftsopplegget med pendeldrift øst-vest er sterkt medvirkende til.

Vårt hovedinntrykk er at utredningen ikke er en utredning for hele transportsystemet i Vestkorridoren. Den er primært en veiutredning supplert med NSB's utredning av dobbeltspor Skøyen - Asker. Sammenhengen mellom bolig- og næringsutvikling og arealbruk på den ene side og samferdselsutbyggingen på den annen er ikke drøttet. Behovet for ytterligere veiutbygging baseres på en ren trendfremskrivning, som er en altfor enkel angrepsmåte. Satsing på annen kollektivtrafikk enn NSB's dobbeltspor er lite beskrevet og enkelte av de forutsetninger som er valgt ved beregning av kollektivprosjekter er tvilsomme og overaskende.

Kommentarer til resultatene og anbefalingene

Økingen av bosatte og arbeidsplasser i "Vestkorridoren" frem mot år 2010 vil ifølge utredningene gi en vekst i kollektivreisene på 16% og i bilturene på 18%. Transportanalysen viser at det ikke blir noen særlige endringer på fordelingen mellom kollektiv- og privatbiltrafikk. Det konstateres videre at kollektivandelen allerede er meget høy i rushtidene, at bilholdet vil øke i perioden og bilen fortsatt være et raskere alternativ for mange i og med den begrensede tilgjengeligheten til kollektivtilbudet flere steder i regionen.

Trendalternativet bygger på fortsatt sterkt økt bilhold selv om tidligere prognoser fra Statens vegvesen er justert noe ned. I Oslo er imidlertid antall registrerte personbiler gått ned med 9% fra 1987 til 1993. Ikke desto mindre forutsettes det i utredningen en vekst i antall "lette biler" pr. 1000 innbyggere i Oslo på 12 - 14% frem til år 2020. Biltrafikken i Oslo har de siste årene vært stabil eller vist svak nedgang. Kollektivtrafikken har nå en sterk vekst, nærmere 4% i 1993 og omtrent samme vekstrate i første halvår 1994. Ingen av ovennevnte tendenser vurderes i utredningens trendalternativ.

Vi synes at anbefalingene bedre bør gjenspeile den ønskede utviklingen enn bare å demme opp for en gitt trendutvikling, som kanskje heller ikke er riktig. Det ser ut som transportmodellen statistisk baserer seg på dagens kollektivnett og rutetider. Prinsippet med mating til bane blir noe utvannet ved å bygge inn 10 min. omstigningstid på terminalene. Nye Sandvika terminal gir med dette handicap liten trafikkoverføring, og investeringer i bane- og terminalprosjekter gir generelt dårligere nytte - kostnads tall enn veiprosjekter med kollektivfelt mot byen. Den kunstig lave kollektivandelen for bane- og mating til bane-prosjekter må skyldes en logisk brist ved de forutsetninger veiplanleggerne har valgt å legge til grunn for simuleringen i transportmodellen. Nedkorting av reisetidene med nye banetilbud, og attraktive omstignings / mate-terminaler må følges opp med finmasket lokalt busstilbud, samt et veinett tilpasset dette dersom baneinvesteringene skal få en realistisk vurdering i utredningen. Overgangstidene på moderne omstigningsterminaler bør settes til 3, maksimum 5 minutter.

Det konkluderes videre med at det er et stort behov for investeringer i transport-systemet og at utredningene gir et godt grunnlag for anbefalinger av prinsipp-løsninger for vei og jernbane, men at det ikke er sterke bindinger mellom investeringer i vei og jernbane og eventuelle fremtidige baneforlengelser. Det siste forsvares med at eventuelle baneforlengelser ikke vil påvirke stoppmønster for jernbane eller nødvendig feltbehov på hovedveiene, og at utredningene derfor ikke gir grunnlag for anbefalinger av tiltak i hele transportsystemet. Vi er enig i det siste, nettopp fordi det ikke er en fullstendig utredning som foreligger - og at man derfor heller ikke bør trekke konklusjoner om veiutbygginger for 2,5 milliarder kroner.

For å finne ut hvor / hvordan det er mest samfunnsnyttig å investere i transportsystemet i Vestkorridoren bør man først kjenne fordeling fjern - nærtrafikk, og start - målpunkt for reisene i regionen. Når fjerntrafikken er tatt hånd om vil man kanskje oppdage at det nettopp er slike bindinger at baner kan avlaste vei, og at enkelte veiutbygginger bør skje på tvers i regionen, til tog / banestasjoner i stedet for langsmed bane / tog til byen.

I transportmodellen har man også gjort følsomhetsanalyser mht prisforholdet mellom bil- og kollektivtrafikk, parkeringstilbud og endring i arealstrukturen. Her gir en kraftig endring i prisforholdet de største utslagene. Spesielt en halvering av takstene har positiv effekt på kollektivtrafikken. Dette stemmer ikke med våre erfaringer fra tidligere undersøkelser og internasjonal forskning, og virker som en altfor lettvtint argumentasjon.

NSB og VD foreslår å investere ca. 5 milliarder kroner i infrastruktur til vei og jernbane i Vestkorridoren. Med mål om økt kollektivandel mener vi det må vurderes nærmere med analyser mm om ikke en større del av dette vil være riktigere å investere i banesystemene og moderne omstigningsterminaler i tilknytning til et godt utviklet bussnett i lokalmiljøet.

Konklusjoner

Sporveien mener at det bør foretas en kritisk vurdering av om Oslo er tjent med en ytterligere utbygging av veianlegg inn mot byen, som i seg selv kan bidra til å gi en vekst i privatbiltrafikken. Det er trolig ikke fysisk plass til en slik trafikkvekst. Den ville dessuten resultere i dårligere bymiljø og større helsemessige belastninger. Å satse på et veinett som har kapasitet for all etterspørsel er svært uøkonomisk og ikke realistisk. Dette må igjen bety at den forventede økning av trafikken vestfra mot Oslo primært må tas hånd om av kollektive transportmidler.

Selv ved egne kollektivfelt og kollektivgater er det klare kapasitetsterskler som allerede idag er overskredet inn mot Oslo sentrum. All veibasert trafikk, både individuell og kollektiv, har forsinkelser på det lokale veinettet inn mot Oslo i rushtidene. Det må derfor være riktig å utnytte best mulig de transportkorridorer som banesystemene representerer, og som ennå har ledig kapasitet, ved å lede de reisende til disse systemene ved etablering av tidsmessige knutepunkter/omstigningsterminaler.

Rapporten skal være en transportutredning og ikke bare en konsekvensutredning for ny E18 og nytt dobbeltspor for NSB til bedre å ta fjerntrafikken. For den sentrumsrettede trafikken ligger ca. 40% av turene i øvre Bærum. Det må derfor pekes på løsninger som også ivaretar transportbehovet i dette området. Konsentrert utbygging ved knutepunkter, moderne matebussterminaler og et integrert kollektivnett med rask banefremføring er stikkord i så måte. Spesielt oppgradering av Kolsåsbanen med raske rushekspresstog til 100 km/t, økt kapasitet og forlengelse til Rykkinn, samt mer mating til- og forlengelse av Røabanen til Hosle, vil kunne demme opp for troen på at landeveien er beste forbindelse fra Bærum og Oslo vest til Oslos sentrale strøk. Dette må utredes nærmere.

Eksempelvis vil en innføring av Ringeriksbanen direkte over Skøyen gi tre dobbeltsporede jernbanetraséer i korridoren. Det savnes her omtale av de andre banesystemene, og deres muligheter i Oslo vest og Bærum. Som et alternativ til jernbanetrasé innom Snarøya ønsker vi en nærmere utredning av forslaget med bybane fra Nationaltheatret til Fornebu over Skøyen-Lysaker.

Ullern Senterparti

Postboks 38 Skøyen, 0212 Oslo. Postgiro 0826 0344863. Bankgiro 7060.06.28881

Det verdi-
konservative
alternativ

Konsekvensutredningsprogrammet for fase 2 må bygge på reviderte prognosetall og forutsetninger for transportmodell-analysene. Det felles utredningsarbeidet bør fortsette og fase II koordineres for NSB og SVO/SVA slik at utredningen virkelig dekker hele Vestkorridoren, og ved planer og utbyggingsforslag gjenspeiler målsettingen om økt kollektivandel i regionen.

I hovedrapportens kapittel 6.6 med sammenstilling av samfunnsøkonomisk nytte avsluttes punktet om nytte/kostnadsforhold med at det i neste fase vil inngå en detaljering av nytte/kostnadsanalysen. Vi vil særlig få rette oppmerksomheten på beskrivelsen av denne detaljeringen; at det er spesielt viktig å foreta en optimalisering av hvilke elementer som bør kombineres, både mellom vei og kollektivløsninger, men også kollektivmidlene imellom. Dette gjelder også beregning av nyttegevinst ved forbedret punktlighet, som må bearbeides videre i fase 2, og da ikke bare for NSB men også for vei og annen kollektivtrafikk.

Til forslaget for program for konsekvensutredning fase 2 for SVO/SVA vil vi få presisere i tilknytning til det andre punktet "Avklare og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet" at dette må gjelde alle driftsarter, også T-bane / bybane / trikk.

Vi har ovenfor beskrevet hva vi kan tenke oss, forgreningseffekt av jernbanetrafikken til annen banetraffikk; T-bane og sporvogn/bybane, samt buss på sikrede veitraseer som må videreutvikles i de store knutepunktene.

Sporveien har hatt en sterk trafikkvekst de siste årene med økt markedsandel blant annet på grunn av bedret tilbud. Vi tror denne utviklingen vil fortsette ved en økt satsing i vest, med oppgradering og forlengelser av banene, eventuelt nye baner samt moderne omstignings-terminaler.

Vennlig hilsen

Knut Skuland
Adm. direktør

Magne Glomnes
Prosjektleder

3 12 5 24
Sør

D3

NSB-Bane, Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

NSB BANE	1233. 7006
ARKIVET DRAMMEN	
Sak Doknr. 94/2973	
Arkivbet. BS 552	

BEMERKNING TIL TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN

Ullern Senterparti har følgende kommentar til transportutredning Vestkorridoren når det gjelder togtraséen:

Vi ønsker at nytt dobbeltspor samt nåværende spor legges i tunnel direkte i forlengelsen av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon, og helt til Sandvika. De frigjorte sporområdene må brukes på en slik måte at byen åpnes mot fjorden.

De andre løsninger som er vurdert vil føre til en uakseptabel støy- og annen belastning for boligområder langs de deler av traséen som blir liggende i dagen.

Med vennlig hilsen
for Ullern Senterparti

Bjørn Chr. Borch
leder

Oslo, 14.9.1994

Kopi sendt til Statens Vegvesen.

D4

22 SEPT. 1994

25

NATURVERNFORBUNDET I ASKER

(Tilsluttet Norges Naturvernforbund og Naturvernforbundet Oslo-Akershus)

Naturvernforbundet i ASKER
v/Svein Granerud
Briskebyveien 22c
0259 OSLO

NSB BANE	Kass. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak/Doknr. 94/2973	
Arkivbet. BS 552	

Briskeby 15. september 1994

NSB Bane Region Sør,
Plankontoret
3006 DRAMMEN

Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.,
0030 OSLO

UTTALELSE ANGAENDE VESTKORRIDOREN

Naturvernforbundet i ASKER har for den delen av planene som berører Asker, en stor bemerkning. Vi mener av hensyn til landskapsinngrepet at "Ytre linje" ikke aksepteres. Det skisserte forslaget vil gi uoprettelige skader for vegetasjon, dyrliv, og livsmiljø i området. Forøvrig kan vi ikke se at Vestkorridorens planer berører livsmiljøet i Asker direkte. Vi er imidlertid meget positive til den foreslåtte satsning på jernbanetraffikk.

Når det gjelder Vestkorridoren i sin helhet ser vi følgende problemer:

- Økt byggepress/etableringspress i regionen. Hvordan blir dette når Fornebu blir nedlagt?
- Er det fornuftig å planlegge to konkurrerende transportsystemer? Burde ikke en økt jernbanesatsning få en sjanse til å etablere seg, med bruk av veipengene til nytt og moderne materiell, som ville øke attraktiviteten til toget?
- Hvordan kombineres denne utbyggingen i vest med Fylkets og Stortingets vedtak om bedre balanse i infrastrukturen i Oslos omland?
- Er konsekvensene for livsmiljø belyst grundig nok?
- Hvordan vil en tverrforbindelse ved Drøbak slå ut for transportbehovet i gjennom vestkorridoren?
- Er det mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene?
- Hva skjer i Oslo med nye effektivt vei inn fra vest?
- Hvorfor er det bare veinettet som er planlagt helhetlig? Burde ikke et alternativ inneholdt en plan som samordnet tog, buss, bane og trikk, og "hindret" biltrafikk?

Hilsen, NiA
Svein Granerud
Svein Granerud

Hilda Øfsthus
sign.

Olav Reiersen
sign.



Naturvernforbundet i Bærum

Et bedre Bærum for våre etterkommere!

Bekkestua, 07.09.94

94/2973
BS 552

D5



Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 Oslo

STATENS VEGVESEN OSLO	
nr: 91/52-185	Dato: 940913
nr: 363	

UTTALELSE OM TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

Naturvernforbundet i Bærum har full forståelse av behovet for å bedre de trafikale forhold i Vestkorridoren både hva angår dagens miljøbelastning og fremkommelighet, samt å planlegge hvordan man skal møte fremtidige behov.

Planarbeidet har ført til foreløpige anbefalinger til vei- og jernbanesystem. Vi ser positivt på den omfattende konsekvensutredning som er utført på grunnlag av disse anbefalinger, spesielt med bakgrunn i at Naturvernforbundet har etterlyst slike utredninger ved tidligere planarbeider.

Det sier seg selv at vi ikke har kapasitet til å gi utfyllende kommentarer til en så omfattende utredning som nå foreligger. Vi mener imidlertid at utredningen gir et godt grunnlag å arbeide videre med.

Vi har i hovedsak valgt å begrense våre kommentarer til å omfatte de mer sentrale forutsetninger som er lagt til grunn for anbefalingene.

ROLLEFORDELING VEI-/KOLLEKTIVTRAFIKK

Personbilen har i dag på grunn av fremkommelighet, reisekost og bekvemmelighet en konkurransefordel fremfor kollektivtransport. På grunn av bilens høye relative energiforbruk, forurensings- og støynivå samt behov for arealkrevende veisystemer, er det en målsetning hos myndighetene å redusere veksten i biltrafikk og styrke kollektivtilbudet. Denne målsetning er også nedfelt i transportutredningen for Vestkorridoren.

Østlandsområdet, og spesielt Vestkorridoren er landets tettest befolkede område. Her har man en større mulighet for å gi bilen en enda bedre fremkommelighet i 2010 enn hva den har i dag. Særlig er bedring av fremkommeligheten på veiene i rushtiden tillagt stor vekt. Det hjelper lite at man i tillegg styrker kollektivtrafikken så lenge forholdene for dens argeste konkurrent, personbilen, styrkes i enda større grad.



Naturvernforbundet i Bærum

Et bedre Bærum for våre etterkommere!



Konsekvensutredningen viser også at rollefordelingen endres lite med de forutsetninger som er lagt til grunn. I det videre planarbeidet må det i større grad legges vekt på hvordan kollektivtrafikken kan styrkes i forhold til bilen. En del momenter her er:

- Bedre kvalitet på kollektivtrafikken. Særlig toget har i dag et dårlig renomme på grunn av store forsinkelser.
- Bedre tilbud (hyppig avgang, minimale forsinkelser og bedre komfort) på tog og bane vil redusere behov for busser, noe som igjen letter presset på veiene.
- Intensivere arbeidet med å legge forholdene tilrette/begunstige busstrafikk langs hovedferdselsårene, særlig i rushtiden.
- Akseptere at bilene vil ha problemer i rushtiden. Utredningen sier forøvrig intet om Oslos muligheter for å absorbere en øket trafikk i rushtiden.
- Effekten av politiske virkemidler viser at rollefordelingen kan påvirkes sterkt ved forskjellige tiltak. Dette bør bearbeides ytterligere for å få en fremtredende plass i utredningen. Politikerne gir da signaler om hvilke beslutninger som må treffes for å nå de målsetninger de selv har formulert; styrke kollektivtrafikken i forhold til privatbilisme.

TRAFIKKPROGNOSER

For veiene ser det ut som behovet i rushtiden er utslagsgivende. Trafikkprognoser for rushtiden er etter vår mening en umulighet. Her kan man ikke snakke om et behov, man må nærmest treffe et valg hva man vil bygge ut for. Konsekvensutredningen bør gå nærmere inn på dette spørsmål.

Selv om utredningen bare omfatter Vestkorridoren har den såkalte eksterntrafikk betydning. Vi savner en oversikt over hva som ellers forventes å skje i Østlandsområdet. Hva vil dette ha å si for trafikkbelastningen i Vestkorridoren og ikke minst hva gjøres for å styre utviklingen mot et redusert trafikkbehov.

Vi stiller også spørsmål om en økning på 14% personturer frem mot 2010 alene rettferdiggjør en så massiv utbygging som foreslått. Vi erklarer over at det også er andre faktorer enn denne økningen som påvirker løsningene, blant annet behovet for å skille nær- og fjernogene. Utbygging av togsystemene gir av denne grunn en overkapasitet som synes dårlig utnyttet.

I utredningen sies det en rekke fine ting om miljøhensyn, landskapsvern, kulturminner og livskvalitet for de som bor og ferdes langs veiene. Vi håper at disse momenter fra konsekvensanalysen vil påvirke det videre planarbeid, slik at ikke trafikkprognoser alene skal styre utbyggingen.

TOGSYSTEMER

Naturvernforbundet i Bærum ser positivt på den foreslåtte utbygging av togsystemet, men mener som tidligere nevnt at man bør få en bedre utnyttelse av den resulterende overkapasitet.



Naturvernforbundet i Bærum

Et bedre Bærum for våre etterkommere!



Vi velger ikke å ta stilling til stasjons- eller trasevalg. Vi vil imidlertid knytte en kommentar til Sandvikaområdet. Her vil man uansett trasevalg få to dobbeltspor pluss et stasjonsområde som ligger høyt og fritt. Det betyr at Sandvika vil bli ytterligere belastet, både visuelt og støymessig. Det virker som Sandvika, til tross for at det er Bærums "hovedstad", helt blir ofret på trafikkens alter. En mer skånsom løsning for Sandvikaområdet bør utredes.

VEISYSTEMER

Som det fremgår av ovenstående kommentarer resier vi tvil om det er riktig med/behov for en så omfattende utbygging av veisystemene som foreslått. Vi tviler på at utbyggingen vil redusere problemer i rushtrafikken i særlig grad. Vi er redd for at man vil bli stående igjen med et veisystem som utenfor rushtiden er relativt moderat belastet.

KONKLUSJON

Naturvernforbundet i Bærum ønsker at det utredes et mindre omfattende veisystem med mindre konsekvenser for natur, kultur og miljø. Det må også i større grad taes hensyn til livskvaliteten for de som bor og ferdes langs veiene.

Vi ønsker også at trafikkløsninger for Vestkorridoren i større grad ses i en regional sammenheng.

Vi savner også, som en del av transportutredningen, en utredning om hvilket press politikere ønsker å legge på Bærum. Om 5 år forsvinner en stor miljøbelastning, Fornebu opphører som flyplass. Bærum har store muligheter for å utvikles som en "miljøbygd", det gjelder bare å sette livskvalitet inn i planarbeidet også når det gjelder trafikkløsninger.

Med vennlig hilsen

Eva E. Cappelen (fungerende leder)
Styret i Naturvernforbundet i Bærum

VESTKORRIDOREN



Høringsuttalelse til Fase I av konsekvensutredningen for Vestkorridoren, samt programmet for Fase II, fra:

Asker Natur og Ungdom
Bærum Natur og Ungdom
Oslo Natur og Ungdom

29.9.94

INNLEDNING

Natur og Ungdom har i mange år arbeidet for en transportpolitikk som har som mål å flytte trafikken over fra vei til kollektivtrafikk. Dette har spesielt vært viktig i byområdene. Der har en hatt nok folk til å lage et omfattende og effektivt kollektivsystem. Mesteparten av reisene i Vestkorridoren er radielt rettet inn mot Oslo sentrum. Her har en i dag et omfattende tog, trikk, T-bane og buss-tilbud, som er en god grunnstamme for videre utvikling av kollektivnettet.

Natur og Ungdom stiller seg derfor fullt ut enig med **utgangspunktet** i Konsekvensutredning I :

"Hovedformålet med utredningsarbeidet har vært å finne fram til gode og effektive helhetsløsninger for transportsystemet i "Vestkorridoren". Med "god" tenkes her både på trafiksikkerhet, miljøhensyn og en smidig trafikkavvikling. *I dette ligger også ønsket om en høyest mulig andel av de reisende på kollektive midler* (vår uthev.), og det er derfor også vurdert alternativer og virkemidler som kan legge til rette for overgang til slik transport."

Premisset er godt, men konklusjonen er gal: **Hvordan kan økt veitbygging og en økning av kapasiteten langs dagens E18 gi bedre miljø?**

En kapasitetsøkning i veinettet gir økt trafikk. Dette vil igjen gi miljøproblemer (og mer kø). Når kapasiteten øker, fører det til at flere ønsker å kjøre bil. Dermed blir det en ny vekst i biltrafikken som igjen fører til nye korker i trafikken. Det nytter ikke å bygge seg vekk fra problemene. Det er uholdbart å legge til rette for økt trafikk. Problemene må fjernes ved roten; biltrafikken må reduseres.

Stadig flere erkjenner i dag at økt fremkommelighet fører til økt trafikk. Mange eksempler fra utlandet og Norge viser dette. For Oslos del er det siste klare eksempelet knyttet til utbyggingen av Granfosslinjen. Da Granfoss-tunnelen kom i bruk, som en

del av Store Ringvei, økte trafikken ved bomstasjonen på Gaustad med 10 prosent nesten umiddelbart.

Vekst i antall reisende er beregnet til 15% innen år 2010. Det er verdt å merke seg at vekst i stor grad er styrbart. Ut i fra et miljøsynspunkt, er det ikke ønskelig med noen vekst i transportmengden. Sekundært bør det i størst mulig grad legges til rette for kollektiv sektor, og for at dagens biltrafikk kanaliseres til kollektive midler.

Biltrafikken er allerede for høy. Følgelig kan ikke mottiltaket være økt veitbygging og påfølgende trafikkvekst, men

1. **Transportreduksjon gjennom langtidstiltak**
2. **Overgang til kollektive transportmidler**

Dette skal utdypes nærmere i siste del av høringsuttalelsen

Området er av de mest befolkede i landet, derfor har man en unik sjanse til å legge trafikken over til buss, trikk, T-bane og lokaltog. Veitbygging vil bare forsterke transportproblemet, heller enn å løse det. Flere biler, som følge av kapasitetsøkning, gir nødvendigvis flere biler å fjerne.

INNVENDINGER MOT BILTRAFIKK

Privatbiltrafikk innebærer ved sitt relativt høye energiforbruk, høye støy- og forurensingsnivå og store arealforbruk, et stort problem for samfunnet.

Privatbilen må kun ses på som en del av Norges transportsystem. I dag har bruken av privatbil blitt så stor at de negative konsekvensene overstiger de positive egenskapene. Utgangspunktet kan derfor ikke bli noe annet enn at privatbiltrafikken må reduseres.

Veitrafikken står i dag for 23,5 % av Norges totale utslipp av CO² (SSB og SFT). FNs klimapanel har slått fast at verdens utslipp av CO² må kuttes med 60-80% dersom innholdet av karbondioksid i atmosfæren skal stabiliseres. Det er derfor helt klart at biltrafikken må ta en stor andel av disse kuttene. Det blir derfor uholdbart at Statens Vegvesen stadig er en pådriver for trafikkøkende veiprojekter. Det blir for lett å henvise til at det bare er økonomiske virkemidler som kan gjøre noe med størrelsen på biltrafikken.

Veitrafikken er ansvarlig for 36,3% av NO_x - utslippene og 20,9% av utslippene av svevestøv i Norge (SSB og SFT). Veitrafikkens andel er betydelig større i byområdene. Allerede i dag er 270.000 mennesker i Oslo utsatt for helseskadelige konsentrasjoner av nitrogenoksider og svevestøv (NILU). Det har vært en stor svakhet ved Fase I - utredningen, at den ikke i tilstrekkelig grad har sett på de negative følgene som en vekst i trafikken inn til Oslo, vil føre til. Dersom det virkelig blir 15% mer biltrafikk over kommunegrensen mot Oslo i 2010, vil trafikkpresset på Oslos veinett bli tilsvarende større. Natur og Ungdom etterlyser derfor en utredning om hvilke konsekvenser dette vil få for trafikken i indre by. Veksten i trafikken i Oslo-området vil i stor grad spise opp de positive effektene som økt bruk av katalysator skulle føre til.

Personbilen er en sterk bidragsyter til at 1.350.000 mennesker i Norge er utsatt for helseskadelig støy. Privatbilismen er også svært lite arealeffektiv, sammenlignet med kollektivtrafikk. En T-bane med to spor kan frakte like mange mennesker som en 32-felts motorvei. Spesielt i forhold til E18/ Bærumsveien - alternativet vil arealkonflikten være stor.

JERNBANE

Natur og Ungdom er i utgangspunktet positivt innstilt til planene om bygging av nytt dobbeltspor Skøyen -Asker. Dagens spor er sprenget, noe som ikke gir rom for satsing både på fjernstrekningen og lokalstrekningen.

I programmet for Fase II legger NSB opp til en vurdering av en rekke forskjellige alternativer. Vi har derfor ikke noe å utsette på programmet for den videre utredningen. Det betyr derimot ikke at Natur og Ungdom senere i prosessen vil gå inn for et hvert alternativ som blir foreslått. Det er viktig at den nye strekningen utformes slik at dens fysiske inngrep og negative miljøvirkninger minimaliseres i størst mulig grad.

Det er viktig at ikke lokaltogstrekningen blir oversett. Vi ønsker at lokaltogene i fremtiden skal følge dagens stopp-og stasjonsmønster. Tilbudet må ikke reduseres. Derimot får en mulighet til å utvide lokaltogtilbudet. Mulighetene for mer omfattende bussmating kombinert med hyppigere togavganger må utredes i den videre prosessen. Dersom det blir bygget toglinje til Fornebu i forbindelse med utviklingen av området, bør denne linjen komme i tillegg til dagens lokalstrekning.

