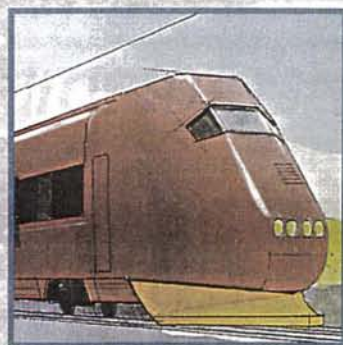
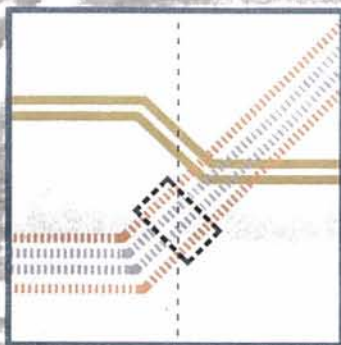
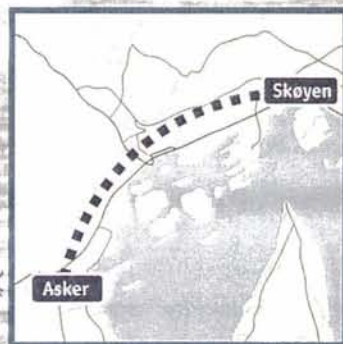
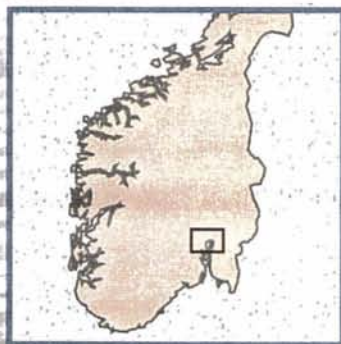


NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN – ASKER

Sammendrag av innkomne
høringsuttalelser til
konsekvensutredning fase 2
med tiltakshavers kommentarer
og videre anbefalinger.

Jernbaneløp
Bibliotek



Forord

NSB sendte i 1993 ut melding etter plan- og bygningsloven for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Meldingen var tilpasset et planarbeid med konsekvensutredning i to faser, hvor den første fasen ble gjennomført som et samarbeid mellom NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus. Den felles «Transportutredning for Vestkorridoren» / Konsekvensutredning fase 1 lå ute til offentlig ettersyn og høring i tidsrommet 1. juni til 15. september 1994.

15. mars 1996 fastsatte NSB Banedirektøren og Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet utredningsprogram for konsekvensutredning fase 2, samtidig som de godkjente konsekvensutredning fase 1. Det ble bestemt at det skulle utarbeides separate konsekvensutredninger for nytt dobbeltspor og ny E18 med tverrforbindelser.

I konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor er et utvalg trasealternativer bearbeidet og utredet i henhold til det fastsatte programmet. Parallelt med dette arbeidet er det utarbeidet en hovedplan for nytt dobbeltspor. Dette er en intern plan for Jernbaneverkets vurderinger, men har også vært et grunnlag for de kommunedelplaner som er utarbeidet for nytt dobbeltspor. Tiltakshaver for konsekvensutredning fase 2 har vært Jernbaneverket Region Sør.

De tre kommunene Oslo, Bærum og Asker har utarbeidet egne kommunedelplaner, og det er gjennom vedtak av disse at traseen for det nye dobbeltsporet blir valgt. De dokumentene i konsekvensutredning fase 2 som har ligget ut til offentlig ettersyn og høring i tidsrommet 27.juni til 1.oktober 1997 har vært:

- «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning fase 2», Jernbaneverket Region Sør, mai 1997, 230 sider.
- «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning fase 2 - Kortversjon», Jernbaneverket Region Sør, mai 1997, 44 sider.
- «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning fase 2 - Vedlegg til kortversjonen, områdevis beskrivelse for Oslo», Jernbaneverket Region Sør, mai 1997.
- «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning fase 2 - Vedlegg til kortversjonen, områdevis beskrivelse for Bærum», Jernbaneverket Region Sør, mai 1997.
- «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning fase 2 - Vedlegg til kortversjonen, områdevis beskrivelse for Asker», Jernbaneverket Region Sør, mai 1997.
- «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, Informasjon om: konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for Oslo, Bærum og Asker», Jernbaneverket Region Sør, mai 1997.

I tillegg har kommunedelplanene for Oslo, Bærum og Asker ligget ute til offentlig ettersyn og høring, førstnevnte til 20.oktober 1997 og de to andre til 1.oktober 1997.