VEI

Det er snakk om hva slags utvikling en ønsker. Trafikkmønsteret er i stor grad styrbart. Det er uakseptabelt å legge så til de grader til rette for en så forurensende og ødeleggende aktivitet som bilkjøring. Vi har nok veier i området i dag, og for dårlige forhold for kollektivtransporten.

Alle veialternativer er uaktuelle, fordi alle vil gi en kapasitetøkning. Det er bare 1/10 av den norske bilparken som til enhver tid er i bevegelse. Dette sier nok om potensialet for økt bilkjøring. Hverken alt B eller C samsvarer med målet om en høyere kollektivandel. Arealkonflikten vil være formidabel, spesielt i forbindelse med Bærumsveien/ E18 - alternativet. Natur og Ungdom finner derfor ingen av alternativene aktuelle. Vi etterlyser en utredning om konsekvensene av et miljøalternativ med 0-løsning for vei (ingen utbygging). 2,6 milliarder kroner til nye felt i motorveien -det være seg med eller uten tunnel- er dermed en dårlig investering.

I siste del av høringsuttalelsen vil vi skissere en ramme for et miljøalternativ som må utredes i Fase II.

ALTERNATIVET

Trend eller miljø?

Natur og Ungdom ønsker at et miljøalternativ utredes i tillegg til de tre hovedalternativene som er beskrevet i programmet for fase II. Alle de foreslåtte alternativene er kun forskjellige måter å investere i at biltrafikken skal øke. Natur og Ungdom erkjenner at forhold som økt velstand, økt bilhold og større transportbehov presser biltrafikken oppover. Spørsmålet er da om en i Vestkorridoren skal investere i en slik trend, eller om man skal bruke de tilgjengelige midlene på å motvirke og styre trenden i ønsket retning.

Helhetstenkning

Tidsrammen for fase II av konsekvensutredningen er satt til 3 år. Det burde da være tid nok til å ta den faglige utfordringen det innebærer å utrede et miljøalternativ. Statens vegvesen burde på slutten av 90-tallet, være modne nok til å se alle sider ved transportgenerering og transportavvikling under ett. Natur og Ungdom foreslår at det i fase II blir utredet et miljøalternativ. Følgende punkter et et forslag til en ramme for dette alternativet:

Forslag til miljøalternativ:

2-delt strategi

Natur og Ungdom foreslår en todelt strategi for miljøalternativet. Først og fremst bør en se på tiltak som stanser en økning i transportbehovet, samt minker dette. Deretter må tiltak som fører til en overgang til bruk av kollektive fremkomstmidler, utredes.

Transportbehov

Tiltak som omhandler transportbehovet ligger i utgangspunktet ikke innenfor vegvesenets ansvarsområde. Statens vegvesen har likevel tidligere hatt mot til å gå utenfor de tradisjonelle kanalene. Dette har spesielt kommet til uttrykk i forbindelse med kjøpesenterutvikling. På dette området har vegvesenet både spredd informasjon, og brukt sin mulighet til å legge inn innsigelse mot bilbaserte kjøpesentre. I det omfattende utrednings- og planarbeidet som Vestkorridor-arbeidet innebærer, bør vegvesenet ta på seg pådriverrollen overfor de aktuelle kommunene og staten. Et typisk trekk for Asker og Bærum er at kommunene i stor grad fungerer som sovebyer for Oslo. Man har i alt for liten grad klart å utvikle arbeidsplasser innenfor de to kommunene, spesielt utenfor E18-korridoren. Dette har i stor grad drevet transportbehovet opp.

- Planlagte tiltak som fører til økt transportbehov stanses. Det mest aktuelle her vil være å sette en stopper for ytterligere kjøpesenteretablering langs E18.
- Statens vegvesen bør være en pådriver for at Asker, Bærum og Oslo tar med transportminskning i sine kommuneplaner. Dette er spesielt aktuelt i forbindelse med utviklingen av Fornebu.



- Kapasitetsøkning i veinettet danner i stor grad grunnlaget for enda større avstand mellom arbeidsplasser, boliger og servicenæringen. Miljøalternativet åpner dermed ikke for ytterligere veibygging

Overgang til mer miljøvennlige fremkomstmidler

I programmet for Fase II legger en i liten grad opp til en samlet vurdering av alle typer av kollektive fremkomstmidler. En har også en parallellsatsing på både vei og bane, som i liten grad vil kunne oppfylle det uttalte mål om større kollektivandel. For å presse de reisende over fra vei til buss og bane, må konkurranseforholdet mellom bil- og kollektivtrafikk endres. Parkeringsrestriksjoner og avgiftsbelegging av biltrafikk, kombinert med utbygging og prisreduksjon på kollektivtrafikken kan være en måte å få til dette på. Følgende punkter er forslag til hva som bør utredes i miljøalternativet

- Tiltak som sikrer full effekt av togsatsingen. Innunder dette: Stasjonsparkerer (Park and Ride), trygge sykkelstativer ved stasjonene og utvidelse av matesystemet for buss.
- Oslo Sporveier må i større grad trekkes med i planleggingen. De forslag til baneforlengelser og -utbedringer som Sporveien har kommet med, må utredes.
- Mulighetene for senkning av kollektivtakstene, parallellt med en økning i kapasiteten på kollektivnettet.
- Utbygging av sykkelveinettet

Avslutning

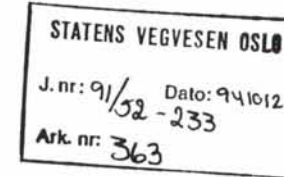
Tiltakene som er foreslått over er bare en grovskisse for hva som vi mener er utelatt i Fase I - prosessen. Fagkompetansen som er nødvendig for å vurdere mulighetene for et effektivt miljøalternativ, ligger i all hovedsak hos Statens Vegvesen. Natur og Ungdom mener det er sterkt beklagelig dersom veimyndighetene i nok en veisak, unnlater å utrede miljøalternativene.

For Natur og Ungdom

Kjersti Album
Morten Wasstøl Andreassen
Nikolas Dannevig Gaarder
Sunniva Huglen
Henrik Pryser Libell
Philip Wilkens

Statens vegvesen Oslo,
Postboks 8037 Dep.,

0037 Oslo.



Vøienvolden, 15. september 1994.

HØRINGSUTTALELSE "VESTKORRIDOREN" Konsekvensutredning fase I og programforslag fase II.

Vi viser til utsendelse datert 31. mai 1994, og avleverer med dette NOAs høringsuttalelse i saken:

1. Er planene menneskevennlige og økologisk bærekraftige?

Centralisering av arbeidsplasser, økt pendling, økt bilbruk med forbruk av viktige ressurser og forurensningsproblemer, samt forbruk av verdifullt areal i et pressområde er verken menneskevennlig eller bærekraftig. Imidlertid er samfunnsutviklingen slik at det er behov for ytterligere transportkapasitet i Vestkorridoren. Med et slikt utgangspunkt bør spørsmålet være hvordan dette kan bli til gagn for de mennesker som blir berørt av utbyggingen i dag og for framtidige generasjoner, og til minst mulig skade for miljøet. Svaret gir seg selv: Veibyggning er fortidens svar på dagens og morgendagens utfordringer. En planlegging som bare baserer seg på at alt skal fortsette som før er blåøyd. En planlegging som ikke tar inn over seg de globale miljøproblemene og vårt overforbruk av energi, oljeprodukter og andre ressurser til bil- og veghold er utillatelig. Kommende generasjoner vil ikke tilgi oss vårt overforbruk og vår naturødeleggende, som gir dem sterkt reduserte muligheter i forhold til det vi har idag.

2. Rollefordeling veg- / kollektivtrafikk

Personbilen har idag en konkurransefordel i forhold til kollektive transportløsninger, pga. framkommelighet, pris og bekvemmelighet. På grunn av bilens høye energiforbruk, forurensnings- og støynivå, samt behov for arealkrevende veisystemer, har både miljøbevegelsen arbeidet for en reduksjon i biltrafikken og vekst i kollektivtrafikken. Myndighetene er nå i ferd med å innse nødvendigheten av en slik dreining, men ambisjonsnivået er etter NOAs mening fortsatt for lavt: Kun en reduksjon i veksten i biltrafikken.

Områdene langs Vestkorridoren er landets tettest befolkede område. Intet sted ligger arbeidsplassene mer konsentrert enn de gjør i Oslo. I dette området har man større mulighet enn noe annet sted i landet til å øke kollektivandelen betydelig. Å bygge ut et gigasystem for økt bilisme er å gå den motsatte veien. Skal en overgang være mulig må utbygging av kollektivsystem og restriksjoner på bilbruk gå hånd i hånd.

I utredningen forutsettes det at biltrafikken skal øke drastisk og at framkommeligheten skal bli vesentlig bedre, også i rushtrafikken. På denne måten endres konkurransefortrinnet til bilens fordel ytterligere. Det er direkte miljøfientlig å legg til rette for at det skal være mulig å kjøre i 50 - 60 km/t i rushtrafikken, også med den beregnede trafikkveksten. Veiprosjekteringen i dette prosjektet er i direkte strid med ønsket om å overføre trafikk til kollektive transportsystemer. Det er derfor helt nødvendig å utrede et null-alternativ for veiutbygging, slik at jernbanen og øvrig kollektivtrafikk kan få en mulighet til å vise sin styrke. Andre tiltak som bør gjennomføres:

- * Akseptere kødannelse i rushtrafikken. (Tilsvarende aksepteres idag ståplasser på tog og buss i rush-trafikken.) Utbygging av veisystemet vil bare skape nye problemer på et høyere nivå og på andre steder (kanskje i Oslos veinett?)
- * Bedre kvalitet og punktlighet på kollektivtrafikken. Overføre midler fra veibygging til investering i banenettets infrastruktur og busstraséer med like god linjeføring som hovedveinettet.
- * Bedre tilbudet på tog og bane, for å redusere parallellkjøring tog - buss.
- * Drastisk økning av bompengerprisen i rushtrafikken
- * Fjerne gateparkering i Oslo
- * Innføre "park and ride"-muligheter ved alle stasjoner
- * Lette og eliminere overganger. Samferdselsforskning viser at overganger utgjør en barriere mot bruk av kollektive transportmidler. Slike overganger bør derfor unngås.
- * Føre en prispolitikk som gir merkbar nytte for de som reiser kollektivt.

Virkningene av å innføre slike tiltak må inngå som en naturlig del av konsekvensvurderingen, for å kunne gi politikerene reelle valgmuligheter når saken skal avgjøres.

3. Forutsetningene i utredningen

a) Prognosene. Prognoser brukes som et argument for at et tiltak er nødvendig. De inneholder ikke en kvalitetsvurdering av om tiltaket er ønskelig. Er en slik utvikling som den prognosene for Vestkorridoren framstiller ønskelig? Menneskevennlig? Bærekraftig?

Prognoser utarbeides på basis av erfaringer og en tro på at framtiden vil bli omtrent som fortiden. En rekke forhold tilsier imidlertid at framtiden blir anderledes enn den utviklingen vi har vært vitne til de siste 20 - 30 årene. Oljeformuen er i ferd med å tømmes ut, Norges periode som oljelasjon ebber ut et kort stykke ut i neste århundrede. Hvilke konsekvenser dette vil ha for prispolitikken på oljeprodukter, og derved på bilholdet er av avgjørende betydning for om prognosene kan forventes å "slå til". Miljøproblemene ser ikke ut til å bli mindre. Forurensere betaler-prinsippet vil i økende grad velte samfunnskostnadene ved biltrafikk over på bilistene. Skattlegging av bruk av bil i stedet for på det å eie en bil vil også kunne endre forutsetningene vesentlig. Kommunikasjonsteknologi kan redusere behovet for transport. I sum betyr dette at en utvikling som prognosene "forutser" hverken er ønskelig, men heller ikke sannsynlig!

Vi anser det som illustrerende at de blåøyde prognosene som lå til grunn for Gardermoenutbyggingen er erstattet av andre prognoser med lavere vekst. Allerede nå er det tydelig at prognosene som spår en enorm vekst mer er et produkt av ønskedrømmer enn av realiteter.

b) Trafikkflyt på veiene, også i rushtrafikken.

Dersom målet med utbyggingen av Vestkorridoren om en overgang fra biltrafikk til bane er reelt, er det sinnsvakt å satse på en utbygging av veinettet med en målsetting om reisehastighet i rushtrafikken på 50 - 60 km/t. En slik veiutbygging vil rive bena helt vekk under kollektivsatsingen. I samferdselen forøvrig aksepteres en underkapasitet i rushtrafikken. Eksempelvis er det ikke sitteplasser til alle i busser og tog. Det er ikke akseptabelt å kalle det et "behov" for bedre framkommelighet i rush-trafikken - det er et ønske fra de som allerede benytter bil. Det er et behov for et mer menneskevennlig samfunn og samferdselssystem, og ikke minst: En bærekraftig utvikling. Målsettingen om 50-60 km/t i rushtrafikken er en variant av "Bilens diktatur", og må fjernes!

c) Økt kollektivandel

Flott forutsetning, men uten realitet og med et alt for dårlig ambisjonsnivå. I stedet for å foreslå tiltak som reduserer veksten i biltrafikken, burde målet ha vært tiltak som reduserer biltrafikken totalt. Slik sett er utbygging kun ett av mange virkemiddel. Like viktig blir det å finne måter å bremse biltrafikken, f.eks. bompenger, inndragning av parkeringsplasser mm.

d) Kommunenes "vekst-drømmer"

Transportbehovet i år 2010 er beregnet ut fra tall fra kommunene på økninger i bosetting og sysselsetting i ulike soner. Som kommuner flest satser Asker og Bærum friskt, og forutsetter en

stor vekst i antall skatteyttere. Det må bemerkes at denne veksten ikke har noen klar rot i kommuneplanprosessen. Bl.a. er det lagt opp til en vekst i deler av Bærum som ingen kjenner igjen fra eksisterende kommuneplan. En kan da stille spørsmål om kommunen sitter på skjulte planer, eller om man "tar godt i" for å være sikre.

En så sterk vekst i vest-kommunene er også i strid med Akershus Fylkes ønsker om en mer ballansert utvikling mellom østre og vestre deler av fylket. Ved Stortingsbehandlingen av lokalisering av ny hovedflyplass, var det også et viktig argument at man ved å legfge flyplassen til Gardermoen fikk en bedre ballanse mellom regionene i Akershus. Vestkorridorens vekstforutsetninger komme i klar konflikt med disse ønskene fra overordnet politisk instans.

e) Nytte/kostnadsberegninger verdiløse, dersom ikke kostnadene ved areal og ressursforbruk, forurensning og andre konsekvenser legges til på kostnadsiden. Hvilke kostnader og andre konsekvenser medfører økt veiframføring til Oslo fra syd, nord og vest for Oslos eksisterende veinett?

4. Konsekvenser for samfunnsutvikling

Som nevnt i forrige avsnitt har Vestkorridoren store og negative konsekvenser for en balansert utvikling i Akershus, i det den genererer en fortsatt stor vekst i vest-regionen, i strid med fylkets og Stortingets vedtak.

Utredningen har klare svakheter i en manglende utredning av Vestkorridorens virkninger for veinett, bomiljø og forurensning i Oslo og Oslogryta. Bl. a. vil det etter vår mening måtte være nødvendig å se på konsekvensene for Oslos veinett av at man nå bygger ut nye hovedveier mot nordøst, syd og vest. Vil Oslo-veiene, som nå begynner å nærme seg en optimal trafikkavvikling, på nytt bli for dårlige? Vil Vestkorridorene medføre et økt press for en nye utbyggingsrunde i Oslo, med de miljøbelastningene dette medfører? Et vedtak om Vestkorridorens veidel kan ikke fattes uten at slike konsekvenser er lagt på bordet.

5. Konsekvenser for miljø

Forurensning: Utredningen viser at færre sterkt berørt, at antallet mennesker som utsettes for konsentrasjoner over anbefalte verdier reduseres. Det utredningen ikke sier noe om er størrelsen på de totale utslippene og vilke virkninger økte utslipp har for klimaet, og for Norges muligheter til å oppfylle internasjonale forpliktelser. Uten slike konsekvensvurderinger legges det opp til en Bit-for-bit-politikk, hvor hvert enkelt inngrep kanskje ikke er så ille, men hvor summen blir uakseptabel.

Kulturlandskap
Naturmiljø
Kulturminner
Behov for registreringer av biologisk mangfold

6. Alternativer som må utredes

Ut fra det som er sagt over, ønsker Naturvernforbundet at følgende alternativer må utredes nærmere

Full jernbaneutbygging - ingen økning i veikapasitet
Full jernbaneutbygging - vesentlig mindre omfattende veiutbygging
Større andel av tunnelløsninger
Andre totalløsninger (T-bane, trikk, buss og tog som avlastning av veinettet)

7. Konsekvenser som må utredes

Virkninger av veisatsingen i Vestkorridoren for kapasiteten på veinettet i Oslo
Virkninger av jernbaneutbyggingen for kapasiteten i Oslo-tunelen
Virkningen for fordeling av ny virksomhet innen Akershus' ulike regioner
Forekomst av truede og sårbare arter i de ulike trase-alternativene.
Virkninger av økt biltrafikk for Norges mulighet til å overholde internasjonale avtaler
Konsekvensene av at prognosene skulle svikte

Med vennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS



Gjermund Andersen,
daglig leder

NHO

OSLO OG AKERSHUS

D8

Vår dato 25.8.94

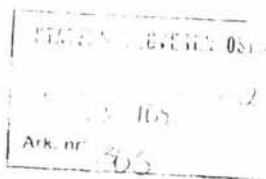
Vår referanse AW/

Deres dato

Deres referanse

HR

VESTKORRIDOREN
STATENS VEGVESEN OSLO
Postboks 8037 Dep.
0030 OSLO.



Anq. Konsekvensutredning fase I - Vestkorridoren.

Vi har med takk mottatt Deres brev av 31. mai 1994 med bilag.

NHO og Transportbruketutvalget i Oslo og Akershus har på møte den 23.ds. gjennomgått og vurdert det tilsendte materiale, og vil i den forbindelse meddele følgende:

- Konsekvensutredningen fase I burde være mer enn tilstrekkelig for valg av hovedprinsipper.
- De hovedløsninger for jernbane- og veitraséer som KUI anbefaler, burde være tilstrekkelig grunnlag for den videre planprosess.
- Programforslagene for fase 2 inneholder de vesentligste forhold og burde sammen med forslag og kommentarer fra nærværende høringsrunde, resultere i et tilstrekkelig grunnlag for valg av de endelige traséer.

NHO og Transportbruketutvalget i Oslo og Akershus finner det vanskelig i nuværende fase av planprosessen å kommentere i detalj KU I, men ønsker foreløpig å fremkomme med nedenstående kommentarer av generell karakter.

- Med de eksisterende kapasitetsproblemer på strekningen både når det gjelder jernbane og vegtrafikk, er vi bekymret for den videre fremdrift av planprosessen. NSB vil komme med sin anbefaling av trasé ved årsskiftet 1994/95 således at trasé for det nye dobbeltsporet kan vedtas i kommunedelplanene våren 1995. Med bakgrunn i denne banestrekningens betydning for rasjonell jernbanedrift, - ikke bare i Osloreregionen, men på landsbasis, anser vi overholdelse av denne tidsplan som en sak av største betydning.

Statens Vegvesen regner tydeligvis med at tilsvarende anbefaling for det nye vegsystemet først vil foreligge to år senere.

Med bakgrunn i tidsfaktoren i den kommunale behandling, spesielt med de omfattende inngrep innen Bærum Kommune som planene omfatter, i tillegg til kompliserte vedtak

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
OSLO OG AKERSHUS

2

om etterbruk av Fornebuområdet som også er en del av forutsetningene, vil vi anbefale at KU II, om mulig, forseres på vegsektoren.

- Vi konstaterer at vegdelen av prosjektet forutsetter at de øvrige prosjekter i Oslopakka som tilhører prosjektets influensområde - jfr. St.prp.nr.96(1987-88) - blir gjennomført i henhold til tidsplanen, uavhengig av hvilken løsning som velges i Vestkorridoren. Såvidt vi kan se vil dette kreve større bevilgninger over statsbudsjettet i Osloområdet enn forutsatt NVVP 1994-97.
- Basert på de omfattende transportanalyser i KU I vurderer vi at næringslivets krav til fremkommelighet og rammebetingelser for næringslivsutvikling vil bli tilfredsstillende dekket, uavhengig av de trasévalg og stasjons-mønster som velges, når prosjektene først er gjennomført. Vi mener imidlertid at næringslivets fremkommelighetskrav i den forholdsvis lange anleggsperiode ikke er tilstrekkelig godt belyst i KU I. Dette gir grunn til bekymring, og kan også påvirke vår innstilling til trasévalg. Vi anbefaler derfor at en detaljert analyse av trafikkavvikling på E 18 inkl. omkjøringsveier i anleggsperioden bør inngå i KU II. Vi forutsetter for øvrig at hovedprinsippet om at samfunnets investering i bane- og vegsystemer optimaliseres med hensyn til nytte, miljø og sikkerhet.
- Selv om detaljene i foregående avsnitt ikke foreligger, vurderer vi Statens Vegvesen's alt. C som det mest realistiske på nuværende stadium i planprosessen. I tillegg til at dette alternativ sannsynligvis vil sikre størst fleksibilitet i anleggsfasen, vil man også unngå den store andel tunneler på landets mest trafikkerte vegtrasé. Selv om kapasiteten økes vesentlig, må det vel fortsatt regnes med midlertidige avviklingsproblemer ved trafikkuhell, vedlikehold m.v. I den forbindelse synes 7 km i tunnel fra Sandvika til Skøyen å være for meget!

Vi imøteser den videre planprosess med interesse og deltar gjerne med ytterligere kommentarer.

Med vennlig hilsen

NHO Oslo og Akershus.
Transportutvalget i Oslo og Akershus.

Erik Tangen
Direktør.

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
OSLO OG AKERSHUS

Postadresse

Kontoradresse

Telefon

Telefax: (02) 47 00 19

154

B5 552
94/2473

Kopi:
D9



Lysakerelven

NORGES STATSBANER	Kass.kode
16 SEPT. 1994	
Sak/Doknr. 94/2473	
Arkivbet.	

Lysakerelven Næringsvel
v/ siv.ark. Arne Sunde
Boks 2313 Solli. 0201 Oslo
Tlf 2256 3100. fax 2256 2210

NSB Konsernstab strategi
Prinsens gate 7-9

0107 OSLO

3.10.94
Arne
Statens vegvesen Oslo
Grenseveien 97

0063 OSLO

Deres ref. :
Sak nr. : 85174
Sak : LN/Vestkorridor

Vår ref. : 0915as.LN
Dato : 15. sept. 1994
Saksbeh. : AS

Høringsuttalelse fra Lysakerelven Næringsvel (LN): TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN

Vi vedlegger LNs uttalelse, utformet som en oppsummering i fire hovedpunkter. Som interesseorganisasjon for en gruppe av grunneiere vil det være hovedprinsipper i Lysakerområdet som vil stå i fokus. LN er særlig opptatt av det fremtidige arbeidsmiljø i området og tilgjengeligheten. Det forventes også at Vestkorridor-arbeidet fører til rask avklaring av tiltak som direkte kan gripe inn i forhold omkring utvikling og bruk av enkelt-eiendommer.

LN ser klare fordeler i at NSB og Statens vegvesen koordinerer sine utredninger i fase 2. Plan- og bygningsetaten i Oslo har etter LNs mening trukket opp flere interessante kombinasjonsløsninger som fortjener å bli fulgt opp.

LN representerer gjennom sine medlemmer en stor kunnskap og erfaring om lokale forhold. Dette ønsker vi å utnytte gjennom en nærmere kontakt med veimyndighetene om fremtidens veisystem. Samtidig er LN opptatt av den nære horisont og hva som kan gjennomføres med enkle midler allerede nå. Vi vedlegger LNs ønskeliste med 11 aktuelle prosjekter/tiltak.

LN har en konkret kommentar til det underlagskartet som er benyttet: Fiolett farge betyr i Asker og Bærum formålene *industri* og *kontor* og blått *privat service*. I Oslo derimot betyr fiolett *utviklingsområde*, og stammer fra kommuneplanarbeidet. I Oslo er store deler av de fiolette arealene boligområder i dag og er forutsatt å være det i fremtiden. Iflg planen kan områdene være innsatsområder for boligbygging. Videre er den blå

sirkelen på Oslosiden ved Lysaker er ment som et symbol for regionsenter vest (CC Vest), og ikke at store deler av Sollerud skal avvikles som boligområde. Den upresise angivelsen og avgrensningen gjør kartene vanskelige å forstå, og bør rettes i neste omgang.

Med vennlig hilsen
for Lysakerelven Næringsvel (LN)

Arne Sunde
Siv.Ark. MNAL
ArkiForum a.s

Vedlegg: Høringsuttalelse fra LN
Forslag til tiltak i veinettet

Kopi: LN, naboer på Lysaker, SVA

Høringsuttalelse fra Lysakerelven Næringsvel: TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN

Lysakerelven Næringsvel (LN) er et frivillig nabosamarbeid med 16 medlemmer. Alle medlemmene driver virksomhet eller eier eiendommer langs/ved Lysakerelven. LN har som overordnet mål å arbeide for en god forretningsmessig utnyttning av eiendommene ved å medvirke til en helhetlig utvikling av området og et bedre arbeidsmiljø. Viktige oppgaver er å sikre god tilgjengelighet både for kjørende og for kollektivreisende, og å skape et sammenhengende parkdrag med turst og gangvei langs Lysakerelven. I dette arbeidet har LN et sterkt ønske om et nært samarbeid med kommunene og andre offentlige etater for komme frem til en god utvikling av området.



Lysakerelven Næringsvel
v/siv.ark. Arne Sundt
Boks 2313 Solli, 0201 Oslo
Tlf 2256 3100, fax 2256 2210

UTVIKLINGEN AV LYSAKER GIR FLERE OG BEDRE ARBEIDSPlassER SAMT MILJØGEVINSTER

Lysaker er i dag et av landets mest effektive og attraktive næringsområder, beliggende på kommunegrensen mellom Oslo og Bærum, og meget sentralt i forhold til vei- og jernbanesystem. Området har i de senere år hatt en sterk vekst og det er investert anslagsvis 3 mrd kroner i ca 300 000 kvm næringsbygg med vel 11 000 arbeidsplasser. Det foreligger konkrete planer, delvis gangsatte, om å investere ytterligere ca 5 mrd kroner i nye 300 000 kvm næringsbygg med ca 13 000 arbeidsplasser. De vel 24 000 arbeidsplassene er jevnt fordelt på Oslo og Bærum kommuner, og ligger innenfor en radius på ca. 800 m fra Lysaker Stasjon.

Vestkorridorutredningen viser at en konsentrasjon på Lysaker (og nye Fornebu) av næringsutviklingen i Vestregionen vil gi en effektiv kollektivtransport med en uvanlig stor overgang fra privatbil til buss og bane med påfølgende miljøgevinst. Både Oslo og Bærum kommuner har Lysaker som satsningsområde for næringsutvikling.

JERNBANE-LØSNINGENE ER BRA - STASJONEN MÅ KONKRETISERES SÅ SNART SOM MULIG

NSBs anbefalte løsninger for jernbanesystem innebærer en ny dobbeltsporsrøse over Lysaker med utbygging av Lysaker stasjon. Slik som forslagene er fremlagt, er løsningene i tråd med LN's syn. LN kan akseptere begge de anbefalte løsningene, stasjonsmonster H og I, eller kombinasjoner av disse. Viktigste for LN er hvordan stasjonen og adkomsten til denne blir løst, og at avklaring skjer så snart som mulig.

VEI-LØSNINGENE SYNES AKSEPTABLE - FOR LN ER LOKALVEINETTETS KAPASITET VIKTIG

De anbefalte løsninger for veisystem synes å ivareta behovet for å avlaste lokalveisystemet. Totalt sett anser LN hovedprinsippet i alternativ B (Fornebulinjen) som best. Miljøproblemene ved dagens E-18 reduseres, samtidig som løsningen kan forsterke Lysaker som kollektivknutepunkt. LN kan imidlertid også leve med alternativ C (E-18/Bærumsvelinjen). I begge tilfeller forutsetter LN at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til de krav den videre utvikling av Lysaker stiller til lokalveisystemet i området. I mellomtiden kreves en rekke straksiltak.

I FASE 2 ØNSKER LN FORTSATT SAMARBEID MED NSB OG VEIMYNDIGHETENE

Det foreslåtte program er meget generelt. I den videre detaljering av jernbaneplanene er det viktig for grunneiere og andre næringsinteresser å få avklart bygningsmessige og arealmessige konsekvenser av de forskjellige løsningene så snart som mulig. Alle løsninger vil mer eller mindre berøre eksisterende eiendommer.

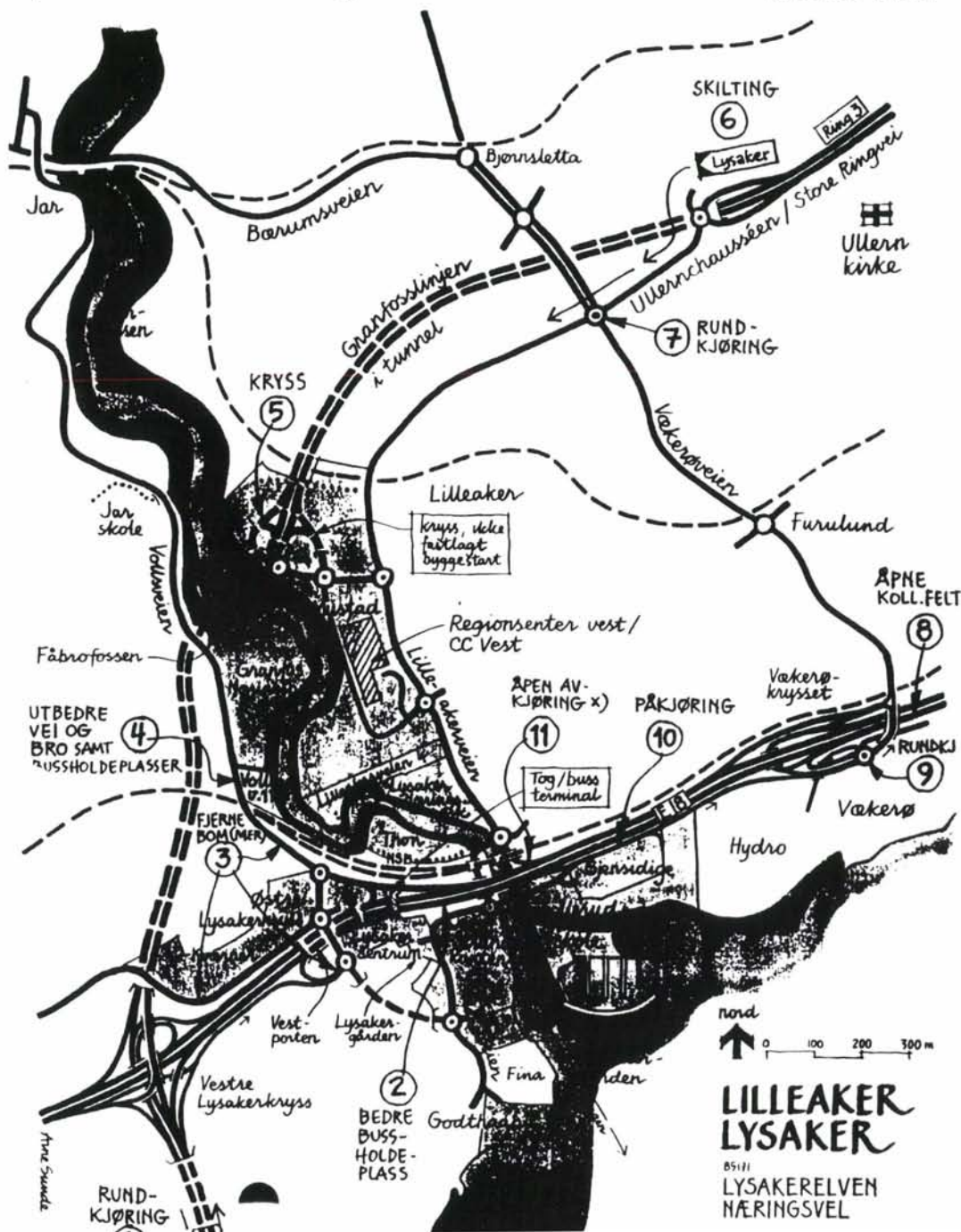
Veksten i Lysaker-Fornebu-området stiller store krav til veisystemet. Av- og påkjøringsmulighetene til hovedveisystemet må dimensjoneres etter den trafikkvekst som utviklingen skaper, og unødvendig fremmedtrafikk må fjernes fra det interne veinettet. Dette kan ikke vente til et nytt Vestkorridor-system er ferdig. Flere nødvendige tiltak i denne forbindelse kan og må etter LN's syn realiseres på kort sikt. LN kan bidra til å konkretisere de eksisterende problemene og komme med forslag til utbedringer som kan gjennomføres nå.

For både bane og vei ønsker LN løsninger som ikke skaper flere kjørebilbroer over Lysakerelven. LN ønsker å fortsette det gode samarbeid med NSB, og vil gjerne også ha kontakt med veimyndighetene for et nærmere samarbeid om den videre utvikling av Lysaker. LN vil i samarbeid med et slikt samarbeid.

Lysaker, september 1994

x) påkjøring holdes åpen (evt. via rundkjøring i Vollsværen) inntil tiltak ⑤ er gjennomført

FORSLAG TIL TILTAK I VEINETTET
1. SEPT. 1994



Kopi: SVO

D10

Stabekk sentrumsforening
v/Hilde Solberg Øydne
Postboks 148, 1321 Stabekk
Tlf. 67 12 52 30

NSB BANE	Kass Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak/Doknr. 94/2973	
Arkivhet. BS 552	

Stabekk, 1.9.1994

NSB Bane Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

HØRINGSUTTALELSE VEDR. NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

FRA: STABEKK SENTRUMSFORENING

1 forslaget til program for konsekvensutredning fase II er alternativet H2 (tunnellinje) og opprettholdelse av Stabekk stasjon det eneste alternativ som kan aksepteres som tilfredsstillende løsning for Stabekk.

Forslaget innebærer at nåværende dobbeltspor opprettholdes som lokalspor og at nytt dobbeltspor for hurtigtoget legges som tunnellinje fra Lysaker til Sandvika.

Begrunnelsen for opprettholdelse av Stabekk stasjon er bl.a. følgende:

1. For få år siden vedtok Bærum kommunestyre reguleringsplan for Nedre Stabekk med 350 boliger i blokkbebyggelse. Kravet til parkeringsdekning ble lagt under kommunens norm som er 1 1/2 parkeringsplass pr. bolig. Man vurderte at gode offentlige kommunikasjoner, bl.a. nærheten til Stabekk stasjon, ville gi mindre behov for bil enn normalt og begrenset økning av biltrafikken i området. Utbyggingen av området er i full gang.

2. Stabekk stasjon benyttes av mange beboere i indre deler av bygda (særlig Bærums Verk og Lommedalen) som benytter tilbudet om "Park and ride". Disse personene er også kunder i lokalforretningene på Stabekk og bidrar til opprettholdelsen av den lokale forretningsstanden.

3. Stabekk stasjon benyttes dessuten daglig av mange personer som enten bor på Stabekk og arbeider i Oslo eller vest-over eller av personer som arbeider på Stabekk. Det finnes en rekke bedrifter og institusjoner som har nærhet til Stabekk stasjon.

Stasjonsområdet med sin trafikk utgjør hjertet i det pulserende livet på Stabekk og må ikke under noen omstendighet

2

nedlegges.

Begrunnelsen for hvorfor nytt dobbeltspor for hurtigtog må legges i tunnell er bl.a:

1. Den skisserte daglinjen vil gi mange støyutsatte boliger som vanskelig vil kunne skjermes. Mange eneboliger og de nye blokkene i Jernbaneveien på Stabekk vil få jernbanesporene tett opp til bebyggelsen.

2. Daglinjen vil kreve så mye plass gjennom Lysaker/Stabekk-området at en rekke boliger må eksproprieres. Friarealer til lek, tennis-banene til Stabekk tennis-klubb, minst en barnehage og to barneparken må nedlegges.

Stabekk sentrumsforening vil således på det sterkeste motsette seg en utbygging som ødelegger nærområdet fysisk samtidig som vi krever at lokaltilbudet med NSB opprettholdes i fremtiden.

Med vennlig hilsen

Hilde Solberg Øydne

For styret i Stabekk sentrumsforening
Hilde Solberg Øydne

Gjenpart: Bærum Kommune v/Ordføreren
Bærum Høyre v/Lars Gathe
Bærum arbeiderparti v/Vidar Bjørnstad
Stabekk krets av Bærum Høyre v/Inge Johnsen
Vestre Stabekk Vel v/Reidar Nordheim
Malurtåsen Vel v/Tove Strømstad
Huseiernes landsforbund, avd. Oslo og Akershus

157

D 11

Skøyen Næringsvel

Postboks 68 Bygdøy 0211 OSLO
Telefon 2255 3422
Telefax 2255 3505

STATENS VEGVESEN OSLO	
J. nr: 91/52	Date: 9/10 829
Art. nr: 363	

Oslo, 26. aug. 1994

Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep
0030 OSLO

Att. Hans Håkon Ruud

Vedr. Transportutredning Vestkorridoren.

Vi viser til Konsekvensutredning fase 1 for vei og bane mot vest. I store trekk er allerede de deler av planene som vedrører Skøyen allerede tatt med i den nylig vedtatte Kommunedelplan for Skøyen.

Når det gjelder veitraséen for E18 går alle forslag inn for samme løsning på strekningen fra Norges Varemesse til Framnes, og alt skulle derfor ligge vel til rette for at denne del av traséen bygges ut så tidlig som mulig.

Vi har notert oss at Plan- og Bygningsetaten går inn for å forlenge tunnelen frem til Skarpsno, og støtter dette forslag. Dette er likeledes i tråd med det Bydel 39 Bygdøy/Bydel 1 Bygdøy-Frogner har arbeidet for i mange år.

Vi presiserer den uheldige trafikkmessige løsning i krysset Bygdøy Allé/ Dronning Blancas vei, som allerede idag skaper store problemer med trafikk fra Bygdøy, hvor køen kan stå tett helt fra Vikingeskipene på sine tider. Når Sjølyst Allé kommer med sin trafikk, frykter vi for økende konflikter i dette veikrysset.

Det er derfor påkrevet med en fremskynding av denne relativt korte del av Vestkorridoren, og vil henstille til såvel Oslo Kommune, som til Statens Vegvesen Oslo, å planlegge en tidligst mulig gjennomføring av denne del av traséen.

Med vennlig hilsen

SKØYEN NÆRINGSVEL

Peter Collett

cc. Oslo Kommune, Plan og Bygningsetaten v/Tor Indrevoll



NSB BANE
v/ Banedirektøren

Statens vegvesen Akershus

Statens vegvesen Oslo
Vestkorridoren
pb 8037 Dep
0030 Oslo

D 12

Servicekontoret

Kingosgt. 22
0457 Oslo 4
Tlf. 02/ 35 23 02

Postgiro 0803 2251502
Bankgiro 7011.30.60105
Medlemsnummer:
Postgiro 0814 2461804

Oslo, 6. okt. 1994
fa/ak

HØRINGSUTTALELSE TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - OFFENTLIG ETTERSYN AV KONSEKVENsutREDNING FASE 1 OG FORSLAG TIL PROGRAMMER FOR FASE 2, ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a

Vi takker for brev av 31. mai d.å. og de tilsendte høringdokumenter.
Vi takker også for forlenget frist for uttalelse.
Våre kommentarer oversendes som eget vedlegg.

Norsk forening mot Støys konklusjon:

E18

Ingen av de omtalte veialternativer A-C er miljømessig akseptable.

- Vi har nok hovedveier og motorveier i Oslo-området til å dekke behovet i all fremtid.
- Den nåværende E18 må fortsette å være E18 også i fremtiden. De nødvendige instrumenter for å styre veitrafikken - slik at nåv. E18 blir tilstrekkelig - tas i bruk i det omfang det er nødvendig.
- Dette innebærer også at kollektivtrafikksystemene (buss, trikk, bane) prioriteres i forhold til dagens situasjon.

158

- Veisystemet som er bygget ut for å betjene nåværende Oslo Lufthavn Fornebu har tilstrekkelig kapasitet til å dekke den fremtidige Fornebyen, uten noen nye hovedveier.
- Investeringene må i stedet settes inn maksimalt for å oppnå miljøforbedringer -- dvs. støyverne de eksisterende boligområdene og etablere relativt lange tunneloverbygninger. Foruten å gi støyreduksjon, kan disse oppheve barrierevirkningen som nåv. E18 skaper mellom fjorden og boligområdene i Oslo og Bærum, og til dels i Asker. Nåværende E18 "skylder" lokalsamfunnet dette. Veimyndighetene har en uoppgjort gjeld som må gjøres god i løpet av rimelig tid. Alle støyrammede på strekningen må få betydelige forbedringer. En minimums målsetning må være å halvere antall berørte boliger med støy over 60 dBA_{ekv} i løpet av maks 10 år, mens det meste må være gjort innen år 2000.
- Gang- og sykkelveier i området, må utbygges i stor grad. Dette er utelatt i Transportutredningen.
- En bedre tverrforbindelse mellom Bekkestuaområdet til Fornebu kan vurderes, men da helst som en tunnelforbindelse ned til den eksisterende Granfos-tunnel.

Vi velger å kalle vårt forslag til Hovedveialternativ for "Status Quo"-alternativet for E18 - med maksimal satsning på opprydding i miljøproblemer som E18 har skapt de siste 30 år.

I denne forbindelse vil vi sterkt slå til lyd for et "missing link" like ved den forslåtte nye kryssing av Sjølystveien under Bygdøy allé: Langs hele Frognerstranda (nord for Frognerkilen) må E18 legges i senke-tunnel, i likhet med Bjørvika. I dag er E18 en brølende 80 desibel-barriere mellom boligområdene og fjorden.

Jernbanesystemet

Norsk forening mot Støy er prinsipielt for en betydelig jernbane-utbygging i Oslo-området og på landsbasis.

Fremfor veitrafikk er elektrisk dreven jernbane det miljømessig beste alternativ. Alle forslag om styrking av jernbanens stilling i Oslo-området har vår fulle støtte. Men også her må grunnleggende miljømessige forutsetninger være oppfylt i det alternativ som til sist velges. Opprydding langs eksisterende tracé må gjennomføres, selv om denne blir avlastet for fjerntrafikk, og får status som lokalbane.

Alle de støyrammede på strekningen må få betydelige bedringer innen rimelig tid. En minimums målsetting må være at antall boliger med mer enn 60 dBA_{ekv} v/fasade halveres i løpet av maks 10 år. Det meste må gjøres innen år 2000.

Man bør velge alternativ H med stopp/overgang Lysaker, og blant variantene satse på tunnelvarianten H2 -- og slett ikke "daglinjer" i Bærum.

Fornebyen

En bybane, kombinert med hurtigbåt og trolleybuss kan dekke behovet for kollektivtrafikk. Et hurtigarbeidende utvalg, hvor også Oslo Sporveier og Bærumsbanen, samt hurtigbåt-interesser er representert, må nedsettest snarest for å finne de beste løsningene.

Elisenberg stasjon i Oslo - som vil få et større trafikkgrunnlag enn alle andre stasjoner i Norge med unntak av Oslo S - må åpnes samtidig med at den nye hovedbanen tas i bruk.

Med vennlig hilsen
NORSK FORENING MOT STØY
SERVICERONTORET

Mutt Aiello
Mutt Aiello



Transportutredningen for Vestkorridoren Høringsuttalelse fra Norsk forening mot Støy

Norsk forening mot Støy har fått "Transportutredningen for Vestkorridoren" til høringsuttalelse. Transportutredningen er en felles utredning fra en Styringsgruppe, utarbeidet under ledelse av prosjektledere fra hhv. Statens Vegvesen Oslo og NSB Konsernstab Strategi.

Av prinsipielle og praktiske grunner velger Norsk forening mot Støy å dele uttalelsen i to deler: Første del gjelder de foreslåtte Hovedveisystemene, siste del gjelder Jernbanealternativene. Fordi Hovedveidelen er miljømessig kontroversiell i en helt annen størrelsesorden enn Jernbanedelen, blir vår uttalelse om Hovedveisystemet mer omfattende enn uttalelsen om Jernbanesystemet.

Hovedveisystemet

Innledning -- Bakgrunn -- Prinsipielt :

Hovedveisystemet i Oslo-området^{*)}, som nå i hovedsak finansieres av bompenger, skulle i hovedsak løse fremkommelighetsproblemene inne i og gjennom Oslo. Inklusive en større satsing på kollektivtrafikk, skulle det nye veisystemet i Oslo føre til

- en avlastning av boliggateer som hittil har virket som gjennomfartsåreer, og derved også
- kanalisere tungtrafikken i et mer grovmasket hovedveinett, og
- ved hjelp av prismekanismen avvise biltrafikk, slik at trendkurvene og prognosene for stadig øking i biltrafikk kan snus til stagnasjon og reduksjon.

*) Med Hovedveisystemet i Oslo, tenker vi i denne sammenheng særlig på kombinasjonen av Fjellinjen (Oslo-tunnelen) og pågående prosjekt Ekeberg-tunnelen knyttet til Vålereng-tunnelen i nord og senketunnel under Bjørvika i syd, samt den store utbygging av Store Ringvei som dels er gjennomført, dels pågår (Granfosslinjen, samt de store kryssløsningene på Smestad, Ullevål, Tåsen, Storo, Sinsen, Teisen, Ryen, osv., inngår i dette Hovedveisystemet).

Miljøargumentet ble brukt intensivt, og ble en fødselshjelper for å oppnå politisk flertall for Hovedveisystemet i Oslo-området. For øvrig var hensynet til næringslivets transportutgifter en viktig faktor. Det ble argumentert at "korker og køer" i og gjennom Oslo, og særlig i rushtidene, førte til store samfunnsøkonomiske tap (årlige tap i milliardklassen).

Norsk forening mot Støy hadde i sin tid, og har fremdeles, sterkt kritiske synspunkter på denne ensidige satsing på veisystemer, men lar disse ligge i denne omgang.

Støyforeningen må imidlertid, som mange andre, akseptere Hovedveisystemet i Oslo som et "fait accompli". Vi aksepterer imidlertid ikke at det overordnede Hovedveisystem i og gjennom Oslo skal bli brukt til noe helt annet enn det var bestemt til.

Vegmyndighetene sentralt og regionalt synes imidlertid å ha en annen oppfatning enn det som opprinnelig ble lagt til grunn for utbyggingen av Hovedveisystemet i Oslo. Dette kommer tydelig frem i de foreliggende høringsdokumenter (se litteraturoversikten til sist). Følgende holdning fra vegmyndighetene skinner i gjennom, selv om det ikke blir sagt rett ut i klartekst:

Når det nye hovedveisystemet i Oslo nå i tur og orden blir terdigstilt, åpner det for en betydelig større kapasitet for biltrafikk enn tidligere. Denne kapasiteten ønsker vi å utnytte til transportformål -- dvs. "fylle opp" den ledige kapasiteten. I våre regnestykker er dette samfunnmessig mest lønnsomt.

Nye kollektivtrafikkfelt (dvs. ekstra bussfelt) langs hovedveiene gir økt kapasitet på de gjenværende biltrafikkfeltene. Av og til føler vi at dette egentlig er det uskrevne hovedargument, mens det utelukkende er miljøaspektet ved K-felt (bussfelt) som fremheves offentlig. (Hvis miljøholdningen var konsekvent, måtte man imidlertid sørge for innkjøp av rullende materiell og øke antall K-avganger på de nye K-tracéene. Dette er imidlertid ikke fulgt opp -- snarere tvert i mot, det motarbeides!).

Den økte kapasitet inne i Oslo fører til at kapasitetsflaskehalsene i rushtiden forskyver seg, og kan nå påvises på de større innfartskorridorene til Oslo. Da skal samme argumenter, inklusive miljøargumentet, gjentas for å vinne tilslutning for nye, store utbygginger på alle innfartskorridorene. Vi står med andre ord over for "Tar du den, så tar du den"-syndromet -- eller en slags evogvarende "Domino-virkning" når det gjelder hovedvegutbyggingen.

Hvor lenge skal våre politikere og opinionen fortsatt kjøpe vegutbyggernes argument om at: svaret på de problemer som veier og veitrafikken skaper, alltid er flere, større og bedre veier? Hvor lenge skal vi (bevisst eller ubevisst) fortsette å være "nyttige idioter" for veginteressene ?

Dersom det nye Hovedveisystemet i Oslo ikke brukes for aktivt å styre transportene i det totale systemet, vil overkapasiteten fylle seg opp i løpet av få år, ved at transportbrukerne finner ut at de kommer raskere fram med bil enn med kollektive reisemåter.

Norsk forening mot Støy er av den oppfatning at det er denne "fri flyt for bil"-utviklingen vi nå er midt inne i. Statistikkene viser at det år for år skjer en øking i antall kjøretøypasseringer inn og ut av Oslo. Det totale trafikkarbeidet med bil i regionen (regnet både i kjøretøykilometre og i passasjerkilometre) hverken stagnerer eller avtar -- det øker. Bilsalget øker, bilparken øker -- fordi det ikke settes noen stengsler for "utviklingen".

Når Norsk forening mot Støy, sammen med andre miljøorganisasjoner og støyrammede beboere i belastede områder, etterlyser de lovede trafikkreduksjonene og miljøforbedringene i bomiljøet, får vi stort sett bare høre at dette først kan og vil komme etter at alle veiprosjekter i hele regionen er ferdige -- år 2005, 2010 eller 2020 ?? Mottoet synes å være: "Opphold dem med snakk -- og i mellomtiden bygger vi mere veier!".

Norsk forening mot Støy er redd for at sannheten er slik: De lenge lovede miljøforbedringer i bomiljøene kommer aldri dersom vi fortsetter på samme (motor)vei som hittil. I beste fall blir miljøforbedringene av helt marginal karakter, som på langt nær oppfyller de forventninger som ble skapt gjennom hovedveipakkens miljøargumentasjon. Dette bekreftes også av konsekvensutredningene for de foreliggende utbyggingsalternativer (se kommentar senere).

Det burde være innlysende at all utbygging av hovedveier i ett område, betyr at køene og kapasitetsproblemene etterhvert øker i andre områder, så lenge man ikke benytter effektive trafikale styringsmekanismer for å unngå en slik øking i biltrafikken.

Det er E-18 denne gang

Vestkorridoren er nå, blitt den nye "halskehals" i Oslo-områdetets veisystem, og må (selvsagt) løses med samme medisin som alliansen av Samferdselsdepartementet/-Vegdirektoratet/Statens Vegvesen Oslo og Akershus alltid her foreskrevet:

Det trengs større kapasitet i hovedveisystemet. Vi må bygge flere nye hovedveier og flere bilkjørefelt i de eksisterende hovedveier og flere nye "diagonaler" for å forbinde hovedveier med hovedveier.

Denne gang er det E-18 strekningen mellom Holmen i Asker og Frognerstanda i Oslo (E-18) som trenger kapasitetsøkning.

I litt./2/ står det skrevet:

"Med bakgrunn i dagens problemer på vegnettet mht. utvikling og miljøproblemer og den vekst som vil komme i årene fremover (sic! - vår kommentar), vil det være behov for investeringer på vegnettet. Avlastning av veger med dårlig standard vil være viktig med tanke på å løse miljøproblemene og bedre trafikksikkerheten. Videre vil det være viktig å sikre kollektivtrafikken på veg god fremkommelighet".

Dette kjenner vi i gjen! Det er det samme generelle hovedargument som blir brukt over alt -- i Bergen, i Trondheim, i samtlige TP-10-byene, for Hovedveg-pakken i Oslo, for E-6-utbyggingen til Lillehammer og ny E-18 i Nordre Vestfold:

Forventet trafikkøkning og køproblemer i dag
gjør det nødvendig å bygge nye hovedveier,
som i sin tur vil gi bedre miljø og færre ulykker.

Den veifaglige treeningheten har nå gjentatt dette verset så ofte, at mange nå tar det for en grunnleggende sannhet: De problemer som for biltrafikken skaper, løses bare ved å bygge flere veier. (!)

Enda en gang må Norsk forening mot Støy, med full støtte fra den samlede miljøbevegelse i Norge få understreke at:

Dette er helt grunnleggende feil !

Flere og større hovedveier fører nemlig til økt kapasitet for bil, som fører til økt biltrafikk, som i siste instans fører til større miljøproblemer. Dette tar aldri slutt.

Husk på at bilenes start- og stopp-adresse alltid er helt inne i boligområdene. Med andre ord: Økt hovedvegutbygging fører også til økt biltrafikk inne i lokale bomiljøer, og det er her miljøproblemene og trafikksikkerhetsproblemene (omsorgsangst, bl.a.) føles sterkest.