Alle de omlag 170 uttalelsene som kom inn under offentlig ettersyn/høring av konsekvensutredningen og de tre kommunedelplanene er i sin helhet samlet i et eget dokument datert desember 1997 på 242 sider. Foreliggende dokument inneholder et sammendrag av innkomne uttalelser med tiltakshavers kommentarer, oppsummering og anbefaling. Jernbaneverket Ingeniørtjenesten har stått for redigering av dette dokumentet, med sivilingeniør Gisle Tangenes som prosjektleder.

Uttalelsene, sammen med tiltakshavers kommentarer og anbefalinger, blir med dette oversendt Jernbaneverket Hovedkontoret for videre saksbehandling og godkjenning. Det er Jernbaneverket Hovedkontoret som ansvarlig myndighet som vil avgjøre om utredningsplikten er oppfylt, eller om tilleggsutredninger må gjennomføres. Godkjent konsekvensutredning må foreligge før kommunestyrene kan gjøre endelig vedtak om trase gjennom sine kommunedelplaner.

Drammen, 10.desember 1997

John Ole Grinde
regionsjef
Jernbaneverket Region Sør

Jernbaneverket
Biblioteket

Innholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Forord | 1 |
| Innholdsfortegnelse..... | 2 |
| 1. Sammendrag | 3 |
| 2. Noen sentrale temaer | 4 |
| 2.1 Detalj- og reguleringsplanfasen | 4 |
| 2.2 Plassering av masseoverskudd | 4 |
| 2.3 Kollektivbetjening av Fornebu | 5 |
| 2.4 Alternativ J6 | 6 |
| 2.5 Sikkerhet i tunneler | 7 |
| 3. Sammendrag av høringsuttalelsene med kommentarer | 9 |
| 4. Oppsummering og anbefaling | 10 |
| 4.1 Godkjenning av KU/ behov for tilleggsutredninger..... | 10 |
| 4.2 Behov for videre utredninger og avklaringer | 12 |
| 4.3 Behov for oppfølgende undersøkelser..... | 13 |
| 4.4 Endelig anbefaling av utbyggingsalternativ..... | 13 |
| 5. Videre planprosess og framdrift | 16 |
| Vedlegg | 17 |
| Vedlegg A: Statlige og fylkeskommunale organer | 18 |
| Vedlegg B: Kommuner | 35 |
| Vedlegg C: Velforeninger i Oslo..... | 48 |
| Vedlegg D: Velforeninger i Bærum | 50 |
| Vedlegg E: Velforeninger i Asker | 55 |
| Vedlegg F: Organisasjoner, sammenslutninger og bedrifter..... | 57 |
| Vedlegg G: Privatpersoner i Oslo | 69 |
| Vedlegg H: Privatpersoner i Bærum | 73 |
| Vedlegg I: Privatpersoner i Asker | 83 |

1. Sammendrag

Begrunnelsen for tiltaket er først og fremst å øke kapasiteten på strekningen mellom Skøyen og Asker, for å kunne tilfredsstille krav til kapasitet, punktlighet og fremføringshastighet. Utførte trafikkberegninger viser at trafikken forventes å øke betydelig fram til år 2010. For at store deler av trafikkveksten skal kunne tas på kollektive reisemidler er det behov for en omfattende satsing på kollektivtrafikken, med jernbanen som grunnstammen. Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er en forutsetning for denne satsningen på kollektivtrafikken, og det vil være en viktig brikke i Oslopakke 2.

Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør som tiltakshaver. Tiltakshaver mener at alle kravene om tilleggsutredninger før KU kan godkjennes, enten bør avvises eller med fordel kan utsettes til detalj- og reguleringsplanfasen når man vet mere om hvordan anlegget skal gjennomføres. Utfra dette og på bakgrunn av de dokumentene som lå ute til offentlig ettersyn, innkomne merknader, kommentarer og vurderinger i dette dokumentet anbefaler tiltakshaver overfor Jernbaneverket Hovedkontoret som ansvarlig myndighet at konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker godkjennes og at utredningsplikten dermed er oppfylt, og at det ikke kreves tilleggsutredninger, men settes krav til videre utredninger og avklaringer i detalj- og reguleringsplanfasen.

Videre anbefaler tiltakshaver utfra de samme vurderingene at følgende alternativ for nytt dobbeltspor blir lagt til grunn ved videre behandling av kommunedelplanene for nytt dobbeltspor i kommunene Oslo, Bærum og Asker:

- Sandvika - Asker: Ræverudlinja
- Lysaker - Sandvika: H2B
- Skøyen - Lysaker: H1O eller H1OT, og med mulighet for å vurdere varianter av disse.

2. Noen sentrale temaer

En del av høringsuttalelsene tar opp de samme temaene. Det er derfor i dette kapittelet kommentert noen viktige punkter som går igjen i mange av uttalelsene, eller som krever en noe lengre kommentar.