Også i det regionale og globale miljø er den utvikling som Transportutredningen legger til grunn direkte "miljøskadelig". Mer biltrafikk (14% øking er nevnt) fører til økt drivstofforbruk, karbonutslipp og utslipp av NOx og VOC. Til tross for katalysatoren, er utslippene som kjent størst i tiden før motorene er varme, og motorforbedringer er blitt kompensert av generelt større biler og større motorvolum i den nyere bilparken.

Hovedveialternativene A, B og C

Når selve utgangspunktet for den miljømessige konsekvensanalyse er grunnleggende feil, har det egentlig liten hensikt å sette ulike veiutbyggingsalternativer opp mot hverandre. Derfor vil Norsk forening mot Støy bare kortfattet forholde seg til de foreliggende tre alternativer:

Alternativ A styrker E 18 omtrent i den i nåværende trace med ekstra kjørefelter og en del planløse kryssinger med nåv. E-18. Den nye kjørefeltene til nåv E-18 føres delvis i tunnel ved buktinger, til dels syd for, til dels nord for nåv. E-18. Inngående E-18 svinges over til Fornebu-området. Endel "frigjorte" strekninger brukes som lokalsamleveg og busstracéer. Tunnelløsninger (Øst-Vest) for Bærumsveien på strekningen fra Jar forbi Bekksetua-Gjønnes hører med til Alternativ A, og en ny tunnel fra Jar til kryssning Lysakerelva/Granfoslinjen er også tatt med. En ny

tverrforbindelse fra Bekkestua rett østover mot Fornebu ("Fornebyen") skal også gjennomføres.

Konklusjon: Et kostbart, rotete og opprivende Tracéalternativ, ikke minst for boligområdene der de nye tunnelsjaktene skal gjennomføres.

Alternativ B skjærer i gjennom med helt ny 4-felts motorvei i tunnel fra Vækerø til Blommenholm -- i hovedsak lagt øst for nåv. E-18, bare "avbrutt" av et stort flerplanskryss i dagen like nord for nåv. SAS Royal Hotel på Snarøya. Hele den nåv. E-18 skal bli busstracé, samtidig som den blir "giret ned" til lokalsamleåre med 60-km pr time og "bare" 40 000 biler pr døgn. Dette skal gi store "miljøforbedringer" Også her er det samme tunneler for Bæruusveien som nevnt i Alt A.

Konklusjon: Et svært kostbart Tracéalternativ med marginale miljøgevinster, men ikke fullt så opprivende i terrenget, og ikke så rotete som alternativ A.

Alternativ B, nærmere bestemt B1: "Fornebulinjen", gir "mest vei for pengene" eller "mest penger til veiene", og er tydeligvis det alternativ som veiutbyggingsinteressene og veimyndighetene prioriterer.

Alternativ C er en utvidelse av den nåværende E-18-tracé til seks bilkjørefelt, pluss bussfelt langs bilkjørefeltene på store deler av strekningen. Alt. B inkluderer noe mere investeringer i diagonaler (f.eks. en lang tunnel fra Jar til Vækerøkrysset, som ikke finnes i Alt A og B, og en mere sydlig trace for tverrforbindelsen til Fornebu -- nå via Høvik og med ny vei/tunnel som legges øst for nåv. E 18, og parallelt med denne fram til Fornebyen.

Konklusjon: Dette er det "billigste" av de tre alternativene, men konserverer i stor grad det "katastrofale" miljøet (støy og eksos langs nåv. E 18). I alt. C oppnås noen marginale lokale forbedringer i området Bekkestua-Lilleaker i forhold til A og B.

Konsekvenser slik utrederne ser det:

I Transportutredningen for Vestkorridoren (litt./2/) er det til sist gjort en vurdering av prosjektene samfunnsmessige virkninger. Trafikkulykker blir bare marginalt forskjellige, det samme gjelder for transportkostnadene. Driftskostnadene til det nye veisystemet (i tillegg til hva det koster i dag), øker selvsagt, men "øker minst" for alternativ C, som også får høyest "Nytte/kost-faktor" i forhold til de mer omfattende alternativ A og B.

Miljøkonsekvensene er også vurdert. Bak støyskjermene vil det bli marginale forbedringer uansett alternativ, ca 300-400 boliger mindre i støysonene over 60 dBA, dvs. ca. 10% mindre enn i dagens referansealternativ. Hvor stor støyreduksjon disse boligene i snitt vil få for å komme seg under 60 dBA er ikke nevnt. Mener utrederne f.eks. at en reduksjon fra 61 til 59 dBA er å oppfatte som en miljøforbedring? Hvis

miljø i det hele tatt skal fremheves, måtte en reduksjon i antall boliger med mer enn 60 dBA settes til ikke "lusne" 10%, men minst 50% i forhold til dagens situasjon....

Problemstillingen med karbonutslipp og klima har utrederne hoppet lett over. Når det gjelder konsekvenser for kulturminner, friluftsliv og rekreasjon, omtales dette i utredningen, men overfladisk. En rekke gamle bygningsmiljøer raseres ved utvidelsene og de nye veiene, og enda større arealer under asfalt vil neppe gagne naturmiljøet.

I stedet for sterk prioritering av de støyrammede i boområdene får vi (igjen) servert vegmyndighetenes omtanke for bilistenes visuelle opplevelsesmuligheter (dvs. se natur, sjø, landskap, osv.) gjennom bilvinduet (se side 41 i litt /2/). Norsk forening mot Støy vil i gjen understreke det nærmest umoralske i at slike hensyn sidestilles med de støyrammedes berettigede krav om opprydding.

Norsk forening mot Støy mener følgende om vegutbyggingen:

Ingen av de omtalte veialternativer A-C er miljømessig akseptable.

- Vi har nok hovedveier og motorveier i Oslo-området til å dekke behovet i all fremtid.
- Den nåværende E 18 må fortsette å være E 18 også i fremtiden. De nødvendige instrumenter for å styre veitrafikken slik at nåv. E-18 er tilstrekkelig, må tas i bruk i det omfang som er nødvendig. Dette innebærer også at kollektivtrafikksystemene (buss, trikk, bane) prioriteres i forhold til dagens situasjon.
- Veisystemet som er bygget ut for å betjene nåværende Oslo Lufthavn Fornebu har tilstrekkelig kapasitet til å dekke den fremtidige Fornebyen, uten noen nye hovedveier.
- Investeringene må i stedet settes inn maksimalt for å oppnå miljøforbedringer -- dvs. støyverne de eksisterende boligområder, og etablere relativt lange tunneloverbygninger på egnede steder. Foruten støyreduksjon, kan disse oppheve barrierevirkningen som nåv. E-18 skaper mellom fjorden og boligområdene i Oslo og Bærum (og til dels Asker). Nåværende E-18 "skylder" lokalsamfunnet dette -- veimyndighetene har en uoppgjort gjeld som må gjøres god i løpet av rimelig tid. Alle støyrammede på strekningen skal få betydelige forbedringer.

En definert minimumsmålsetting må være å halvere antall berørte boliger med støy over 60 dBA i løpet av maks. 10 år, mens det meste må være gjort innen år 2000.

- Gang- og sykkelveier i området, utbygges i stor grad (dette er ikke med i Transportutredningen - man fornemmer argumentet "dette er ikke vårt bord").

- En bedre tverrforbindelse mellom Bekkestuaområdet til Fornebyen kan vurderes, men da helst som en tunnelforbindelse ned til den eksisterende Granfos-tunnel.

Vi velger å kalle dette for Hovedveialternativ for "Status Quo"-alternativet for E-18 -- et nullalternativ for ny asfalt. I stedet må pengene benyttes til maksimal satsing på opprydding i miljøproblemer som E-18 har skapt de siste 30 år. I denne forbindelse vil vi sterkt slå til lyd for et "Missing link" like ved den foreslåtte nye kryssing av Sjølystveien under Bygdøy allé. Langs hele Frognerstranda (nord for Frognerkilen) må E-18 legges i senketunnel, slik som nå vil bli realisert innerst i Bjørvika. I dag er E-18 her en brølede 80 desibel-barriere mellom boligområdene i Oslo og fjorden.

Jernbanesystemet

Innledning -- Bakgrunn -- Prinsipielt

Norsk forening mot Støy er prinsipielt for en betydelig jernbaneutbygging i Oslo-området og på landsbasis. Fremfor veitrafikk er elektrisk dreven jernbane det miljømessig beste alternativ. Alle forslag om styrking av jernbanens stilling i Oslo-området har vår fulle støtte.

Men også her må grunnleggende miljømessige forutsetninger være oppfylt i det alternativ som til sist velges, inklusive opprydding i de miljøproblemer man har langs nåværende banetracé i planområdet, selv om denne blir avlastet for fjerntrafikk og får fremtidig status som lokalbane.

I transportutredningen fremholdes at det er store kapasitetsproblemer i nåværende jernbanetracé fra Oslo S i retning Drammen. Norsk forening mot Støy ser behovet for en ny jernbanetunnel med dobbeltspor, forbeholdt for fjerntogtrafikken, ikke bare fra Skøyen, men helt inn til Oslo S. Gardermø-utbyggingen øker behovet for jernbanekapasitet på planstrekningen. Vi ser også at en avlastning av nåv. dobbeltspor vil øke kapasiteten og fleksibiliteten i nærtrafikkavviklingen. Eksempelvis vil det gjøre det mulig å åpne Elisenberg Stasjon i Oslo, en stasjon som vil få større trafikkgrunnlag enn alle andre norske jernbanestasjoner, med unntak av Oslo S.

Det er fremsatt tre tracéalternativer for det nye hovedspor for fjerntrafikken i høringsutkastet. Alternativene går her i hovedsak på stasjonsmønster, men implisitt også på hovedtracéens plassering på kartet.

Alternativ G har ikke stopp på Lysaker. Det vil si at første stopp etter Oslo S er Sandvika. Alternativ G finnes i en daglinjevariant (på et lengre parti forbi Stabekk i Bærum) og en tunnellinjevariant. Ringeriksbanen kan ta av enten fra Skøyen eller ved Lysaker. Tracéen vil ligge nord for nåv. E-18 på hele strekningen.

Alternativ H inkluderer stopp på Lysaker for den nye hurtigtracéen, med forbindelse opp til nåv. lokalstasjon. Også dette finnes i en daglinjevariant (på et parti forbi Stabekk i Bærum) og to tunnellinjevarianter. Disse har igjen visse undervarianter vedr. Lysaker-stasjonens plassering. Den mest sannsynlige tunneltracéen vil ligge vest for nåv. E-18 og jernbane fra Skøyen til Blommenholm og deretter følge nåv. jernbanetracé sørover.

Alternativ J er i det store og hele lik Alternativ H for den nye hovedbanen, men at nåværende lokalbane legges om i tunnel i en stor og lang U-sløyfe ned til Fornebyen (J1 og J2) Dermed "forsvinner" Stabekk stasjon fra Lokalbanen. Også her er det noen varianter, bla. "daglinjevarianten" J3: der hurtigbanen benytter nåv. banetracé forbi Stabekk, mens lokalbanen legges i en ny tracé ned til "Forneby Nord".

Norsk forening mot Støy mener følgende om jernbaneutbyggingen:

- Man bør velge alternativ H med stopp/overgang på Lysaker -- nærmere bestemt tunnelvarianten H2, trukket vest for nåv. tracé. "Daglinje" i Bærum er ikke akseptabelt for den nye tracéen.
- Det må legges maksimal vekt på å unngå støyproblemer, naturinngrep, osv. ved tracéføringen nord-vestover ut fra Skøyen stasjon. Tunneloverbygg, og terrengtilpasninger må struktureres for å unngå problemer i boligområdene i Bestum/Abbedienge/Olsens Enke-området.
- Ringeriksbanen bør avgrenses syd for Lysaker stasjon, slik at stopp på Lysaker kan benyttes for reisende til/fra Ringerike (for overgang til fjerntog og lokaltog).
- Elisenberg Stasjon på NSBs lokalbane (inne i Oslo) må åpnes samtidig med at den nye hovedbanen tas i bruk.
- Støyrammede boligområder langs den eksisterende hovedbane (som blir den fremtidige lokalbane) må få en oppryddingspakke, som inkluderer støyskjermer, fasadeisolering og lokale overbygninger (for å bryte barrierevirkningen). Vibrasjonsdemping må gjennomføres der denne er mangelfull (i områder der ISO-normene for vibrasjon i boliger overskrides). Alle støyrammede på strekningen skal få betydelige forbedringer innen rimelig tid.
- Minimumsmålsettingen for støytiltakene må være den samme som for E-18: At antall boliger med mer enn 60 dBA utenfor fasade skal halveres i løpet av maks. 10 år. Det meste må imidlertid gjøres innen år 2000. Tiltakene for veststøy og jernbanestøy samkjøres der det er naturlig.
- Betjening av den nye Fornebyen med banegående kollektivtrafikk må utredes.

Dette behøver nødvendigvis ikke være med lokal NSB-bane, men kan gjerne være ved hjelp av en ny, overflategående "bybane" (på engelsk: light rail, i Tyskland ofte kalt S-Bahn). Også andre tracéalternativer må utredes -- f.eks. tilknytning med trikk/banetracéer ved Skøyen, baneforbindelse fra Fornebyen til Stabekk og Bekkestua --- dvs tilknytning også til Kolsåsbanen. Dette er nødvendig fordi Snarøya blir et attraktivt rekreasjonsområde for turgåing, bading, osv. når flyplassen blir nedlagt i 1998.

I Transportutredningen som nå foreligger er tydeligvis hverken Oslo Sporveier eller Bærumsbanen trukket inn i planleggingen. Norsk forening mot Støy foreslår et hurtigarbeidende utvalg som i løpet av et halvt års arbeid kan foreslå en prinsippstudie om kollektivtrafikkbetjening av Fornebyen, der buss, bane, hurtigbåt, osv., kan trekkes inn.

Når hovedalternativ H2 for bane-/stasjonsmønster (forhåpentligvis) blir valgt, og nevnte betingelser for øvrig blir oppfylt, vil dette gi de minste konsekvenser (av negativ art) for miljøet.

Litt om Fase II

Norsk forening mot Støy avstår i denne omgang fra detaljuttalelse om det foreslåtte Forslag til program for konsekvensutredning fase II, ref. de separate dokumenter for veg og bane (litt. /3/ og /4/).

Fordi det anbefalte Hovedvegalternativ B1 er en grunnleggende miljømessig feilsatsing, finner vi ingen grunn til å kommentere fase II her når det gjelder vei.

Vi finner ingen grunn til å anbefale konsekvensutredning av annet enn varianter omkring "Tunnel-alternativ" H2 for ny jernbane gjennom Bærum (og Oslo).

Dersom dette alternativ legges til grunn slutter vi oss i prinsippet til hovedpunktene i program for fase II for jernbaneutbyggingen.

Oslo 6.10.1994



Stviling, Jan O. From

Litteraturreferanser (høringsdokumenter):

- Litt. /1/: Transportutredning for Vestkorridoren. Konsekvensutredning fase I. Statens Vegvesen Oslo, Statens Vegvesen Akershus, NSB Konsernstab Strategi. 1994. A-3 format, 203 sider.
- Litt. /2/: Transportutredning for Vestkorridoren. Sammendrag av konsekvensutredning fase I, med foreløpige anbefalinger av hovedalternativer for veg og jernbane. Statens Vegvesen Oslo, Statens Vegvesen Akershus, NSB Konsernstab Strategi. Mai 1994. A-4.
- Litt. /3/: Vegsystemet i Vestkorridoren -- Forslag til program for konsekvensutredning fase II. Statens Vegvesen Oslo og Statens Vegvesen Akershus, juni 1994
- Litt. /4/: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Forslag til program for konsekvensutredning fase II. NSB Bane Region Sør, Mai 1994.

Kopi av
D13

3



HUSEIERNES LANDSFORBUND
FRED OUSENS GT. 5
0152 OSLO
TEL: 22 41 11 00
FAX: 22 41 19 90

NSB BANE
ARKIVET DRAMMEN
Sak Doknr. 94/2173
Arkivnr. BS 552

NSB Bane Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

Oslo, 11. oktober 1994

Høringsuttalelse vedr. nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Huseiernes Landsforbund, avdeling Oslo og Akershus ser positivt på at NSB stadig ønsker en oppgradering av sine tjenester ovenfor de reisende. En større kapasitet på strekningen Skøyen-Asker er et slikt tiltak.

Ved en utbygging av banenettet er det dog meget viktig å se på de miljømessige konsekvensene dette vil få for befolkningen langs togtraséen. Etter gjennomgang av NSB's ulike forslag til banetrasé på denne strekningen, er det klart at kun alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika tar tilstrekkelig hensyn til beboerne langs togtraséen.

En utbygging av togtraséen på åpen mark vil for mange av beboerne bety miste av eiendom ved ekspropriasjon. For et stort antall beboere vil en slik løsning føre til økt støy og verdiforringelse av eiendommene. En daglinje vil ta beslag i friarealer og forringe bomiljøet ytterligere.

Forslaget om tunnel (H2) må kombineres med opprettholdelse av Stabekk stasjon med lokaltognet. Denne stasjonen benyttes av mange beboere i indre deler av kommunen, og det er dessuten mange som har sin arbeidsplass i eller i nærheten av denne stasjonen. Huseiernes Landsforbund stiller seg også av denne grunn bak dette forslaget.

Huseiernes Landsforbund, avdeling Oslo og Akershus ber om at NSB vektlegger sterkt de konsekvensene en utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker vil få for befolkningen i området. Vi ber om at NSB ser på de direkte konsekvenser ekspropriasjon av boliger vil ha for de berørte beboere, ved siden av de vidtrekkende følger økt støy, fjerning av friarealer og annet vil ha for beboerne i området.

Med vennlig hilsen
for Huseiernes Landsforbund

Anita Nordli
Organisasjonskonsulent

Funksjonshemmedes Felle anisasjon

Alasforbundet i Norge • Anoreksi/Bulimi Forening • Foreningsforbundet for MBO-barn • Foreningen for Blodere i Norge • Foreningen for hjertesky barn • Foreningen for Muskelryk • Foreningen til beleggerte av Cerebral Parese i Norge • Hørselshemmedes Landsforbund • Intereseforeningen for Lærebarn • Landsforbundet for Allopatiske Ansatte • Landsforeningen for seltaler • Landsforeningen for Hørsel- og Læresky • Landsforeningen for Hørselshemmede • Landsforeningen for ryggplager og transportforber • Landsforeningen for trafikkskadede • Multisplid Sideress Forebundet i Norge • Norges Astma- og Allergiforbund • Norges Blindforbund • Norges Diabetesforbund • Norges Døveforbund • Norges Paralympikerforbund • NORLCO • Norsk collettforbering • Norsk dysleksiforbund • Norsk Dysmorfiering • Norsk Epilepsiforbund • Norsk Fibrosit Forbund • Norsk Forbund for Psykisk Utvildingshemmede • Norsk forening for Analestri • Norsk forening for Cystisk Fibrose • Norsk forening for Mental Helse • Norsk Forening for Osteogennede Imperfecta • Norsk Forening for Tuberos Sideress • Norsk Immunsviftforbering • Norsk Interesforening for beretvokte • Norsk Interesforening for Stamma • Norsk Landsforening for Laryngectomerte • Norsk Markolepforbering • Norsk Paralyse Forbund • Norsk Reumatiforbund • Norsk Sogrette Forening



Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.,
0030 OSLO

STATENS VEGVESEN OSLO
i. nr. 91/52-186
dato: 940913
saks nr. 363

94/1973
85 552
D14

Deres ref:
Vår fil: MJ-94055.SVO
Vårt arkiv: 425.2
Saksbeh: Marit Jensen

Oslo, 24. august 1994

TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN

Vi viser til høringsbrev av 31. mai 1994.

FFO har ingen kommentarer til selve utredningen av Vestkorridoren, men ønsker å fremlegge vårt syn på tilgjengelighet for funksjonshemmede i transportsammenheng.

For mange funksjonshemmede er det utelukket å benytte kollektivtransport på grunn av at transportmateriell eller stoppesteder ikke er tilgjengelige for mennesker med små eller store funksjonshemninger. FFO mener at funksjonshemmedes behov for transport er en kommunikasjonsak som faller inn under de samme myndigheter som har ansvaret for den øvrige befolkningens transportbehov. FFO ønsker derfor at transportmateriell og terminaler knyttet til Vestkorridoren kan bli ensartet utformet og tilgjengelig for funksjonshemmede.

Da en samferdselspolitisk legger opp til at flest mulig skal kunne benytte kollektive transportmidler, er det viktig at utviklingen av tilgjengelighet for funksjonshemmede fortsetter slik at de kollektive transportmidlene kan fungere som en reell valgmulighet.

Ved innkjøp av personvogmateriell samt utbygging av stasjonsområder har NSB en mulighet til å følge opp Samferdselsdepartementets politikk i praksis. Dette er særdeles viktig innen jernbanesektoren fordi togmateriell har meget høy levealder og krever store grunnlagsinvesteringer.

Mange nye fjerntog er i dag til en viss grad tilpasset bevegelsehemmede, med blant annet egne toaletter for rullestolbrukere. Et stort problem er likevel dårlig tilgjengelighet til stasjonsområder og perronger samt personvognenes høye alder. Det sies i St.meld. nr. 35 (1992-92) Norsk jernbaneplan 1994-97, s. 12: "Videre har NSBs materiell svært høy levealder, noe som betyr dyrt vedlikehold og redusert transportkvalitet". Høydeforskjeller mellom perrong og gulv gjør at mange funksjonshemmede ikke kan ta seg inn i toget på egen hånd. Det samme gjelder avstanden mellom perrong og tog som også ofte er for stor.

FFO legger vesentlig vekt på:

- * At innstigningshøyden i tog eller buss fra plattform må være minst mulig. For rullestolbrukere, bevegelsehemmede, kortvokste og blinde er dette svært viktig for å kunne ta seg inn og ut av transportmiddelet ved egen hjelp. For eldre, barn og passasjerer med barnevogn er dette også et ubetinget gode.
- * Det samme gjelder for at avstanden mellom tog, buss og plattform må være minst mulig.
- * Ved store trafikk-knutepunkter for tog og buss bør krysningspunktene mellom plattformene ligge i samme høyde som plattformen. Aller helst bør man kunne benytte samme plattform ved skifte av transportmiddel.

165

Ved utbygging av Vestkorridoren og eventuelt investering i nytt materiell til denne, er det særdeles viktig at tilgjengelighet for funksjonshemmede blir satt i fokus. Det bør legges vekt på at nye terminaler, perronger, togsett og busser blir brukervennlige for mennesker med synlige og skjulte funksjonshemninger.



FFO mener det bør satses konkret på:

- * utforming av stasjonsområder
- * tilgjengelighet til selve transportmateriellet

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON

Liv Arum

Liv Arum

ass. generalsekretær

Oslo Cyklekrets

Idrettens Hus, Ekebergveien 101, 1178 Oslo 11
Postgiro 0802 2091353, Bankgiro 7064 05 04984
Telefon 02 19 70 81, Telefax 02 68 94 05



HHR
966

Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 dep.

0034 Oslo

Oslo, den 9. september 1994.

Statens Vegvesen Akershus
Postboks 8166 dep.

0034 Oslo

94/2973

B5 552

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr: 91/52 - 182 Dato: 940912

Ark. nr: 363

Vestkorridoren

Vi har gjennomgått "Transportutredning for Vestkorridoren" og "Vegsystemet i Vestkorridoren" og vil fremkomme med følgende bemerkninger: Man har i de senere år kunne konstatere en stadig økende bruk av sykkel både som transportmiddel og til rekreasjon og mosjon. Dessuten opplever man stadig økende forståelse for fordelene ved bruk av sykkel til transportformål både fordi sykkel er ressursbesparende, miljøvennlig og helsemessig fordelaktig. Dette tilsier at man i planleggingen av vegsystemer bør bidra til at forholdene legges til rette også for bruk av sykkel.

I de foreliggende utredninger er på s. 4 under planlegging av vegsystemet i Vestkorridoren nevnt at man forutsetter fortsatt utbygging av sykkel- og gangvegnett gjennom Asker og Bærum.

Det er vår erfaring at det ikke er særlig mer vellykket å kombinere sykklister og fotgjengere enn å kombinere sykklister og bilister.

De kombinerte sykkel- og gangveier kan være tilfredsstillende for sykling på meget korte distanser, som f.eks. barn til nærmeste skole eller husmødre til nærmeste nærbutikk. Derimot finner man sjelden sykkel- og gangveier som tilfredsstillende behovet for den viktigste transportbruk av sykkel, nemlig folk som sykler til og fra arbeidet over en lengre strekning hver dag. For disse er minutter og sekunder like viktige som for bilister. For denne kategori av sykklister er det ikke tilfredsstillende med omveier, svinger, bakker, humper og andre ujevnheter som man finner på de fleste sykkel- og gangveier.

Det bør stilles minst like strenge krav til linjeføring, stigningsforhold, kurver og veidekke for sykkelveier som for bilveier.

Ved planlegging av nye veitraséer bør det etter vår oppfatning lages en gjennomgående sykkelmeter på hver side av kjørebanelen,

slik at de syklistene som ønsker å komme hurtig frem over en lengre strekning kan følge samme trasé som bilistene. Eventuelle gang- og sykkelveier bør komme i tillegg til en slik gjennomgående sykkelmeter.

Vi vil hevde at en slik gjennomgående sykkelmeter langs kjørebanen vil gi en tilfredsstillende sikkerhet både for dem som benytter sykkel som transportmiddel over en lengre strekning og for trenende sykkelryttere. Vi vil understreke at med lettere fremkommelighet for syklistene, vil bruken av sykkel øke ytterligere. Dette vil redusere bilbruken tilsvarende.

Vi vil også understreke at hver gang det bygges en ny bilvei uten adgang for syklistene, blir forholdene mer tungvinte for syklistene, hvilket igjen medfører redusert bruk av sykkel og øket bruk av bil. De nye traséene ved Lysaker og Sandvika er for så vidt gode eksempler på hvordan forholdene er søkt lagt til rette for bilister, mens syklistene bare har fått det vesentlig mer vanskelig og tungvint enn tidligere.

Vi håper at man ved den fortsatte planlegging av veier i Oslo og Akershus vil legge forholdene bedre til rette for syklistene enn det som synes å fremgå av de to foreliggende utredninger.

Med hilsen

Oslo Cyklekrets
Vei- og trafikktutvalget

Asgeir Mamen
Asgeir Mamen

Erik Gjems-Onstad
Erik Gjems-Onstad

Transport i vestkorridoren

Uttalelse fra Trafikkaksjonen, Grensen 8, 0159 Oslo, om «Transportutredning for Vestkorridoren»

«Transportutredning for Vestkorridoren» er laget av Statens Vegvesen og NSB og gjør rede for planer om bilveier og kollektivtransport i Vestkorridoren — Asker, Bærum og Oslo vest. Vårt utgangspunkt for denne uttalelsen er dette: I likhet med andre miljøorganisasjoner mener Trafikkaksjonen at biltrafikken må reduseres. Det gjelder særlig i Oslo-området, hvor mesteparten av støyen og luftforurensningene kommer fra bilene — og hvor bilveier og parkeringsplasser beslaglegger verdige arealer. FNs klimapanel har beregnet at CO₂-utslippene på verdensbasis må reduseres med minst 50 % — og mer i de rike land; for Norges vedkommende trolig ca. 80 %. Selv om CO₂-utslippene pr. bil kan og må reduseres, betyr dette at biltrafikken må kuttes kraftig. Siden bilistene i f.eks. Vestkorridoren har bedre muligheter for alternativ transport enn folk de fleste steder i dette landet, må biltrafikken i dette området mer enn halveres på lengre sikt. Det gjelder iallfall hvis politikerne skal etterfølge anbefalingene i Brundtland-kommisjonen, som de samme politikerne — iallfall ved festlige anledninger — bekjenner seg til.

Trafikken i Vestkorridoren omfatter over 750 000 reiser daglig, et tall som iflg. utredningen forventes å stige til 888 683 i år 2010. De fleste reiser er korte, men en stor del av trafikken i Vestkorridoren skal likevel inn i eller ut av området — til Oslo sentrum eller Grorudalen, Drammen osv. Tiltak i Vestkorridoren vil derfor påvirke trafikken langt utenfor planleggingsområdet.

Utredningen foreligger i en fullversjon og et sammendrag (SD). Trafikkaksjonen

»For hver god vei som bygges, vil flere biler bli tatt i bruk, og jo flere biler det kommer, desto sterkere blir kravet om nye og bedre veier.»
Henry Ford

kan ikke her komme inn på alle detaljene i utredningen, som veier 1,9 kg. For øvrig kan publikasjoner av slike dimensjoner med fordel forsynes med et register.

Vegvesenet underslår at flere og større motorveier gir mer biltrafikk

Statens Vegvesen har som kjent en rekke motorveier og -kryss under utbygging i og rundt Oslo, og enda flere er under planlegging. Utredningen gjør rede for noen slike planer i Vestkorridoren.

Hittil har *enhver ny motorvei eller motorveitvidelse bidratt til mer biltrafikk*. Dette er noe bilismens pionerer — fra Henry Ford til Adolf Hitler — har vært meget klar over. Som trafikkforskeren Anthony Downs har sagt i sin lov om forstoppelse på motorveien i rushtiden: **På motorveien ut fra byen vil trafikken korke seg i rushtidene for å utnytte veiens maksimale kapasitet.**

Dette blir konsekvent underslått av vegvesenet. I denne utredningen er det desto mer påfallende fordi den inneholder en rekke detaljerte beregninger (s. 59-60, bl.a.) om hvordan trafikken påvirkes av andre tiltak: Økning/fjerning av bompenger, parkeringsrestriksjoner, maks kollektivsatsing, «50 % distansekostnad bil», halvert kollektivtakst, lokaltog til Fornebu osv.

Iflg. utredningen må vi (s. 27) fortsatt regne med køer, kork og kaos på store deler av veinettet i Vestkorridoren — særlig på E18 og øst for Sandvika. De planlagte motorveiene og utvidelsene av veinettet vil neppe forandre på dette — alle erfaringer viser at slike anlegg bare flytter på køene.

Under «politiske tiltak» mener vi at også etableringsstopp for bilbaserte kjøpesentre — og evt. høyere avgifter for slike senterdannelser — burde ha vært utredet. Gigantsentre av typen IKEA, Sandvika storsenter og Liertoppen har med hell bidratt til bilkaoset i Vestkorridoren.

44/2973
BS 552

STATENS VEGVESEN OSLO

J. nr: 91/52 - 189 Dato: 9/14

Ark. nr: 363

Nye veier gunstig for bussen?

Nye veier og veitvidelser kan også komme busstrafikken til gode, og på s. 7 (SD) viser Vegvesenet betydelig interesse for bussen. Her ønsker Vesenet nemlig å «finne løsninger som i vesentlig grad bedrer forholdene for busstrafikken» (s. 7, SD). Det samme vesen understreker at «Buss har den største kollektivandelen med ca. 22 000 passasjerer/døgn». At dette tilsvarer ca. 20 % av kollektivandelen, og at andelen krymper sterkt (antagelig til 10-15 %) hvis vi måler i passasjer-km, skal vi ikke gå nærmere inn på her. Bussen har uansett en betydelig andel av kollektivtrafikken i Vestkorridoren.

Imidlertid ser Vesenet interesse for bussen ut til å dale utover i utredningen, for den inneholder ingen beregninger av hvordan f.eks. flere busstyper kan påvirke trafikkmengden.

Trafikkaksjonen gjør oppmerksom på et par forhold:

- Busstyper kan også opprettes på det eksisterende veinett
 - Busstyper vil antagelig bidra til mindre køer, særlig i rushtidene, fordi en buss tar mye mindre plass i veien enn biler med samme antall trafikanter. Hertil kommer den psykologiske effekten når matpakkekjøerne sitter i kø og ser bussene suse forbi. Det kan få de minst motiverte bilistene til å ta bussen neste gang.
 - Anthony Downs har (1962) påvist at nye motorveier generelt har en ugunstig virkning på busstrafikken.
- Trafikkaksjonen mener derfor de eksisterende bilveier er tilstrekkelig.**

Jernbane og T-bane

«Maksimal kollektivdekning» alene forventes å gi ca. 10 000 færre bilturer daglig enn «1990 kollektivsystem», dvs. ca. 2 %. Siden veisystemet belastes på grensen av kapasiteten i rushtidene, kan imidlertid selv 2 % mindre biltrafikk gi en merkbar reduksjon av køene — og av bilavgassene, som øker veldig når bilene står i kø.

Utredningen viser likevel at bedre kollektivtransport er nødvendig, men ikke tilstrekkelig, for å bedre miljøet og trafikksikkerheten i området.

Frogner/Elisenberg NSB-stasjon og Homansbyen T-banestasjon er ikke nevnt i utredningen. Trafikkaksjonen mener at disse må bygges snarest. De ligger utenfor

Vestkorridoren, men må antas å gi en kraftig plussvirkning på kollektivtrafikken også her. Disse stasjonene vil ligge i noen av Oslos og Norges mest tettbodde strøk, og der er også tusenvis av arbeidsplasser.

Syklister

Vegvesenet har åpenbart ikke brydd seg om å beregne mulighetene til å øke sykkelbruken. Riktignok finnes noen beregninger av hvordan endel tiltak vil påvirke antall gang- og sykkeltureturer, men utrolig nok er utbygging og forbedring av sykkelveinettet ikke tatt med her.

I hele utredningen er gående og syklist sauset sammen i én kategori, til tross for at dette i virkeligheten er to til dels vidt forskjellige trafikantergrupper. For mange er de fleste reiser innen Vestkorridoren ikke lenger enn at de kan dekkes med sykkel, mens det må anses som urealistisk — selv for en fortgjenger — å gå tur-retur Asker-Skøyen daglig.

Terrensykler og sykkelhjelmer

Vegvesenets trafikkprognoser er utarbeidet ut fra beregninger som ble gjort i 1990. Siden da har imidlertid to enkle oppfinnelser fått allmenn utbredelse, og allerede begynt å påvirke trafikkmønsteret.

Den ene er terrensykkelen. Mye av Asker og Bærum er kupert, men ved beregning av trafikkprognosene har Vegvesenet neppe tatt i betraktning masseutbredelsen av terrensykler, som gjør det lettere å forsere bakkene. Det skyldes både bedre girsystemer, og at terrensyklene er 5-6 kg lettere enn gammeldagse sykler (de er faktisk også lettere enn mange av «treningsracerne» og «halvracerne» som ble solgt i stort antall rundt 1980). Når syklene er lettere, blir også nedbremsningen mer effektiv, dvs. at det er mulig å holde høyere fart på veier med tett trafikk, fortaut osv.

I 1990, da Vegvesenet foretok trafikkberegningene, hadde denne utviklingen bare såvidt begynt: Terrensykler fantes, men vesentlig blant gutter og unge menn. I dag er de i ferd med å bli standard-sykkelen for syklist av begge kjønn iallfall opp til 40-50-årsalderen.

Terrensyklismen øker mulighetene for bruk av sykkel, særlig i kupert område. Det er lett å tenke seg hvor mye lettere det er å ta seg frem fra Skøyen til Asker på en terrensykkel fremfor en gammeldags

sykkel.

Bedre sykkeldekk — bl.a. piggedekk — har også bidratt til å bedre fremkommeligheten om vinteren. Vi minner om hvilken betydning piggedekkene hadde for utbredelsen av massebilismen i 60-årene.

Den andre nyskapningen er sykkelhjelmen, som i 1990 ennå var en sjeldenhet blant hverdagssyklister. Den reduserer faren for hodeskader med ca. 80 %, men det ser ut til at endel syklist kompenserer ved å sykle på steder hvor de ikke før turde å sykle pga. biltrafikken, eller legger seg til en dristigere kjørestil. I så fall har sykkelhjelmen bidratt til å øke syklistenes fremkommelighet.

Både terrensykkelen og sykkelhjelmen har forlenget begynt å påvirke trafikkmønsteret. Noen iøynefallende eksempler er 1: Oppkomsten av sykkelbud (også pga. små, bærbare og billige mobiltelefoner).

2: Trafikkøkningen i fjerntliggende deler av Osloområdet (jfr. sykkeltoget til Stryken, hvor det jo foreligger nøyaktige tall). For store grupper av syklistere er disse områdene for første gang tilgjengelige for dagsturer (jfr. utviklingen av skiutstyr).

3: Rask sykling på fortauene fordi det nå er mulig å forsere fortauskanten i stor fart. Dette er et reelt problem for mange fotgjengere (selv om hetsen mot syklistene, se nedenfor er vilt overdrevet). Dette kan neppe løses ved at politiet settes til å «ta sykkelbøllene» som noen kaller det: Som kjent har politiet, enten det nå skyldes ineffektivitet eller underbemanning, knapt nok kapasitet til å ta noen som helst. Problemet kan neppe heller løses med «holdningsendringer». Det er urealistisk å tro at man kan holdningsendring alle Norges 2½ mill. syklistere til å bli snille og søte — og selv om man greide det, ville mange gamle mennesker fortsatt få panikk straks de så en syklist på fortauet. Med mindre man klarer å nedfinne bilene, som mange steder gjør det livsfarlig å sykle i kjørebanelen, finnes bare én mulig løsning: Å skille gående og syklistere, i det minste med hvite striper.

4: Hetsen mot syklistene skyldes neppe bare hysteri. Når denne hetsen særlig markedsføres av Aftenposten, som har suverent mest bilannonser, så har det antagelig sammenheng med at dette

presseorgan føler sine interesser truet av sykkelbølgen. (Jfr. at Gunnar Ringevik, direktør for Ullern Bil og en av Norges største bilforhandlere, allerede i 1978 ville ha syklistene vekk fra Oslo.)

Det blir stadig viktigere å skille syklistere og gående — både i trafikken og i trafikkprognosene.

Det ser også ut til at Vegvesenet — i tråd med vanlig praksis på det hold — har satt tidskostnadene for gående og syklistere lik null i nytte-/kostnadsanalysene sine.

Efter vårt skjønn kan også nytteverdien av det som i denne utredningen sies om gående og syklistere, settes lik null.

Trafikk og informatikk

Utredningen ser overhodet ikke ut til å ta i betraktning hvordan informatikken i økende grad vil påvirke all slags fysisk transport. Vi skal vise noen eksempler:

En rekke reiser — særlig arbeids- og tjenestereiser — kan etter hvert gjøres overflødig ved hjelp av videokonferanser, telependling osv. Kjennerne av dette markedet, som Kjeld Heising i Alt om Data og eks-redaktør i Datatid Sven Erik Rødland, regner med at dette kan gi trafikkreduksjoner i fremtiden. Trafikkaksjonen kjenner til at bl.a. endel hotell-direktører for en tid siden holdt en konferanse hvor man diskuterte hvordan denne utfordringen skulle takles.

Ved hjelp av «informasjonsmotorveier» vil forbrukerne kunne bestille alle slags produkter fra sin egen PC. Denne utviklingen er allerede i full gang. Povl Dalsgaard i Ventana International skriver i Kapital-Data 7b/94: «Hvem ville vel ha forestilt seg at det danske postvesen ville levere melk, brød og kaffe på døren om morgenen? Det skjer i dag». Dette kan naturligvis gjøre en del av innkjøpspendlingen overflødig.

Aktiv satsing på informatikk, kombinert med andre miljøvennlige tiltak, kan gi betydelig sterkere reduisering av biltrafikken enn det som ellers er mulig. Teknologien finnes — særlig i Norge, som jo ligger langt fremme på dette deltet. Vestkorridoren er kanskje det området i Norge som er best forsynt med informasjonsteknologi — og følgelig særlig godt egnet til slik virkesomhet.

Derimot vil en fortsatt motorveitbygging og satsing på mer bilisme generelt antagelig spise opp enhver mulig

gevist — med mindre vi får en kraftig prisøkning på olje eller andre faktorer utenfor samferdselspolitikernes kontroll.

Prognosene er meget usikre

Trafikkaksjonen vil understreke at utredningens trafikkprognoser er langt mer usikre enn materialet gir inntrykk av, selv om folk flest vel forstår at anslaget på 888 683 turer i år 2010 ikke er bokstavelig ment. Det er fullt mulig å planlegge for mer biltrafikk og enda mer køer, kork og kaos. Flere motorveier vil bidra til dette, likedan andre former for konvensjonell Høyre-/FrP-politikk: Dyrere og dårligere kollektivtransport, trenering av sykkelveiutbyggingen, flere kjøpesentre, fjerning av bomringen i år 2006, lavere bensinavgifter, oppheving av trafikksaneringer osv.

Til gjengjeld kan en bedre miljøpolitikk, kombinert med forskjellige former for «ny teknologi» og evt. prisøkning på olje, gjøre at biltrafikken reduseres kraftig.

Som kjent er Oslo bystyre delt omtrent på midten i en miljøfiendtlig (H/FrP) og en halv-miljøvennlig (Ap/SV) blokk — men hvilken av disse blokkene som vil få overtaket i perioden fremover mot år 2010, vet ingen.

Konklusjon

Trafikkaksjonen mener at følgende tiltak må gjennomføres for å bedre trafikksituasjonen og miljøet i Vestkorridoren:

- Fullføring av Elisenberg/Skøyen jernbanestasjon
- Utbygging av Nationalthetaret stasjon
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Åsker, eller iallfall Skøyen-Sandvika, i henhold til NSBs anbefalinger med stopp på Lysaker
- Evt. bybane eller lokalbane til Fornebu.
- Bygging av Homansbyen T-banestasjon
- Flere bussfelter — helst langs det eksisterende veinett, men egne bussveier der dette er nødvendig
- Vurdering av trolleybuss på de mest trafikkerte busslinjene, f.eks. langs E18
- Utbygging av et sammenhengende sykkelveinett
- Skille syklistene og gående
- Full byggestopp for nye motorveier og motorveikryss
- Begrensning av transportbehovet ved hjelp av sterk satsing på informatikk, «nye

teletjenester» og bedre utbyggingsmønster (utbygging ved jernbanestasjonene, byggestopp for bilbaserte kjøpesentre osv.).

For Trafikkaksjonen.

Kat Junn
Daglig leder



OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD
Samarbeidsorgan til behandling av spørsmål som berører friluftsliv og naturen, herunder sikring og bruk av friluftsområder i Akershus, Buskerud, Oppland og Oslo
Kontor: Rifleggt. 13, 0470 Oslo • Tlf. 22 95 28 16, Fax 22 48 02 99

HHR

D17

Vår ref.: 4.41.21 UB/-

Deres ref:

Oslo, 10-09-94

Vestkorridoren
Statens vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 Oslo

STATENS VEGVESEN OSLO
J. nr.: 91 / 52 - 197
Dato: 9/10/94
Ark. nr.: 363

Uttalelse til konsekvensutredning fase I og konsekvensutredningsprogram fase II for

NYTT DOBBELTSPOR OG NYTT VEISYSTEM I VESTKORRIDOREN

Kommentarer til konsekvensutredning fase I:

Generelt:

I vår uttalelse til NSBs melding om nytt dobbeltspor Skøyen Åsker fra april 94 uttrykte Oslo og Omland Friluftsråd følgende håp:
"OOF støtter en satsning på høyhastighetstog og ser spesielt positivt på et samarbeid mellom NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus for å avklare rollefordelingen mellom veg og jernbane i første fasen av utredningen. Et bra kollektivtilbud vil forhåpentligvis minske behovet for en større veiutbygging." OOF er derfor overrasket at utredningen presenterer jernbaneløsninger som er en forbedring for fjerntrafikken, men legger fram en trafikk-løsning for Osloregionen som baserer seg først og fremst på veiutbygging og minimale forbedringer i kollektivtilbudet.

OOF stiller seg derfor kritisk til utredningen når det gjelder nærtrafikken. Utredningen gir ikke noen bilde av en samordning av vei- og jernbaneutbyggingen og vi mener at et av målene i utredningen, nemlig å avklare rollefordelingen mellom vei og jernbane, ikke er oppfylt.

Transportutredning:

Transportutredningen er omfangsrik og stoffet vanskelig å bedømme. For å få en virkelig medvirkning i denne høringsrunden burde den legges fram på en mer oversiktlig måte hvor mål, metode og konklusjoner kommer klart fram.

167

Hensyn til friluftslivet og rekreasjonsområder:

OOF anser konsekvensvurderingen av friluftsliv- og rekreasjonsområder som en bra oversikt, men for å vurdere konsekvensene, spesielt barrieredivisjonen bør friluftsliv- og rekreasjonsområder også klassifiseres ut fra brukshyppighet, brukergrupper og opplevelsesverdi. Det er nødvendig med detaljerte kart for å kunne vurdere nærområder og turområder. Turvei A1 langs Lysakerelva mangler på kartgrunnlaget. Barrieredivisjonen må utredes som et eget punkt i fase II.

Trasévalg og konsekvenser for grønt- og friluftsområder:**Jernbane:**

Når det gjelder strekningen Asker - Sandvika anser OOF den indre linjen som beste løsning. For dagstrekningen Solstad/Åstad bør det på et tidlig stadium vises på en anskuelig måte mulige skjermingstiltak mot Skaugumåsen og Marka og løsninger for kryssing av banen for tur- og skigåere.

OOF er enig i NSBs konklusjon som anbefaler å arbeide videre med alternativene H og J med Lysaker som stasjon. For friluftslivet og grøntstrukturen er Lysakerelva en viktig åre og det er da meget positivt at det skal arbeides videre med alternativ J4. En jernbaneforbindelse til Fornebu (både nærtrafikk og flytrafikk til Gardermoen) anser OOF som viktig for den videre utbygningen av Fornebu. Det bør arbeides videre med å finne løsninger som sparer Holtekilen.

Veiutbygging:

OOF støtter anbefalingen med å arbeide videre med Fornebulinjen. Det kan gi miljøgevinster langs den eksisterende E18 og forminske barrieren med tanke på friluftsliv og rekreasjon. Derimot anser vi alternativ C og en broløsning over Lysakerelva som uakseptabelt.

Kommentarer til konsekvensutredningsprogram fase II:**Rollefordeling vei/jernbane:**

For å finne fram til gode nærtrafikk-løsninger i Osloregionen bør det arbeides videre med en samkjøring av NSB og Statens Vegvesens planer også i fase II.

Virkningen av utbyggingen på transportsystemet i regionen ellers bør utredes for å kunne vurdere tiltakene i sammenheng og for å unngå flaskehalsar inn mot Oslo.

Program for konsekvensutredningen:

OOF ønsker seg en konsekvensvurdering av alternative kombinasjoner av vei- og kollektivsystemer (noen kombinasjoner er vist under punkt 3.4. i konsekvensutredning fase I).

Først da vil man kunne vurdere utbygningens hele omfang når det gjelder barrieredivisjonen av vei- og jernbaneutbyggingen, den samlede støybelastningen i de enkelte områdene (også for friluftsområder), konsekvensene for naturen, friluftsområder og turveier (se også kommentarene for fase I).


Hvor det er inngrep i friluftsområder (det gjelder også de små grønne nærområder) ville det være nyttig å legge fram avbøtende tiltak der det er mulig for å kunne avveie konsekvensene.

Ønske om utredning av følgende alternativer:

Oslo og Omland Friluftsråd vil gjerne at man ser på følgende løsninger i tillegg til de anbefalte hovedalternativene: I hovedalternativ B bør det legges fram alternativer på Fornebus flyplassområdet (forlengelse av tunnelen). En firefeltsveipå dette stedet ville skape en ny barriere for den fremtidige Fornebuutbyggingen og vil ha negative konsekvenser for grøntstrukturen. Det bør sees på alternativer i følgende sårbare eller belastede områder: Skøyen, kryssing av Lysakerelva, Holtekilen, Åstaddammenområdet.

Vennlig hilsen


Tore Hauge
gen.sekr.


Ulla Hahn
konsulent

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavdelingen
Akershus fylkeskommune, miljøvernavdelingen
Oslo kommune, park- og idrettsvesenet
Oslo kommune, miljøvernetaten. Avdeling for natur- og miljøvern
Bydelsutvalg 1, 25
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
Kontaktutvalget for velforeningene i Oslo
Bærumsmarkas Venner
Naturvernforbundet i Bærum
Bærum Velforbund
Asker kommune, park- og friluftsnemnda
Asker velforbund
Asker natur- og miljøvern



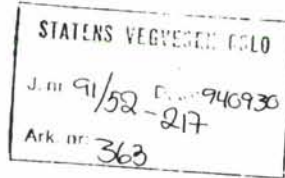
HHR
NOR _S
AUTOMOBIL-FORBUND
AVDELING ASKER OG BÆRUM



NORGES
AUTOMOBIL-FORBUND
AVDELING ASKER OG BÆRUM

D18
VESTKORRIDOREN
Statens Vegvesen Oslo
Boks 8037, Dep.

0030 OSLO



290994
1301 SANDVIKA.

SAK: KONSEKVENsutredning fase 1, VEG OG JERNBANE I VESTKORRIDOREN

Hver tredje bileier i Asker og Bærum er medlem av vår lokale NAF-avdeling. Vi i NAF avd. Asker og Bærum påberoper oss derfor talsmannsrollen for en stor brukergruppe av veiene i Vestkorridoren.

Først etter annonsering i Asker og Bærums Budstikke av informasjonsmøte på Holtekilen Folkehøyskole den 19. d.s, ble vi gjort kjent med utredningen. På møte fikk vi et eksemplar, og vi tillater oss derfor å komme med følgende synspunkter :

En ny E-18 må ha kapasitet og standard som tilfredsstillende bilistenes behov. Det virker naivt å tro at økningen i trafikkvolumet frem til år 2010 kun blir 15%.

Det er en kjensgjerning at dagens samfunn har et høyt antall yrkesaktive som er avhengig av å bruke bil for å kunne utføre sitt arbeid. Dessuten er bruk av bil ofte det eneste fornuftige alternativ for barnefamilier med begge foreldrene i arbeid og barn i barnehage/skole. Likeledes er det en kjensgjerning at bosetningsmønsteret i Asker og Bærum er spredt, noe som gjør bruk av kollektive transportmidler komplisert og vanskelig.

I stikkordsform vil NAF Asker og Bærum kreve at det må tas hensyn til følgende ved prosjektering og bygging av ny E-18 :

Kapasitet

Såvel gjennomgangstraikk, som lokaltrafikk må kunne avvikles effektivt, og uten vesentlig kødannelse selv i rushtiden.

Miljø

Ved kø, stillstand og "rykkekjøring" øker forurensingen fra bilene vesentlig. Dermed belastes lokalområdene unødvendig med forurensende utslipp og støy.

Samfunnsøkonomi

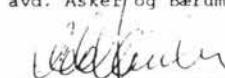
Med politiske virkemidler som gjør at bilene blir dyrere å bruke vil få konsekvenser for næringslivet i form av økte kostnader å dårligere konkurranse. I tillegg til tap av arbeidstid, som i dag er betydelig, vil de økte kostnadene medføre tap av arbeidsplasser.

Sikkerhet

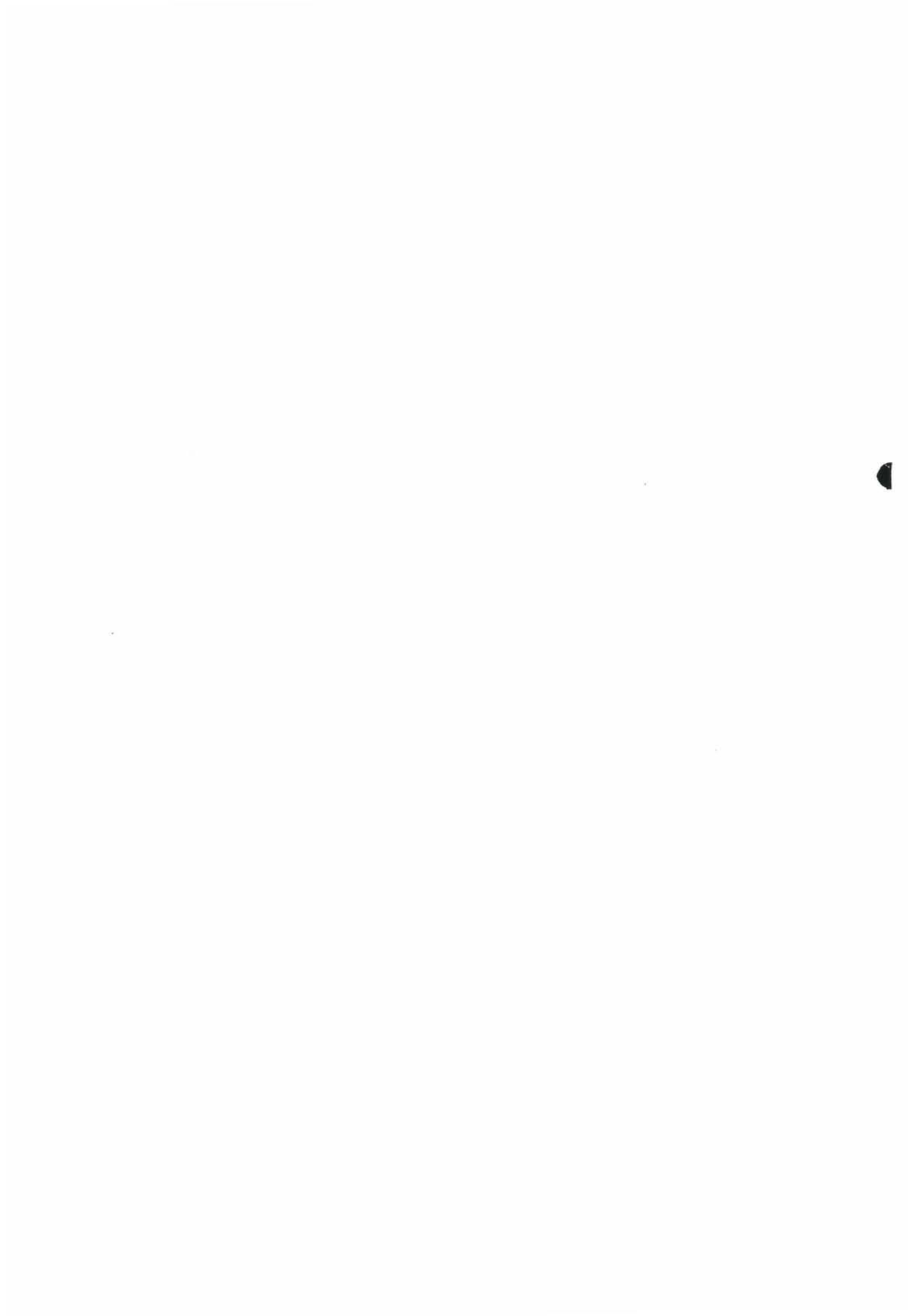
Lav fremkommelighet og lange køer er irritasjonsfremmende og frustrerende. Det tas store sjanser, og ulykkesstatistikken viser allerede dystre tall.

Styret i NAF avd. Asker og Bærum forventer å bli tatt med på den videre høringen i forbindelse med Vestkorridoren, samt ved alle fremtidige høringer med utbygging av veier som vil eller kan berøre våre to kommuner.

Med vennlig hilsen
Norges Automobil-Forbund
avd. Asker og Bærum



Odd Samuelsen
formann



E PRIVATE



E1

kopi til SVU
Olsens Enke Hagesenter AS
Sigurd Iversens vei 2
P.b. 276 Skøyen
0212 OSLO
Telefon 22 50 01 70
Telefax 22 50 22 92
Bankgironummer 7334.05.70755

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
Strømsø Torg 1

3006 DRAMMEN

94/2973

BS 552

E2

8 SEPT. 1994

[Handwritten signature]

Vestkorridoren
Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep.

0030 OSLO

NSB BANE	Kass. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak Doknr. <i>94/2973</i>	
Arkivbet. <i>B 6 552</i>	

Vår ref.: B127001.JEE/ER

Oslo, 7. september 1994

Skøyen 29. august 1994

Vedr. konsekvensutredning Fase I - høring

Vi viser til mottatt utredning "Vestkorridoren" Skøyen-Asker, og vårt brev 14/4 1993.

Vi håper at det sikres god nok tilgjengelighet, at det tas hensyn til støy mot oss, og at ikke anleggsarbeidet er midt i hovedsesongen vår (15/4-15/6).

Det gleder oss at noen av løsningene som ville fått drastiske konsekvenser for oss ser ut til å være borte/lite aktuelle.

Olsens Enke har vært på dette stedet i over 100 år og virksomheten er således en del av det historiske lokalmiljøet vi håper å kunne videreføre.

Vennlig hilsen
For J. Olsens Enke Hagesenter AS

[Handwritten signature]
Kjetil Søndre

TRANSPORTUTREDNING - VESTKORRIDOREN

Vår bedrift er høringsinstans som eier og utbygger av eiendommen "Olsens Enke" som er direkte berørt av vedtatt byggeforbud på vel 20% av eiendommen, se vedlagte kartskisse.

Vi gleder oss over at NSB's behov nå er endret idet vi forstår at alle tog nå forutsettes å stoppe også på Lysaker stasjon.

Plan- og Bygningsetaten i Oslo fremla i juli sin høringsuttalelse som da viser at de fremtidige sportraceer kan føres ut fra NSB's egne arealer på Bestum. Vi viser også til høringsuttalelser fra Ullern Bydelsforvaltning som "ikke kan akseptere NSB's forslag om tunnelnedgang langs Harbitzalleen". Vi forstår at også NSB med hensyn til miljø og økonomi ser fordeler i å unngå spor langs Harbitzalleen inn i tunnel på vår eiendom.

På disse premisser ber vi inntrengende om en rask avgjørelse for denne del av planen slik at det midlertidige byggeforbudet kan oppheves. Grunnlaget for byggeforbudsvedtaket i Byutviklingskomiteen er nå helt endret og det vil være best om NSB selv tar initiativ til at byggeforbudet blir opphevet.

Vår situasjon vil fremgå av eiendommens status pr. i dag etter at NSB's planer endret utbyggingsplanene med utsatt byggestart i 1 år, kfr. vedlagte kartskisse:

Felt A	Barnehage i drift fra august -93	
Felt B	191 leil. (182 solgt)	innflytting fra august -94
Felt C	54 leil. (4 solgt)	byggemeldt juni -94, byggestart 01.10.94
Felt D	ca. 26 leil.	byggemeldt ca. okt.-94, byggestart 01.01.95
Felt E	ca. 110 leil.	byggemeldt ca. jan.-95, byggestart 01.03.95

For å holde kontinuiteten i utbyggingen har vi nå måttet starte detaljeringen av Felt E som om byggeforbudet blir opphevet raskt.

172

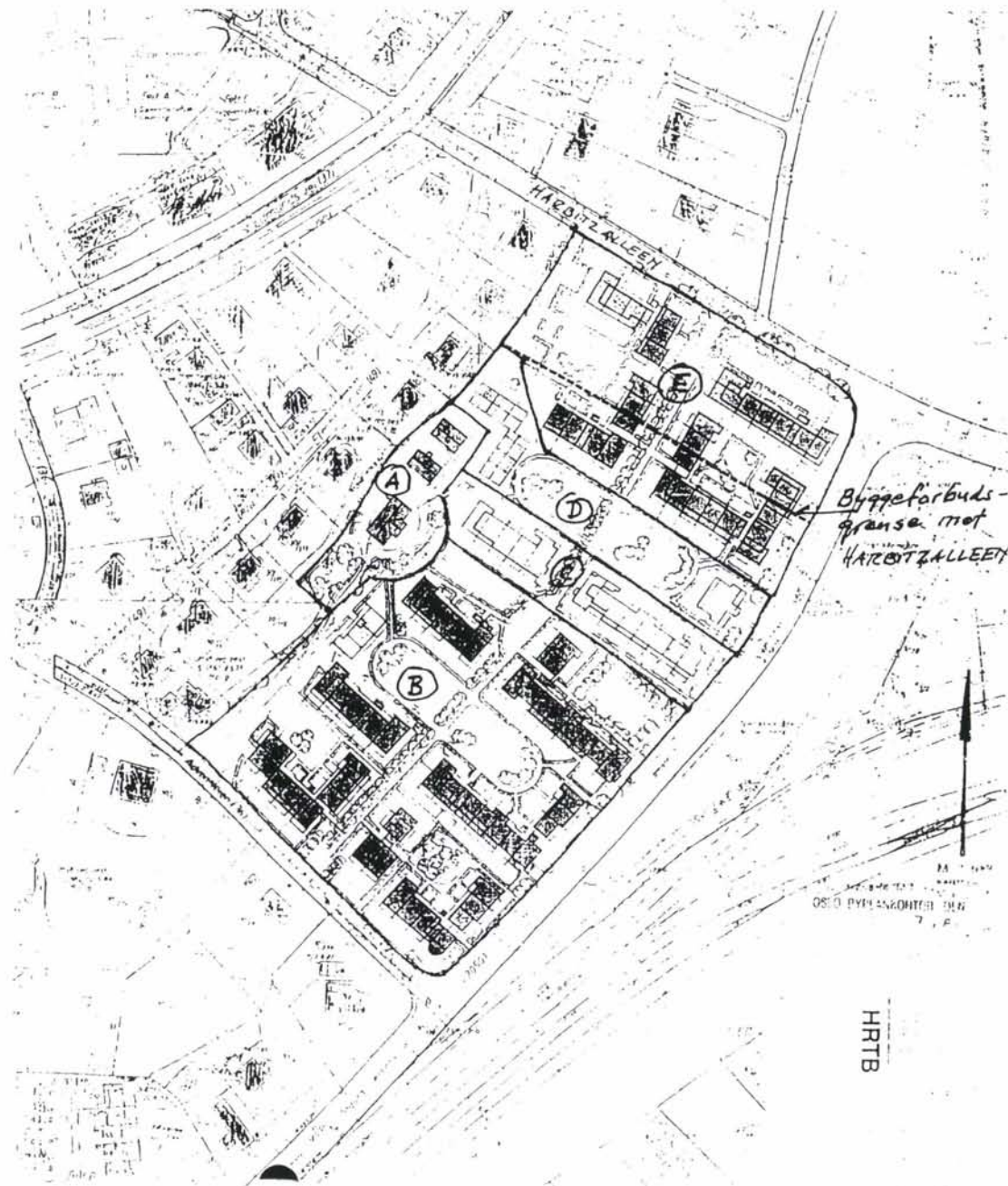
Side 2

Ut fra hensyn til bestående boligmiljø, vårt boligmiljø på Olsens Enke, evt. tap av ca. 80 boliger på vår eiendom og unødvendige kostnader for NSB til investeringer og erstatninger, bør det være mulig å vise at NSB kan ta raske delbeslutninger.

Vi ber om å bli holdt orientert i den videre saksbehandling, idet vi er tvunget til å ta vesentlige beslutninger før formelle vedtak.

Med vennlig hilsen
RAGNAR EVENSEN AS

Jon Erik Evensen
Jon Erik Evensen
Direktør



KOPI: NSB Bane Region Sør
NSB Konsernstab strategi
Plan- og Bygningsetaten, Oslo kommune
Byrådsavdeling for kultur og byutvikling, Oslo kommune
Ullern Bydelsforvaltning

E3 (27)

PKV
3. 20. 94
PKV
Arkw

Vestkorridoren
Statens Vegvesen Oslo
Postboks 8037 Dep
0030 Oslo

NSB Bane Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

NSB BANE	Kont. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak./Doknr. 94/2973	
Arkivbet. DS 552	

Oslo, 28. sept. 1994

Vår ref.: MEJ/KU

**TRANSPORTUTREDNING VESTKORRIDOREN - HØRINGSUTTALELSE
KONSEKVENSTREDDINGSFASE 1 M.M.**

1. Løvenskiold-Vækerø viser til tidligere telefonsamtaler med Anne Sigrid Hamran/NSB, senest 13.09.94 der vi fikk utsatt høringsfristen til 01.10.94.
2. De foreliggende planer berører følgende eiendommer eid eller disponert av Løvenskiold-Vækerø/Familien Løvenskiold:

- Gnr. 7 bnr. 1 - Vækerø hovedgård, Drammensvn. 250
- Gnr. 7 bnr. 33 - Vækerø, Drammensvn. 230
- Gnr. 7 bnr. 78 - Vækerø, Drammensvn. 230
- Gnr. 7 bnr. 82 - Vækerø, Drammensvn. 230
- Gnr. 6 bnr. 635 - Drammensvn. 214
- Gnr. 7 bnr. 38 - Sørvangen 24
- Gnr. 7 bnr. 74 - Sørvangen 21

Gnr. 7 bnr. 1 - Vækerø Hovedgård eies og bebos av Ingegjerd Løvenskiold. Eiendommen er delvis regulert til bevaring.

Gnr. 7 bnr. 33, 78 og 82 - Vækerø, eies av Ingegjerd Løvenskiold og disponeres av Løvenskiold-Vækerø A/S. På området ligger Løvenskiold-Vækerøs hovedadministrasjonsbygg og bedriftens største byggevarerhus. Totalt antall ansatte i de to bygg er ca. 170 personer.

Gnr. 6 bnr. 635 eies av Oslo Kommune og festes av K/S La-Sa Bygg A/S (Harald Løvenskiolds dødsbo) som også eier bygget på eiendommen. Bygget leies ut til kontorformål samt båtrelatert virksomhet m/marina.

Gnr. 7 bnr. 38, Sørvangen 24, eies av Harald Løvenskiolds dødsbo. På eiendommen ligger to 4-mannsboliger.

Gnr. 7 bnr. 74, Sørvangen 21, eies av Harald Løvenskiolds dødsbo. På eiendommen ligger en 2-mannsbolig.

3. Planene beskrevet i konsekvensutredningen er av såpass grov karakter at det er umulig å vurdere hvorvidt våre eiendommer blir direkte fysisk berørt. Det er også vanskelig på det nåværende tidspunkt i planprosessen å vurdere andre konsekvenser av de ulike alternativ.

En særdeles kritisk faktor, ikke minst for byggevarerhuset, er tilgjengeligheten/adkomstmulighetene til Vækerøområdet under og etter eventuell utbygging. I konsekvensutredningen for nytt veganlegg alternativene A og C er antydning store trafikkavviklingsproblemer i anleggsperioden. Byggevarerhuset på Vækerø er et av landets største med en stor tilstrømming av kunder. Byggevarerhuset er hovedbærebjelken i Løvenskiold-Vækerøs handelsvirksomhet. Redusert tilgjengelighet til Vækerøområdet vil kunne få dramatiske følger for denne delen av vår virksomhet. Vi forutsetter at planmyndighetene/tiltakshaverne i det videre arbeid legger avgjørende vekt på å opprettholde eventuelt forbedre adkomstmuligheten/tilgjengeligheten til denne delen av Vestkorridorens nærområde. Om nødvendig ber vi om at andre hovedløsninger enn de anbefalte også vurderes i den videre planprosess.

Forøvrig finner vi grunn til å understreke Vækerøområdets kulturhistoriske verdi og spesielt eiendommen Vækerø Hovedgård som er delvis regulert til spesialområde bevaring.

4. Det forutsettes at vi blir holdt løpende orientert om det videre planarbeid og at vi snarest mulig får tilgang til et mer detaljert planmateriale.

Med vennlig hilsen
pr. LØVENSKIOLD-VÆKERØ A/S /
INGEGJERD LØVENSKIOLD / HARALD LØVENSKIOLDS DØDSBO

Morten E. Johannesen
Eiendomssjef Løvenskiold-Vækerø A/S.

ORDFØREREN I ASKER

NSB - DRAMMEN.

NSB 6 11E	Kass. Kode
ARKIVET DR. VIMEN	
Sak Doknr. 94/2973	
Målbet. BS 552	

Kopi 2/0

E4

8. september 1994

16.09.94 P. Lar

JOB 1/9

RBA 17.9.94

TOE 20.09.94

PROTEST MOT PLANLAGT JERBANESPOR - ASKER TERRASSE.

Vi viser til de orienteringer som er gitt i forbindelse med planlegging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker og de mangelfulle opplysninger som er gitt i denne forbindelse. Vi viser spesielt til de kart som er utarbeidet av NSB og som er direkte misvisende.

Vi nedlegger med dette en formell protest mot de planer som foreligger ved at det nye jernbanespor skal legges i dagen i deler av Asker terrasse.

Vi peker i denne sammenheng på hvor sødeleggende dette vil være for et etablert bomiljø. Vi som bor her har planlagt både utbygging og utvidelser med tanke på at vi skal fortsette å leve i dette miljøet, men vi føler oss svært usikre på om dette vil være mulig dersom planene blir realisert.

Vi forventer at den politiske ledelse gjør sitt ytterste for at jernbanen kan legges under jorden slik som dette er endret til ved bebyggelse i Bærum kommune mellom Asker og Oslo. Vi forventer også at saken blir pledert med tilstrekkelig alvor og tyngde i de fora hvor saken blir behandlet.

Videre forventer vi å bli fortløpende orientert om hvilke tiltak som kommunen og NSB i fellesskap tar sikte på for å frembringe en gunstig løsning for oss.

Vi krever videre å bli orientert om hvilke klageadganger og rettigheter vi har i henhold til lovverket slik at vi kan ivareta våre interesser på en tilfredstillende måte.

Vi viser forøvrig til vedlagte underskriftliste med adresser.

Kopi: De politiske partier i Asker
Asker Velforbund
Beboere i Asker terrasse m.v.

NAVN	ADRESSE
Kjell Einge-Andersen	Asker Terrasse 2/
Gully Moe	— " — 29
Tring Skare	— " — 20
Kate Magnussen	— " — 15
Elisabeth Magnus	— " —
Christian Næss	— " — 11
Dyvein Næss	— " — 11
Grete Næss	Asker Terr 5
Arstein Næss jr	Asker Terr 11
Tuik Skarfelt	Asker Terrasse 10.
Anne Ingvang Skarfelt	— " —
Rode B. Følseth	— " — 4
Kora Michélet	Asker Terr. 1.
— " —	— " — 1
Hilge Huser	— " — 3
Lillian Kaurin	— " — 19
Alge Kaurin	— " — 30
Annemari Nilsen	— " — 15
Hege Bisdal	Asker Terrasse 47
Gre Saier Zund	Asker Terrasse 63B
John Næver	Asker Terr 58
Birger Odum	Bulken Jew 51
— " —	— " — 50
— " —	Asker terrasse 31
ARNE KIE	Asker terr. 33
THOR CHRISTOFFERSON	ASKER TERR. 37.
— " —	Asker Terrasse 48

NSB Bane Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen



Kopi SVD
SVD

3 SEPT. 1994

NSB BANE	Kass. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak/Doknr. 94/2973	
Arkivbet. BS 552	

Sandvika, 11 september 1994

139.94 Plan

KU FASE 1

Viser til brev av 23.08.94 (94/2973 BS 552) til noen av de berørte grunneiere i østre del av Jongsåsveien, om planer for utbygging av den såkalte Vestkorridoren og KU fase 1.

Grunneier i gnr. 51, bnr. 119 har overhode ikke mottatt varslings og kun gjennom naboene blitt gjort oppmerksom på planen.

På grunn av at vi såpass sent ble klar over disse planene, har vi hatt svært kort tid til å foreta en vurdering, men har på nåværende tidspunkt følgende bemerkninger:

1. Tunnelinnslaget som er planlagt i Jongsåsveien vil føre til at minst tre eiendommer blir ubeboelige, og adkomsten til ytterligere fire eiendommer ser ut til å bli uforholdsmessig komplisert.
2. Den skissen som er utarbeidet for å informere de beboere som blir berørt av grunnundersøkelsene er basert på kart som er flere år gamle. Når en såpass omfattende plan legges frem, bør kartene stemme bedre med virkeligheten.
3. Sporet ut fra Sandvika Stasjon mot h.h.v. Ringerike og Asker er lagt som daglinje i en bue nord for dagens spor, noe som medfører støy og ser lite hensiktsmessig ut for et høyhastighetstog.
4. Anleggsarbeidene dobbeltsporet medfører vil ødelegge flere viktige kulturminner og fredede områder, blant annet vil den såkalte "Pensehaugen" måtte fjernes. Av oss som bor her bidrar denne haugen til å dempe støy fra E16, og er et kjærtegnet og kjent bidrag til et trivelig miljø.
5. Planen bør forkastes slik den fremstår idag.

FORSLAG TIL PROGRAM FOR KU FASE 2

NSB's dobbeltspor Asker - Sandvika og Ringerike - Sandvika legges helt og fullt i tunnel under feltbebyggelsen i Sandvika, med en ny stasjon under dagens Sandvika stasjon. Dette vil skåne beboerne i Bærum for støy og legge beslag på et minimum av natur og kulturminner.

Vi forbeholder oss imidlertid retten til å komme tilbake til ytterligere kommentarer på et senere tidspunkt, men begrenser oss i denne omgang til det ovenstående på grunn av den korte tiden vi har hatt til disposisjon før høringsfristens utløp.

Med vennlig hilsen

Grunneierne i det berørte området

Gnr. 51 bnr. 77 Terje Werner

Gnr. 51 bnr. 277 Terje Werner

Gnr. 51 bnr. 89 Johan Gedde Dahl

Gnr. 51 bnr. 119 Knut Larsen

Gnr. 51 bnr. 87 Asgeir Olsen

Gnr. 51 bnr. 219 Asgeir Olsen

Gnr. 51 bnr. 72 Jan Spilleth

cc: Jongsåsen vel
Tanum vel
Bærum kommune

Kopi 15/500

Kopi 500

171

Oslo den 130994.

E6

NSB Bane Region Sør,
Plankontoret,

3006 DRAMMEN.

Peter W. Jebsen
Nordraaksvei 13b
1324 Lysaker

E7

BS 552 24/2973

NORGES STÅTSBANER		ross.kode
23 SEPT. 1994		
Sak/Doknr.	12/786	
Arkivnr.	555	

NSB Konsernstab strateg
Prinsens gt 7-9
0107 Oslo

7.10.94
Perr

16.9.94 Perr

Ad. NSB og Statens Vegvesen's utbygningsplaner for
veg og jernbane.
Vestkorridoren.

Lysaker 21. sept 1994

G.nr. 212 - B.nr. 87, Oslo, adresse Bygdøy Alle 109, 0273 Oslo 2,
som ligger helt inn til eksisterende dobbeltspor ved utgangen av
jernbanetunnelen under Oslo's vestsida og sporene i fra Fillipstad
og vestover, med veksling på baneområdet, utenfor nevnte adresse,
protester herved mot øket togtrafikk/ hurtigtog i
åpen trasè,

Vedr Jernbane i Vestkorridoren- høringsuttalelse med
frist 1.okt 1994

Som beboer og eier av bolig i berørte område på Lysaker vil
jeg på det sterkeste protestere mot bygging av nytt hurtigtog
spor på bakkenivå (alternativ H1 i NSBs planverk.) Prinsipielt
ønskes mest mulig av ny "tog aktivitet" lagt under bakkenivå og
byggeplaner etter NSBs modell J4 anses mest i tråd med dette ønske.

En viser til sak nr. 92/3310, Region Øst, NSB, Oslo, der
beboerne tidligere har levert inn klage på støy i fra
togene, persontog og godstog. 4 leiligheter vender mot banen.
Etter telefonisk meddelelse i fra Bydellegekontoret er saken nå til i
behandling hos Miljø og Næringsmiddelsetaten/Fylkesmannen i
Oslo og Akershus p.g. av uoverstemmelser mellom nevnte parter og NSB.

Alle tog passerer eiendommen, noen godstog to ganger p.g. av
vekslingen, og også tog som skal i stall.
Mer belastning kan ikke tåles. Det er for mye som det er .

En må vel kunne våge seg til å minne NSB om at det lar seg
gjøre å legge sporene her "under tak".
Tidligere innleverte klage og denne bør vel samordnes.

En viser til at det er tettbefolket område dette gjelder og
således ikke bare Bygdøy Alle 109.

Håper at protesten når frem og at det blir tatt hensyn til
miljøbevarende tiltak, slik som det er sagt i brosjyrene om
Vestkorridoren.

Med hilsen

Peter Jebsen

Kopi: Bærum formannskap
1300 Sandvika

Med hilsen
på vegne av beboerne i Bygdøy Alle 109,
Kristine Svensson
Styremedlem.

Kopi til : NSB- Region øst, Oslo.
A. Pettersen, Bydellegekontoret for Bydel 2, Oslo.

Kopi SVD

Marianne Juell Pettersen
Sigurd Iversensvei 42 a
0275 Oslo

E8

Juell Pettersen m.v. for så at dette
brevet blir ansett som Brev- og
at de alle kommer på mailings list
et ikke utspill. Her under
sammensvarer om ca 2 mnd for å
vite hva som skal gjøres utvokring
knyttet til byplanforsking

B5 552
94/2973

Asi

Ullern Trafikk og miljøkommite
v/ Tom S. Vadholm
Holgerslystveien 23 A
0280 Oslo

3 20/14
Pcr

Ang.: Planene om bygging av tunell for jernbanen på Bestum.

Vi viser til Plan og bygningsetatens planer som ble lagt fram på folkemøte i Ullern bydel 19. August, der det ble vist tegninger med tunellnedgang på hjørnet mellom Sigurd Iversensvei og Bestumveien. Vi har etter dette tatt kontakt med Tor Indrevold i Plan og bygningsetaten som har bekreftet vår frykt for at dette kan føre til rasering av tre eiendommer Br.nr/g.nr. 6/14,30/285 og 30/310. Dette vil ramme en familie meget sterkt. Vi er nå tre generasjoner som bor her, men 5 generasjon som bebod denne eiendommen. Det elste huset på tomten er et av Bestums 12 første hus, og et av de få som fortsatt eksisterer. Huset er et tømmerhus bygget ca år 1874. Vi mener derfor at et viktig kulturminne går tapt. Vi har vært i kontakt med byantikvaren som er interessert i huset. Vi ber derfor om at dette blir tatt hensyn til ved videre vurdering av planene for tunellnedgang på Bestum.

Med hilsen

Marianne Juell Pettersen

for Hege Juell Johansen og Marianne Juell Pettersen

kopi:
Tor Indrevold
Plan og bygningsetaten
Tr.hjemsveien 5
0560 Oslo

NSB Konsernstab strategi
v/Anne Sigrid Hamran
Prinsens gate 7
0107 Oslo

14 SEPT 1994 94/2973 B5 552

NORGES STATSBANER		Kass.kode
12 SEPT. 1994		
Sak/Doknr.	92/786 x	
Arkivbet.	1555-9	

NSB Konsernstab; Strategi

Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

E9

Oslo 09.09.94

Ang. "Vestkorridoren"; Jernbanepaner Skøyen - Asker

Jeg har med interesse lest et sammendrag av NSBs planutredning og konsekvensanalyse vedrørende jernbanepaner i "Vestkorridoren". Så langt jeg har forstått har planene blitt møtt med mye motstand av kommunale etater og andre berørte på grunn av miljølempen og dårlig lønnsomhet.

Jeg vil her la miljølempene ligge å konsentrere meg om i hvor stor grad det er behov for den omfattende utbyggingen. For meg synes planene om et nytt dobbeltspor for hele strekningen overdimensjonerte i forhold til den trafikk som man med rimelighet kan forvente i overskuelig framtid. Med tanke på de store investeringer det er behov for også på andre baner i landet synes det noe råflott på det nåværende tidspunkt å bruke NOK 2,5 milliarder til et helt nytt dobbeltspor for strekningen Skøyen - Asker slik det er indikert i utredningen. Investeringen gir heller ikke den helt store samfunnsmessige avkastningen.

Hvis det virkelig er slik at NSB har et reelt og akutt behov for 4 spor på strekningen Skøyen - Asker kommer endel utsagn fra NSB om jernbanens fordeler overfor vegtrafikk med hensyn til arealeffektivitet i et noe merkelig lys. Forbi Lysaker transporterer NSB idag i underkant av 10 millioner reisende i året på en korridor som er ca 20 m bred, d.v.s under 500 000 reisende i året per m korridorbredde. E-18 forbi Lysaker har en ÅDT på ca 95 000 og beslaglegger en korridor på vel 50 meter bredde. Med ca 1,4 personer per bil (inkludert busser) transporteres det på E-18 forbi Lysaker sannsynligvis over 50 millioner reisende i året. Dette tilsvarer ca 1 million reisende i året per m korridorbredde, hvilket er det dobbelte av jernbanen på samme strekning.

NSB sier i "Ny kurs for jernbanen" (side 16) at jernbanen er 4 - 5 ganger så arealeffektiv som biltransport. Dette rimer ikke med planene for "Vestkorridoren".

Jeg er enig i at det er behov for kapasitetsøkning på strekningen i topptrafikktime, hovedsakelig på grunn av at de stoppende lokaltog benytter mye lengre kjøretid på strekningen enn mer direktegående tog. Hvis man tar fatt i det problemet tror jeg tilstrekkelig kapasitetsøkning kan oppnås på en mye billigere måte som vist i det vedlagte notat. Hovedidéen i notatet er en enkeltsporet direktelinje fra Sandvika til Asker med alternerende kjøretretning som vekselvis parallelkjøres med de stoppende lokaltog. I tillegg bør det anlegges forbikjøringsspor på deler av strekningen Sandvika - Skøyen (f.eks Høvik - Lysaker), for å redusere sårbarheten ved forsinkelser. Kombinert med forsterket

kapasitet på de tog som kjøres vil dette gi tilstrekkelig jernbanekapasitet i "Vestkorridoren" i overskuelig framtid.

Et nytt dobbeltspor på hele strekningen Skøyen - Sandvika kan muligens gi noe større reduksjoner i kjøretiden. Men hvis vi har som forutsetning at det er regionaltrafikk i Østlandsområdet som i første rekke skal betjenes vil det for de fleste tog være markedsgrunnlag for opptil flere stopp på strekningen (f.eks Asker, Sandvika og Lysaker), og da blir kjøretidsforskjellene relativt marginale.

Til slutt i notatet har jeg gjort meg noen tanker om behov og muligheter for en ny øst-vest jernbane igjennom Oslo som kan tenkes lagt i tunnel relativt parallelt med Store Ringvei fra Lysakerområdet til Storo/Grefsen. I tillegg til å fjerne godstogene fra Oslo S kan banen åpne for ny kollektivtrafikk til store nærings- og institusjonsområder langs Store Ringvei, samt gi flyplasstogene bedre dekning av store boligområder i det nordlige Oslo. Dette er folkerike og ressurssterke områder som har relativt tung atkomst til de stasjoner som forventes å bli betjent av flyplasstogene.

Hvorvidt det er økonomisk trafikkgrunnlag for en slik forbindelse, som blir relativt dyr, må eventuelt vurderes nærmere, men Arealplanen for Oslo fra 1990 skisserer betydelig framtidig nærings- og boligutvikling langs korridoren som betjenes av banen. I tillegg kan banen med riktig stasjonsplassering gi gode overgangsmuligheter til byens interne kollektivtransportsystem samt god bilatkomst til stasjonene.

Vennlig hilsen


Terje Andersen

Adr. Ullern Allé 119
0381 OSLO 3

kopi: NSB Bane; Region Øst
NSB Bane; Strategi

Jernbaneutbygging i "Vestkorridoren"; Skøyen - Asker.

Fra: Terje Andersen

1. Dagens situasjon

Kapasiteten med hensyn til antall tog på strekningen Skøyen - Asker er i deler av døgnet (3 - 4 timer) tilnærmet fullt utnyttet, og innføring av ytterligere tog vil gå på bekostning av kjøretid da direktegående tog vil bli forsinket av lokaltog som stopper på alle stasjoner. På den annen side er kapasiteten til de enkelte tog langt fra utnyttet, og ytterligere vogner kan tilsettes de fleste tog uten at det skaper problemer med hensyn til materiellbruk eller plattformlengder. Dette gjelder både lokaltog, IC-tog, regiontog og fjerntog.

Det som i første omgang begrenser togkapasiteten på dagens spor er den blandede trafikk av fjerntog og lokaltog. Hvis alle tog kjører like fort på strekningen, og hvert tog beslaglegger en sporblokk i maksimum 3 minutter, har man en teoretisk kapasitet på 20 tog i hver retning per time. Dette er mye mer enn dagens behov. Totalt er det i topptrafikk-timene i dag 11 - 12 tog i den mest belastede retning.

Lokaltog som stopper på strekningen Skøyen - Asker bruker ca 8 - 9 minutter lengre tid på denne strekningen enn tog som kjører mer direkte. Dette betyr at de stoppende lokaltogene på strekningen (2 per time i hver retning) beslaglegger nesten 40 % av strekningens teoretiske kapasitet.

En nærmere undersøkelse av kjøretiden på de enkelte delparseller viser at det først og fremst er på strekningen Sandvika - Asker at forskjellen mellom stoppende lokaltog og andre tog er størst (5 - 6 minutter). Lokaltogene til Asker har en kjøretid på 13 minutter mellom Sandvika og Asker, mens direktegående tog kjører strekningen på 7 - 8 minutter.

Med dagens ruteordning snur de stoppende lokaltog på Asker og returnerer etter en oppholdstid på 8 minutter. Møte mellom to stoppende lokaltog skjer idag mellom Sandvika og Slepden.

2. Framtidig behov

I forbindelse med ruteplanen R-94 fra Juni 94 ble antall lokaltog i "Vestkorridoren" øket betydelig og mange av togene kjøres med relativt dårlig belegg utenfor "rushtidene". Det er derfor ikke noe umiddelbart behov for å øke antall tog på strekningen for å dekke generell trafikkvekst i lokalmarkedet.

I forbindelse med start av Gardermotrafikken vil det derimot være behov for å innpasse endel flyplasstog på strekningen. Det har vært antydnet tre flyplasstog i timen hver veg på strekningen Asker - Oslo. Ett av flyplasstogene kan muligens erstatte eksisterende lokaltog Drammen - Oslo.

Hvis Ringeriksbanen bygges og får innføring over Sandvika må disse togene innpasse på strekningen Sandvika - Oslo. Langt de fleste togene på Ringeriksbanen vil være lokaltog

til og fra Hønefoss. Disse kan greit innpasses på strekningen Oslo S - Sandvika ved at dagens lokaltog mellom Ski og Sandvika forlenges til Hønefoss, og vil således ikke føre til øket belastning. I tillegg kan det bli markedsgrunnlag for noen nye tog til Bergen og eller Hallingdal i forhold til dagens Bergensbanetog, som allerede belaster strekningen Oslo - Asker, men antallet nye tog vil være forholdsvis begrenset og disse vil i hovedsak være utenom den lokale "rushtrafikken".

Modernisering av Vestfoldbanen vil gi ny trafikk som må innpasses, men allerede i dag er det 2 tog per time på Vestfoldbanen i topptrafikktimene. På grunn av stor andel enkeltspor og lange avstander mellom kryssingssporene på Vestfoldbanen bør eventuell trafikkvekst på denne banen i topptrafikktimene først og fremst forsøkes løst med større kapasitet i det enkelte tog. I tillegg kan det være aktuelt å forlenge noen lokaltog fra Drammen til Tønsberg for å ta endel av trafikken til mellomliggende stasjoner. I et lengre perspektiv vil det kanskje være behov for ett ekstra tog på strekningen i enkelte av topptrafikktimene.

Sørlandsbanen i dagens trasé vil neppe ha behov for mange nye tog i nær framtid. Hvis banen legges om til en trasé over Grenland - Vestfold kan det bli behov for ny kapasitet til Kristiansand. Nye tog vil hovedsakelig komme utenom "rushtidene", og kan muligens oppnås ved forlengelse av Vestfoldbanens tog.

Totalt er det derfor vanskelig å se for seg at det på strekningen Asker - Skøyen skal være markedsmessig behov for mer enn ca 4 nye tog hver veg i de enkelte topptrafikktimene i en overskuelig framtid.

En utbygging av ny dobbelspor høyhastighetsbane på hele strekningen Skøyen - Asker vil derfor være en investering i en stor overkapasitet på banesiden i forhold til dagens trafikkbehov. Om trafikken i framtida skulle øke mye mer enn forventet, kan den nye kapasiteten ikke utnyttes på noen fornuftig måte på grunn av manglende kapasitet i tilstøtende banenett som Oslotunnelen mellom Skøyen og Oslo S samt på Vestfoldbanen. Det er derfor tvilsomt om den foreslåtte utbyggingen av "Vestkorridoren" bør gjennomføres i sin helhet på det nåværende tidspunkt. En mer balansert bruk av investeringsmidlene vil gi bedre avkastning.

3. Behovstilpasset kapasitetsutbygging

Dagens trafiksituasjon, med lokaltogene på strekningen Sandvika - Asker som den største flaskehals, åpner muligheten for en kapasitetøkning som kan være mye billigere enn det NSB legger opp til. En enkeltsporet direktelinje fra Sandvika til Asker blir ca 8.5 km lang og kan kjøres på 5 - 6 minutter avhengig av type materiell og hvorvidt man har stopp i Sandvika og/eller Asker. Tog som hverken skal stoppe i Sandvika eller Asker kan muligens kjøre strekningen på 4 minutter.

Bruk av et slikt enkeltspor kan alternere i retning med 15 minutters intervall tilpasset lokaltogenes bruk av dagens spor, og inntil 4 tog med 3 min avstand kan passere på direktesporet i et slikt intervall. Med dagens ruteleie for lokaltogene vil en slik enkeltsporet linje Sandvika - Asker øke hele "Vestkorridorens" kapasitet opp mot det

teoretisk mulige for dagens dobbelspor, dvs 18 - 19 tog/time i hver retning. Dette i tillegg til økning av togstørrelse vil være tilstrekkelig til å avvikle all forventet trafikk i overskuelig framtid. I tillegg vil kjøretiden for flertallet av togene kunne reduseres.

Følgende eksempel belyser idéen med basis i dagens ruteplan:

Vestgående lokaltog har avgang Sandvika 13 og 43 minutter over hver time med ankomst Asker 26 og 56 minutter over hver time. Trafikking av det nye direktesporet rettes vestover 15 og 45 minutter over hver time, og inntil 4 etterfølgende vestgående tog kan bruke dette sporet uten å forsinkes av det stoppende lokaltoget. Østgående lokaltog avgår Asker 04 og 34 minutter over hver time med ankomst Sandvika 17 og 47. Klokkene 30 og 00 snus derfor direktesporets kjøretretning og kan benyttes av østgående direktetog som ikke vil forsinkes av lokaltoget. Lengden av de øst- og vestgående intervallene kan tilpasses behovet avhengig av rushtrafikkens retning f.eks 16/14, 17/13 eller 18/12 uten at hovedhensikten ødelegges. I de perioder hvor direktesporet ikke er tilgjengelig for et tog i den ene retningen vil dagens spor være uten stoppende lokaltog og kan benyttes av direktegående tog uten tap av kjøretid i forhold til maksimal linjehastighet.

En utbygging av et enkelt direktespør Sandvika - Asker gir derfor "Vestkorridoren" all den kapasitet som kan håndteres igjennom Oslotunnelen med dagens stasjonsarrangement på Nationalteatret og Skøyen.

En full utnyttelse av kapasiteten i henhold til ovennevnte driftsmønster kan gjøre trafikken sårbar for forsinkelser, spesielt på strekningen Sandvika - Skøyen. For å redusere sårbarheten og ytterligere øke kapasiteten vil det være gunstig hvis direktegående tog kan passere lokaltog på strekningen Sandvika - Skøyen uten at lokaltogene hindres nevneverdig. Dette kan enklest gjøres ved at det anlegges nye spor i dagens trasé mellom Høvik og Lysaker. De nye sporene legges på hver sin side av dagens spor, men med noe kurvetretning over Høvik stasjon samt mellom Høvik og Stabekk. Kjøretida for lokaltogene på strekningen er ca 5 min inkludert stasjonsopphold på Høvik og Lysaker. Med forholdsvis enkle forbedringer av traséen kan direktegående tog kjøre strekningen på ca 2 min (3 min med kort stopp på Lysaker). Dette betyr at forsinkede direktetog kan passere et lokaltog mellom Høvik og Lysaker uten at lokaltoget forsinkes nevneverdig.

Alternativt kan forbikjøringsparsellen for hovedspor Skøyen - Sandvika forskyves slik at det for vestgående tog anlegges nytt enkeltspor fra øst for Høvik stasjon til Sandvika. Sporet legges hovedsakelig i tunnel som skissert i NSBs anbefalte forslag. For østgående hovedspor dubleres fra vest for Høvik stasjon til Lysaker som skissert ovenfor. Trafikkmessig vil det gi omtrent samme effekt som 4 spor Høvik - Lysaker, men det kan kanskje være noe lettere å gjennomføre utbyggingen.

En utbygging som skissert ovenfor vil kun kreve ca 17 km nytt spor mot ca 37 km for et nytt dobbeltspor på hele strekningen Skøyen - Asker, og kan sannsynligvis gjøres for ca halvparten av de NOK 2.5 milliarder NSB har beregnet for et fullt utbygd nytt dobbeltspor på hele strekningen. Den skisserte utbyggingen vil gi jernbanestrekningen Skøyen - Asker rikelig kapasitet til å avvikle all den trafikk som man kan tenke seg i de kommende 20 -

30 år. Den lar seg også lett supplere med ytterligere parseller når det måtte være nødvendig (f.eks 4. spor Sandvika - Høvik/Lysaker og et tredje spor Lysaker - Skøyen med kort tunnel under Vækerøveien fra Vækerø terrasse til Vennersborgveien), men før det er aktuelt må kapasiteten i Oslotunnelen samt på Vestfoldbanen økes.

For å avbøte miljølempene ved utvidelse i eksisterende trasékorridor mellom Høvik og Lysaker kan noe av det innsparte beløp benyttes til en nedsenkning av banen forbi Høvik og Stabekk stasjoner. Hvis en slik nedsenkning kombineres med delvis overbygging av stasjonsområdene, som begge stasjoner eigner seg for, kan det også frigi utbyggingsarealer som kan øke trafikken ved stasjonene. Forøvrig kan innsparte midler gå til kapasitetsutvidelse i Oslotunnelen samt modernisering på Vestfoldbanen som vil gi bedre avkastning.

Med min foreslåtte løsning vil kjøretiden for direktetog også reduseres i forhold til dagens situasjon for de fleste tog, selv om man ikke vil oppnå helt det samme som ved et nytt sammenhengende dobbelspor Skøyen - Asker. Men på grunn av stopp på en eller flere stasjoner på strekningen og/eller begrensninger i materiellets kjørehastighet vil flertallet av togene som skal bruke et nytt dobbelspor ikke kunne utnytte en maksimalhastighet på 200 km/t fullt ut.

For flyplasstogene som er forutsatt å stoppe på Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen vil forskjellen i kjøretid mellom det reduserte utbyggingsalternativ og et fullt nytt dobbelspor maksimalt dreie seg om to minutter. Dette vil også være typisk forskjell for andre tog med ett til to stopp på strekningen.

4. Ny Jernbanekorridor igjennom Oslo

Dagens jernbanekorridor fra vest mot øst igjennom Oslo har kapasitetsproblemer og benyttes av alle typer tog (godstog, lokaltog, ekspressstog). Traséen har sentralt plasserte stasjoner ved Nationalteatret og Oslo S som må sies å gi god betjening av byens sentrale forretningsområder. I tillegg gir stasjonene gode overgangsmuligheter til byens interne kollektivtransportmidler som T-bane, trikk og buss.

I et noe lengre utviklingsperspektiv ser man at nye næringsarealer etableres utenfor bykjernen og mange av disse er ikke lett tilgjengelig med bruk av tog igjennom Oslotunnelen. Mange av byens mest attraktive boligområder ligger også ugunstig til i forhold til dagens sentrale jernbanekorridor igjennom Oslo. Dette kan ha stor betydning for kollektivandelen i flyplasstrafikken, spesielt i morgentrafikken mot flyplassen som vil være dominert av personer fra Oslo og Akershus.

For godstog fra vest mot øst er traséen heller ikke særlig heldig da den sterke stigningen opp Brynsbakken er sterkt begrensende på togvekten eller nødvendiggjør assistanselok. Kapasitetsproblemer i Oslotunnelen setter også begrensninger på ruteleie for godstog igjennom tunnelen. Etter bygging av Ringeriksbanen vil det sannsynligvis være ønskelig å innpasse på strekningen endel av de godstogene som idag kjøres over Roa.

I Arealbruksplanen for Oslo fra 1990 er det forventet at mye av den framtidige vekst i

nærings- og boligarealer i kommunen vil skje i et relativt bredt belte på begge sider av Store Ringvei fra Smestad til Valle-Hovin.

En ny jernbanetrasé fra øst til vest igjennom Oslo i en tunnelkorridor langs Store Ringvei kan derfor tjene mange formål:

- Frigjøre Oslotunnelen for de fleste godstog.
- Tillate større togvekt i østgående godstog uten bruk av assistanselok.
- Oppnå øket bruk av tog i lokaltrafikken mot Oslo for personer med arbeidsplass i de nye næringsområdene utenfor Oslo sentrum med kjøring av endel ekstra lokaltog mellom øst og vest over banen.
- I morgentimene kan flyplasstog fra vest forlegges over forbindelsen og gi bedre og raskere forbindelse til Gardermoen for store boligområder i de nordlige deler av Oslo. Dette kan være med å sikre den kollektivandel som er målsatt for Gardermotrafikken.
- Gi kapasitetsavlastning for Oslotunnelen ved driftsforstyrrelser og topptrafikk-situasjoner, f.eks innføre ett eller flere tog fra vest til Oslo S over forbindelsen i "rushtrafikken".

En ny jernbane kan tenkes anlagt fra Lysakerområdet i tunnel omtrent langs Store Ringvei fram til Storo hvor den tilknyttes Gjøvikbanen. I tillegg til en stasjon ved Storo/Grefsen kan det muligens anlegges underjordiske stasjoner ved Smestad og Blindern/Gaustad/ Ullevål. Godssporet Grefsen - Alnabru opprustes for kjøring av persontog og en stasjon anlegges ved Økern. På strekningen Grefsen - Oslo S anlegges en ny stasjon ved Ensjø/ Strømsveien med god forbindelse til flertallet av de østlige T-baner til erstatning for Tøyen som nedlegges. Et forbindelsesspor for flyplasstog anlegges fra Gjøvikbanen i Etterstad-skjæringa mot Gardermobanen ved den prosjerterte Brynseng stasjon. Hvis endel Gardermotog kjøres over den nye banen kan en stasjon ved Etterstad være et alternativ til Brynseng stasjon.

TerA 11.11.94

Siv. ing.
Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 HØVIK

26 AUG. 1994
E10

22.8.94

NSB BANE	Kass. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak/Doknr. 94/2473	
Arkivbet. DS 552	

Vestkorridoren

Statens Vegvesen Oslo, Postboks 8037 Dep., 0030 OSLO

NSB Bane Region Sør, Plankontoret, 3006 Drammen.

Transportutredning Vestkorridoren. Kommentarer til konsekvensutredning fase 1 og forslag til programmer for fase 2.

Jeg har gått igjennom utredningen, og så langt jeg kan se er utredningsplikten i fase I i alt vesentlig oppfylt i henhold til godkjente programmer, og gir tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper. Jeg synes imidlertid at ikke alle traséforslagene for jernbanen virker tilstrekkelig begrunnet. Jeg har følgende konklusjon på mine bemerkninger:

Vegsystemet:

Planene for utbygging av E18 er etter forholdene akseptable.

Planene for parallell- og tverrveiene i systemet virker imidlertid mer uoversiktelige, og det bør vurderes mer konkret hvorvidt en så omfattende utbygging som utredningen beskriver, er nødvendig innenfor det tidsperspektiv det her er snakk om. Gang-/sykkelveienes plass i dette systemet bør vurderes/omtales i neste fase.

Jernbanen:

Nytt dobbeltspor bør ikke betjene Lysaker stasjon av hensyn til kurvatur, kostnader og reisetid. Trasealternativene på strekningen Sandvika-Skøyen synes ikke å være vurdert godt nok av NSB. Jeg vedlegger et endret forslag til trasé med forbedret kurvatur på strekningen Sandvika-Skøyen som bes vurdert nærmere.

Det nye dobbeltsporet bør av hensyn til best mulig kurvatur føres gjennom de to midterste av de fire plattformsporene på Sandvika stasjon.

Fremtidig banebetjening av Fornebu-området må ikke gå på bekostning av Stabekk stasjon.

I etterfølgende vedlegg gir jeg noen mer utfyllende kommentarer til hvorvidt de hovedløsninger som er anbefalt for veg og jernbane er dekkende som grunnlag i den videre planprosessen.

Med vennlig hilsen

Jan Chr. Krohn

Jan Chr. Krohn

Vegsystemet

De foreslåtte utbyggingstiltak for E18 er etter forholdene fornuftig planlagt. Jeg ser med tilfredshet på at eventuell ny trasékorridor for ny E18 mellom Blommenholm og Vækerø i alt vesentlig er foreslått lagt i tunnel. Den planlagte dagsonen ved Fornebu vil bli liggende i et område som i dag allerede er utbygd på andre måter, så det virker også tilfredsstillende. Den foreslåtte løsningen for utbedringen av E18 innerst i Frognerkilen virker også grei. Jeg synes man derfor trygt kan bruke dette forslaget som grunnlag i den videre planprosessen.

Når det gjelder planene for det øvrige vegsystemet, er jeg enig at det på sikt bør arbeides videre med disse løsningene i den videre planprosessen. Slik biltrafikken er i Vestkorridoren idag, er det E18 som er hovedflaskehalsen. En av hovedårsakene til dette er at E18 på den aktuelle strekningen fungerer som kombinert fjernveg og lokal hovedveg. En utbygging av E18 med helt ny 4-felts trasé på deler av strekningen kan derfor forsvares, og bør prioriteres foran de øvrige vegprosjektene i Vestkorridoren.

I forbindelse med utbygging av vegsystemet i Vestkorridoren savner jeg en nærmere plan for nåværende og fremtidige gang- og sykkelveiers plass i dette systemet.

Når det gjelder de øvrige vegprosjektene som omtales i utredningen, dvs. Bærumsveien og tverrforbindelsene, er jeg i sterk tvil om at en så omfattende utbygging som det her legges opp til, er nødvendig innenfor det tidsperspektiv det her er snakk om. Det er selvfølgelig viktig å se på hvordan parallellvei- og tverrveisystemet kan tilpasses utbyggingen av E18, men det har ført til at utredningen er blitt forholdsvis uoversiktelig. Konsekvensene for hvert enkelt av disse vegprosjektene bør derfor utredes nærmere på et senere stadium.

Ved eventuell videre utbygging av parallell- og tverrveiene til E18 i Vestkorridoren bør utbygging av Bærumsveien øst for Bekkestua med nytt planfritt Jar-kryss med forgreninger derfra til Granfoslinjen og E18 fortrinnsvis prioriteres.

Forbedret kapasitet på E18 kan avlaste trafikken på parallellveiene noe. Det bør derfor vurderes om utbygging av ovennevnte del av Bærumsveien kan begrenses til å omfatte en vanlig 2-felts veg. Likeledes kan også et bedre utbygd kollektivt nærtrafikktilbud redusere presset på vegnettet i vestkorridoren, slik at en så omfattende utbygging som det her legges opp til, ikke blir nødvendig. Kollektivtrafikkens rolle og muligheter i denne sammen bør også vurderes bedre i konsekvensutredningens fase II.

Jernbanen

Først mine kommentarer til om hvorvidt de hovedløsninger som er anbefalt for jernbanen er dekkende i den videre planprosessen.

Jernbanesystem Asker-Sandvika

Begge alternativer er i hovedtrekk brukbare og bør bearbeides videre i neste fase. Jeg har imidlertid følgende bemerkninger til dobbeltsporets trasé gjennom Sandvika:

Dersom Sandvika stasjon skal inrettes for retningsdrift, bør det nye dobbeltsporet av hensyn til kurvaturen legges til de to midterste plattformsporene gjennom stasjonen. Tunnelinnslaget i Jongskollen bør også legges noe lenger sør enn vist på planene, for å gi bedre kurvatur på banen og samtidig være mer skånsomt i forhold til eksisterende terrengformasjoner i området. Dette bør det redegjøres nærmere for i konsekvensutredningens fase II.

Jernbanesystem Sandvika-Skøyen.

De foreliggende traséforslag for strekningen er preget av flere forhold som ikke er godt nok vurdert av NSB. Jeg har to hovedinnvendinger:

1. Kurvatur.

Det nye dobbeltsporet skal betjene fjerntog til Vestfold- og Sørlandsbanen og bør derfor bygges som høyhastighetsbane for 200 km/t. Flere av traséalternativene har kurvatur som ikke tilfredstiller dette kravet. Det synes vanskelig å finne en løsning for nytt dobbeltspor med tilfredsstillende kurvatur som samtidig skal betjene Lysaker stasjon.

2. Lysaker stasjon.

Stopp av fjerntog på Lysaker stasjon ble i første rekke innført for å forbedre forbindelsen med Fornebu flyplass for reisende til og fra Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Når hovedflyplassen på Gardermoen står ferdig, faller dette behovet bort, og Lysaker blir igjen i første rekke en stasjon for lokaltrafikk. Inntil for noen få år siden var det for øvrig bare lokaltog som stoppet på Lysaker. Forbi lysaker går i dag atskillige lokaltog flere ganger i timen som alle stopper. Lokaltogene til Asker, Drammen og Spikkestad, Eidsvoll, Ski og Moss betjener alle Lysaker stasjon.

Lysaker har altså en meget tilfredsstillende betjening av lokaltog, hvilket jeg mener bør kunne dekke stedets behov også i fremtiden. Reisende med fjerntogene kan bytte tog f.eks. i Sandvika eller på Skøyen, og det går såvidt mange lokaltog på strekningen at det blir aldri mange minutter å vente på korresponderende tog.

Jeg er derfor sterkt uenig i NSB's anbefaling om at det nye dobbeltsporet skal betjene Lysaker stasjon. Følgende negative konsekvenser kan det bli dersom dobbeltsporet betjene Lysaker stasjon:

- Redusert innsparing i reisetid spesielt for fjerntogene dersom disse skal stoppe på Lysaker. Å legge inn mange stopp for hurtigtogene vil lett føre til lave reisehastigheter og færre passasjerer.
- Dårlige kurvatur enn det som er ønskelig på det nye dobbeltsporet.
- Kostbar og komplisert stasjonsløsning på Lysaker. Dette kan fordyre prosjektet såvidt mye at man kan risikere at det ikke bevilges tilstrekkelig med penger til at prosjektet blir ferdig til forutsatt tid.

Mine øvrige synspunkter på trasévalget mellom Sandvika og Skøyen:

Sammenhengende tunnel fra Sandvika til Skøyen er ikke akseptabelt, heller ikke stasjon lagt i tunnel. Man bør unngå lange sammenhengende tunneler hvis det er mulig.

Daglinjealternativet vil rasere mye og er derfor lite akseptabelt av hensyn til den tette bebyggelsen det er langs linjen på den aktuelle strekningen.

Jeg ber derfor NSB om å se på traséalternativene på strekningen Sandvika-Skøyen på nytt, og spesielt foreta en seriøs vurdering av mitt foreliggende forslag som vist på vedlagte kartskisse. Jeg vil beskrive forslaget mitt slik:

Traseen går inn i fjellet ved Skøyen omtrent slik som foreslått for alternativene J4 og H2. Her kan også Ringeriksbanen grene av. Traseen fortsetter i tunnel og kommer ut i dagen ved Mustads vei like nord for Mustad-bygget. Banen går deretter i en 250–300 m lang dagstrekning. (Her har man mulighet for å anlegge en stasjon hvis fremtidig behov skulle tilsi det, uten at kurvaturen blir dårligere.) Banen krysser Lysakerelven i bro like nedenfor Granfossen. Banen går deretter inn i fjellet igjen og krysser over Granfoslinjen i en sammenhengende ca. 6 km rettlinjet tunnel til Sandvika (eventuelle avvik fra rettlinjen er da bare nødvendig av geologiske hensyn).

Banesløyfe om Fornebu. Her har jeg ikke stort å bemerke på det nåværende stadium, men denne banen bør i tilfelle bygges uavhengig av dobbeltsporet Skøyen-Asker. Banesløyfen om Fornebu bør bygges og trafikkeres slik at Stabekk stasjon opprettholdes for persontrafikk.

Høvik, 22.8.94

Jan Chr. Krohn

Jeg forholder meg derfor til de skisserte tunnelalternativer. Begge NSBs alternativer innebærer en tunnelinngang i den nordøstre del av "Olsens Enke-tomt". NSB forutsetter da riving av store deler av den boligbebyggelsen i Harbitzalleen, (mellom Harbitzalleen og eksisterende jernbanelinje). Støymessig vil disse alternativer være til sjenanse for de østre deler av Tingstuveien, deler av den nye bebyggelse på Olsens Enke-tomt, og et mindre antall boliger i vestre del av Harbitzalleen (ved Abbediengveien).

Plan- og bygningsetaten presenterte en alternativ tunnelåpning, som forutsetter bruk av NSBs eksisterende tomtgrunn, ved at en graver seg ned langmed den eksisterende trasé.

Her må en være oppmerksom på at terrenget er svakt hellende mot gamle Bestum stasjon, mens terrenget mot Olsens Enke-tomt er stigende. Plan- og bygningsetatens alternativ innebærer nødvendigvis en mye lengre tunnelåpning, og følgelig en mye lengre støysone.

Alternativet innebærer at en langt større del av Tingstuveien vil være utsatt for støy. Videre vil en større del av de nye boliger på Olsens Enke-tomt, og annen bebyggelse i Sigurd Iversensvei bli utsatt for støy. Boligene i østre del av Harbitzalleen vil få de nye sporene plagsomt nær innpå seg. Og da er det jeg kommer til mitt vesentligste poeng:

Jeg tror beboerne i østre del av harbitzalleen heller ser sine boliger ekspropriert og revet, fremfor å måtte bli boende kloss oppi de nye jernbanesporene. Kanskje må disse boligene fraflyttes og rives uansett? Da er det tross alt bedre å bruke dette arealet til tunnelåpning, til minst mulig sjenanse for andre beboere.

Jeg er redd Plan- og bygningsetaten har oversett også et annet moment: Der går en bekk under jernbanebroen ved Bestum stasjon. I områdene rundt består grunnen av dyp og våt leire. Her tror jeg det blir svært vanskelig å lage tunnel.

Hva angår en fremtidig utvidelse av veikapasiteten, foreslo Plan- og bygningsetaten at en mulig tunnel fra Blommenholm via Fornebu, ikke skal komme opp i dagen øst for Vækerøkrysset, men stekke seg helt frem til Åke Larson-gården. Et meget godt initiativ. Det vil ikke by på problemer med en tunnelinngang i fjellet ved siden av Åke Larson.

I denne sammenheng er det viktig å påpeke at gangbroen over E-18, i enden av Bestumveien, er et av de få steder der beboerne i Oslo vest har anledning til å komme i kontakt med sjøen. Oslo har i den senere tid vært meget opptatt av å binde sammen sjøen og byen, m.a.o. å få fjernet veier og trafikk som skiller byen fra sjøen.

Selv om det skulle bli satt opp en ny gangbro, vil en utvidelse av E-18 på denne strekning, fortone seg som en enda større barriere enn det allerede er, i form av bredere vei, mer trafikk og mer støy.

185

For beboerne i Oslo vest, sør for ringveien, d.v.s. tusener av mennesker, er Bygdøy ikke bare det nærmeste, men også det eneste rekreasjonsområdet. For å komme til Bygdøy er en nødt til å gå/sykle/trille over gangveien over E-18, (i enden av Bestumveien), gå langs gang- og sykkelveien langs Bestumkilen og forbi båthavnen ved Sjølyst. En utvidelse av E-18 tilsier at det omtrent ikke vil være plass til noen gang- og sykkelvei langs Bestumkilen. En slik begrensning av ferdselsmulighetene for turgåere og syklist kan umulig aksepteres.

Dette bringer oss over på samordningen av jernbane- og veialternativene for "vestkorridoren". Plan- og bygningsetatens mann var meget opptatt av dette. Det er bra. Jeg er imidlertid redd for at de to tunnelalternativer, som foreslått av Plan- og bygningsetaten, kan komme til å konkurrere om samme trasé under bakken - i området Bestum stasjon. Jeg er redd for at Plan- og Bygningsetatens alternativ til jernbanetunnel vil umuliggjør etatens plan for en veitunnel med utgang ved siden av Åke Larson bygget. Jeg ville sette pris på om partene så nærmere på denne mulige konflikt, og også grunnforholdene ved bestum stasjon, før en går videre i saken.

Jeg håper mine innspill kan være til nytte i Deres fortsatte vurderinger.

Med vennlig hilsen

Geir Baastad

E12

Statens Vegvesen, Oslo
P.B. 8037 Dep.

0030 Oslo

STATENS VEGVESEN
J. nr. 91/52 - 222
Art. nr. 363

Oslo, 30. september 1994

Høringsutkast Vestkorridoren - Svarfrist 1. oktober 1994

Undertegnede er beboer på Høvik og er meget eksponert mot både vei og jernbane. Det er skissert tunnelinnslag på min eiendom Snoveien 19 for en eventuell daglinje for jernbanen.

Ny E18

Ny E18 bør legges i tunnel fra Høvik mot Fornebu med 6 felt. 2 felts tunnel fra Blommenholm er en dårlig løsning da kapasiteten blir for liten og for stor del av trafikken vil måtte benytte gammel trase. En tunnel fra Blommenholm bør i så fall være på 6 felt og bør komme opp vest av Høvik kirke for på denne måte få med seg trafikken både fra Blommenholm og Høvik. For å få trafikken effektivt ned til det fremtidige veikrysset/tunnelinnslaget vest av Høvik kirke kan Høvikveien forlenges rett frem fra rundkjøringen ved Vatne og enten gjennom haven til Høvikveien 2 og under jernbanen, eller følge den gamle veitraseén ned til jernbanen med bro over og ned til krysset, eventuelt kombinert med gangbro til Høvik kirke. Veien forbi Høvik kirke og Høvik sentrum kan da reduseres ned til 2 felt.

Ny Høvikvei syd bør ikke bygges da det er en meget bedre løsning med en forbindelse mellom Bekkestua og E18 ved Lysaker. Denne går i "riktig" retning og vil samtidig løse problemene ved skolene på Stabekk/Lysaker. Det bør også bygges en diagonal mellom Bærumsveien og Vækerøkrysset.

Jernbanen

Av naturlige årsaker ønsker jeg ikke en daglinje og jeg er overbevist om at nytt spor vil legges i bakken. Dette utfra den lille kostnadsforskjell samt at tiden arbeider mot det jeg vil kalle "galmannsprosjekter". Lokaltoget er en hyggelig nabo og jeg vil gjerne ha den i fremtiden også, men hvis alternativet med 4 spor via Fornebu blir valgt, så har jeg følgende forslag. Legg alle spor mellom Sandvika og Oslo i tunnel og bruk eksisterende trasé til trikk, buss og sykkel/gangsti.

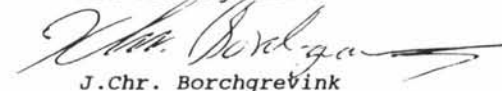
Tenk et system med lokaltogstasjoner i Sandvika, Fornebu/Lysaker og Skøyen. På strekningen Sandvika til Rådhusplassen med utallige påkjørings- og avkjøringsmuligheter kan trikk i kombinasjon med buss utgjøre et usedvanlig effektivt kollektivsystem samt at det er plass til å bygge ut "skulderen" på jernbanetraseén til en sammenhengende gang/sykkelvei fra Sandvika sentrum til Oslo sentrum.

Det er å håpe at disse prosjekter kan bli gjennomført så fort som mulig og jeg kan ikke skjønne at det skal være nødvendig å måtte vente 6 år inn i neste århundre på ny E 18.

Staten bør se den nytteverdi dette prosjekt her og hjelpe til med forskuttering fra bomringen samt bevilgninger til jernbanen slik at prosjektene kan gjennomføres parallelt og derigjennom optimalisere bruken av penger.

Jeg understreker viktigheten at vei og bane samarbeider om Vestkorridoren for å finne optimale løsninger som skal sees i et hundreårsperspektiv.

Med vennlig hilsen



J. Chr. Borchgrevink

Kopi: NSB Konsernstab strategi
Bærum kommune

STATENS VEGVESEN OSLO
Dato: 9/52-142 Dato: 940915
Ark. nr: 303

E18

Stabekk, 13 sept. 1994

Statens vegvesen, Oslo
Postboks 8037 Dep.
0030 Oslo

Anmerkninger til "Jernbane og vegsystem Oslo-Asker"

Jeg henviser til annonse om det ovenforangitte på side 9 i Asker og Bærum Budstikke av 31. 5. i år, mottatt brosjyre med betegnelsen "Veg og jernbane i "Vestkorridoren"" samt telefonsamtale med prosjektleder Hans Håkon Ruud 23. 8. i år.

Takk for tilsendelsen av brosjyren!

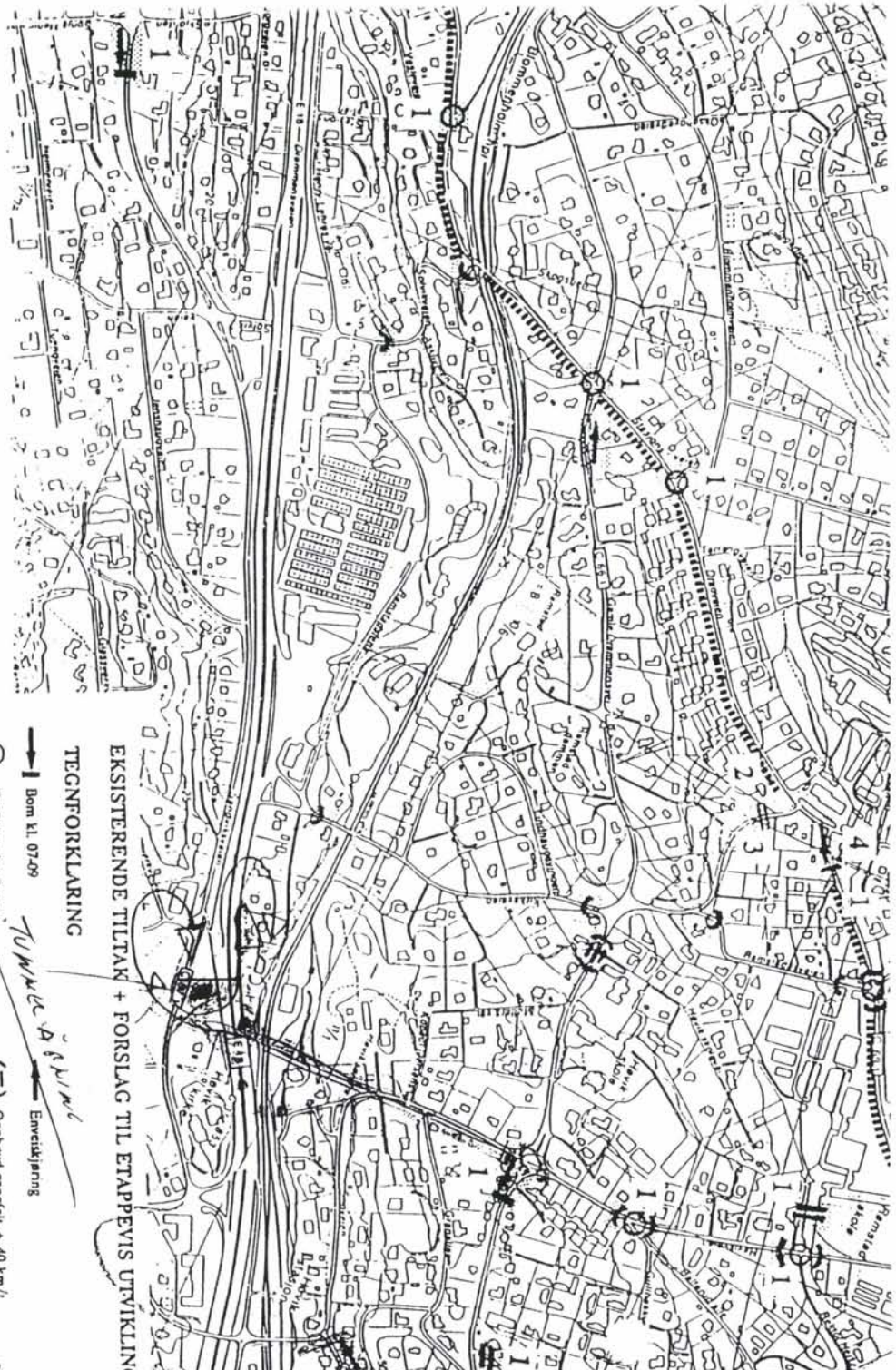
Jeg synes at det er ille at man planlegger å tilrettelegge for massebilisme til de grader som angjeldende plan vidner om. Istedenfor å tilrettelegge for slik bilisme, burde myndighetene av natur-og miljømessige grunner bestrebe seg på å komme med tiltak for begrenning av dette ondet.

I forbindelse med den foreliggende planen vil jeg minne om gyldigheten av Downs lov.

Når det gjelder planen om å utbygge E18 ytterligere i dagen på strekningen Blommenholm - Vækerøkrysset, finner jeg den fullstendig uakseptabel. En slik utbygging vil såvidt jeg kan bedømme, gjøre mange boligområder også på denne strekningen ubebolige. Da må myndighetene innløse eiendommene med bl. annet de store økonomiske følger dette vil få. Endel av beboerne er eldre mennesker. Også disse vil i tilfelle bli revet opp og vekk fra et miljø de har stått rot i hvis det aktuelle alternativet blir gjennomført. Spesielt for de eldre vil gjennomføringen av dette alternativet kunne bli en stor påkjenning som vil kunne få meget alvorlige konsekvenser, også økonomiske!

Uansett ber jeg om at alternativet som medfører at E 18 blir lagt i tunnel på strekningen Blommenholm - Vækerøkrysset, blir ihvertsatt siden boligmiljøene også på denne strekningen langs dagens E 18 er utsatt for store miljøbelastninger.

Med hilsen
Terje Tollefsen
Terje Tollefsen
Eilif Duesvei 51
1320 Stabekk



- TEGNFORKLARING
- |— Dom KL 07-09
 - Trafikkveier i veibanen
 - Trafikkveier i veibanen event. opphøyd gangvei + 40 km/h
 - Opphøyd gangvei + 40 km/h
 - || Permanent skenget
 - Enveiskjøring

EKSISTERENDE TILTAK + FORSLAG TIL ETAPPEVIS UTVIKLING

NSB Baneregion Sør.
3000 Drammen

NSB BANE	Kass. Kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak. Doknr. 94/2973	
Arkivbet. BS 559	

E14

Lysaker 30.09.94

**AD:
PROTEST MOT ØKT STØYPLAGER FRA NSB GJENNOM BOLIGSTRØK I BÆRUM**

Undertegnede har forfattet vedlagte protestskriv i forbindelse med NSB's planer om nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker, og hvordan dette vil ødelegge miljøet på Lysaker.

Man har selvfølgelig forståelse for at jernbanen må tilpasses tiden vi lever i, men ingen forståelse for at det skal gå ut over et allerede sterkt støybelastet område.

Vedlagt ligger over 100 underskrifter fra familier som støtter denne protest. Vi forutsetter at protesten blir tatt alvorlig og ser frem til å høre fra de ansvarlig myndigheter i saken.

Med vennlig hilsen på vegne av aksjonskomiteen

Dora S. Kittilsen

Aksjonskomite:

Peter Lassen
Marstrandervn. 3
1324 Lysaker

Dora S. Kittilsen
Marstrandervn. 2 e
1324 Lysaker

Ingolf Thorud
Marstrandervn. 4
1324 Lysaker

Tlf: 67 59 04 38

Tlf: 67 53 11 24
Fax: 67 59 14 80

Tlf: 67 53 96 15

*JH. 26.10.94 Protestbrevne mottatt.
Orientert om vilene gjennomskrift.
Pior*

98 underskrifter (ca 60 er domene)

Statens vegvesen, Akershus
Postboks 8166 Dep.
0034 OSLO

E15

Blommenholm 28.09.94.

Vedr. utbygging av E 18 og vest-linjen

For beboerne som bor langs E18 er det spennende å se veialternativ C, - DET FØRSTE VIRKELIGE ALTERNATIVET SOM TAR HENSYN TIL BEBOERNE OG MILJØET.

For en vei som skal utbygges nå med tanke på å være hovedvei fra vest til Oslo inn i de neste århundrer er det kun en tunnellsnøsing som kan anbefales av beboerne langs E18. En øsning med videre utbygging av dagens alternativ vil ha alt for store negative virkninger på lokalmiljøet langs E18.

En mengde hus må rives, enda flere beboere og hus får dåligere luftkvalitet. Flere biler gir mer eksos. Fere biler gir mer støy. Flere biler gir en formidabel økning i mengden svevestøv, - dette støvet som pustes ned i våre lunger og fester seg der - til "evig" tid. KAN VANSKELIG SE AT DETTE ALTERNATIVET KAN VÆRE NOE ALTERNATIV.

- TUNELLØSNINGEN vil kunne løse/reducere en mengde av disse problemene.
- TUNELLØSNINGEN vil føre gjennomgangs trafikken vekk fra boligområdene.
 - TUNELLØSNINGEN vil gi bedre luft for alle som bor langs E18.
 - TUNELLØSNINGEN gir mindre svevestøv, i luften, i lungene. Spesielt barna blir spart.
 - TUNELLØSNINGEN gir mindre støy.
 - TUNELLØSNINGEN hindrer raseringen av et boligmiljø som pr. idag er svert utsatt, - men som til tider er verneverdig (kommer helt ann på planene komune, fylke og stat har til enhver tid).
 - TUNELLØSNINGEN vil ikke ha brøyteproblemer om vinteren.
 - TUNELLØSNINGEN vil kunne bygges ut uten for store problemer for beboerne langs E18.
 - TUNELLØSNINGEN vil ikke ha store problemer for trafikkavviklingen under anleggsperioden.
 - TUNELLØSNINGEN BURDE HA 3 FELT I HVER RETNING.

EN UTVIDELSE AV DAGENS E18 VIL FÅ ENDA STØRRE NEGATIV VIRKNING PÅ MILJØET EN DAGENS E18.

- DAGTRASE vil fortsatt gi store mengder CO.
- DAGTRASE vil fortsatt gi store mengder NO2.
- DAGTRASE vil gi økte mengder SVEVESTØV, - STØV SOM SETTER SEG PÅ LUNGENE OG ALDRI REDUSERES. SPESIELT UTSATT ER BARN.
- DAGTRASE vil trenge større områder en dagens E18, - et stort antall eiendommer må

E16

Jan B. Usland
Nordraaks vei 13d
1320 STABEKK

LANS STATSBANK		
Dokumentnr.	92/786	35
Arbeidsbet.	555.9	

NSB Konsernstab strategi
Prinsensgt 7 - 9
0107 OSLO

cc. Bærum kommune
v/ Ordfører O. Reinsfelt
P.O. boks 97
1301 SANDVIKA

Lysaker 29.09.94

- innløses og rives.
- DAGTRASE vil føre til skjerming av boliger som da vil bli liggende nærmere E18. Bedret isolering av boligene, vinduer, vegger og nye støyskjermer, - og alikevel kan man aldri skjerme godt nok.
- DAGTRASEEN vil få enda større problemer ved snørydding.
- DAGTRASEEN vil få enda større negative følger ved vedlikeholdsarbeide om natten. Støyplagen vil øke, - den er alt for stor som den er idag!
- DAGTRASEEN vil ha enorme negative virkninger på mennesker og miljø under hele anleggsperioden.

- DET ER NOE UNDERLIG Å LESE "TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN". Her oppereres med priser for "bygging av ny ev. utvidet E18" uten å si noe omkostnadene ved innløsning av eiendommene langs E18.

Ingen pris på hva en dårligere helse for de som blir boende koster.
Ingen kostnader hva etterisolering av boliger og bygging av nye støyskjermer koster.

DET ER VANSKELIG Å SE DET POSITIVE, SELV MED MINDRE KØER, VED DAGALTERNATIVET PÅ E18.

Vedr. jernbane.

Vi kan vanskelig forstå en løsning som har store negative virkninger for beboere og miljøet!

VI KAN STØTTE EN MILJØVENLIG UTBYGGING AV VEI OG JERNBANE!

VI KAN IKKE STØTTE EN MILJØ-ØDLEGGENDE UTBYGGING AV VEI OG JERNBANE!

Med vennlig hilsen

Kirsten Jahren og Jan Ole Norum
Vesleveien 12
Blommenholm

Veg og jernbane i Vestkorridoren.

Det vises til konsekvensutredningen samt møte på Holtekilen Folkehøyskole 19 September 1994. Undertegnede som eier og beboer av Nordraaksvei 13d vil herved få fremføre betenknninger som følger for de ulike alternativer.

For det første vil jeg understreke nødvendigheten av det arbeid NSB nå har igangsatt eftersom man innses nødvendigheten av at jernbane nettet utbedres. Videre er det svært viktig at beboerne i de berørte områder blir gitt anledning til å uttale seg om gjeldende planer og bli hørt.

Det kanskje viktigste spørsmål man nå bør stille seg er hva slags nærmiljø man ønsker i det berørte område, så får man på bakgrunn av dette velge det alternativ som best tjener nærmiljøet. Den løsning man nå velger skal man altså leve med i kanskje 50 - 100 år, dvs. de økonomiske aspekter må sees i et såvidt langt perspektiv.

Området som omfattes av en eventuell utbygging er et av de tettest befolkede og miljøkonsekvensene vil således bli formidable. Som tidligere påpekt, den løsning man nå går for skal man leve med i lang tid, derfor vil jeg håpe og tro at NSB velger en løsning som i størst mulig utstrekning fjerner trafikk fra overflaten og benytter seg av tunnelløsninger for såvel lokal som ekspress trafikk.

Alternativ H1 frarådes derfor på det sterkeste, allerede i dag er miljøbelastningene for vårt vedkommende svært høye, med støy og kraftige vibrasjoner og en videre utbygging langs eksisterende trasee vil være en umulighet.

Alternative H2 har også klare svakheter i og med at ekspressstog går i dagslys fra Marstranderveien/Åsveien til Lysaker stasjon samt at lokal tog følger eksisterende trasee. For undertegnedes vedkommende vil også dette alternativ innebære klare ulemper.

Alternative J4 har klare fordeler i og med at denne legges under jorden hele veien, og videre premutasjoner over dette alternative bør utredes som høyeste prioritet

Vil også foreslå at andre tunnelløsninger utredes nærmere, eks i tunnel fra Høvik/Blommenholm - Lysaker stasjon men i området under åsen mellom Nordraaksvei og E18, alternativt utenom Lysaker stasjon.

Som beboer i Nordraaksvei 13d vil jeg også på det sterkeste motsette meg alternativene J1 og J2 med mulig lokaltog i sløyfe fra eksisterende trasee ut til Fornebu ettersom dette synes å gå direkte gjennom undertegnedes eiendom.

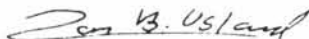
Som beboer og muligens en av de mest berørte vil jeg derfor be NSB og Bærum kommune om nøye å vurdere de miljømessige konsekvensene både i anleggsfasen og i selve driftsfasen. Det er vel nærmest umulig å forestille seg at det blir mulig å bo i området under anleggsfasen.

Det må derfor være et kraftig signal om at løsninger velges hvor både lokal og ekspress trafikk legges under jorden nettopp for å bevare et trygt og godt nærmiljø i umiddelbar nærhet av landets hovedstad.

Vil forøvrig også be om at prosessen gjennomføres på en raskest mulig måte bla. for å redusere den uvisshet man som beboer har mht. valg av løsning.

Det anmodes således om at NSB og Bærum kommune utreder og bestreber alternativer som bedre ivaretar nærmiljøet enn alternativene H1/J1 og H2/J2.

Med vennlig hilsen
for Nordraaks vei 13d



Jan B. Usland



1950
1951
1952

1953