2.1 Detalj- og reguleringsplanfasen

De planer og utredninger (3 kommunedelplaner og konsekvensutredning fase 2) som nå har ligget ute til offentlig ettersyn har hatt som formål å få valgt utbyggingsalternativ for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Detaljingsnivået har vært tilpasset dette, og blir gjerne omtalt som kommune(del)plannivå eller hovedplannivå. Som grunnlag for å få valgt alternativ har det ikke vært behov for å gå så mye i dybden på mange fagområder som en del av høringspartene har ønsket. Videre utredninger har ikke vært «beslutningsrelevant» for valg av alternativ, selv om innholdet i videre utredninger kan være interessant.

Når vi nå får valgt alternativ gjennom kommunale vedtak av kommunedelplanene, går vi over i detalj- og reguleringsplanfasen. Videre planer og utredninger vil da bli langt mere detaljerte og utføres da bare for det alternativet som blir valgt. Formålet med denne fasen er bl.a. å få fastlagt traséen nøyaktig og få vedtatt juridisk bindende reguleringsplaner som viser arealbruken med nøyaktig angivelse av behovet for grunnerv. Reguleringsplanene er også nødvendige for at Jernbaneverket eventuelt skal kunne foreta grunnerv ved ekspropriasjon.

I detalj- og reguleringsplanfasen vil arbeidsinnsatsen bli konsentrert om det alternativet som blir vedtatt. Dette gjør at man kan gå dypere ned i detaljene. Ved at man får nøyaktig fastlagt traséen, vil det være mulig å ta stilling til detaljert utforming av eventuelle avbøtende tiltak, hvordan anleggsfasen skal gjennomføres, konsekvenser for og nødvendige inngrep i enkelteierdommer osv.

Hvilke videre undersøkelser som på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser vil være aktuelle i tilknytning til detalj- og reguleringsplanfasen, er omtalt i kapittel 4.2 Behov for videre utredninger og avklaringer. En mere komplett liste vil bli utarbeidet i forbindelse med endelig hovedplan.

2.2 Plassering av masseoverskudd

Tiltakshaver mener det ikke er rimelig å binde opp områder med behov for masseoppfylling lang tid i forveien og til et uspesifisert tidspunkt. Utfyllingsområdene inngår derfor ikke direkte i tiltaket nytt dobbeltspor, og de må således ha sin egen planprosess og eventuelt sin egen konsekvensutredning.

Tiltakshaver anbefaler derfor at videre søk og kobling til aktuelle utfyllingsområder skjer i forbindelse med reguleringsplanene for det nye dobbeltsporet. Da vil gjennomføringstidspunktet for nytt dobbeltspor trolig være nærmere avklart. På det tidspunktet vil også Ringeriksbanen og ny E18 ha gjennomført sine søk etter utfyllingsområder i det samme distriktet. Det vil i den videre planprosessen og eventuelle konsekvensutredninger for enkelteutfyllingsområder bli tatt hensyn til blant annet landskapsmessige konsekvenser, forurensningsfare, trafikkskapning i anleggsfasen, landbruks- og naturforvaltningsinteresser.

Tiltakshaver vil under planleggingen av utfyllingsområder også ta hensyn til de andre større utbyggingstiltakene i området, for om mulig å samlokalisere utfyllingsområder. Tiltakshaver vil ha et nært samarbeid med berørte parter under planleggingen for å forsøke å minske de negative konsekvensene av massetransporten. Tiltakshaver ser det som svært viktig at det blir så korte transportavstander som mulig, for derigjennom å redusere de negative konsekvensene ved transport av massene.

Uttransport av masser fra en tunnelåpning eller et tverrslag med en stoff kan utgjøre omtrent 60-80 lastebillass pr. dag dersom arbeidet går greit unna avhengig av om det må utføres forinjeksjon el.l. eller ikke. Med arbeid på to stuffer kan det bli opptil 150 lastebillass pr. dag på det meste.

Anleggsarbeidet vil ikke starte opp før avtaler om utfyllingsområder med tilstrekkelig kapasitet er inngått. Deponi på verdifulle landbruksområder, slik at disse ødelegges, synes ikke aktuelt.

2.3 Kollektivbetjening av Fornebu

Mange av høringsuttalelsene mener at forholdet til kollektivbetjening av Fornebu ikke er tilstrekkelig utredet i foreliggende konsekvensutredning. Betjening av Fornebu hører strengt tatt ikke med i oppgaven for denne konsekvensutredningen. I konsekvensutredningsprogrammet er det likevel sagt at alternativene J4/J5 skal vise en variant med stasjon for alle 4 sporene nord på Fornebulandet, og at alternativene H1B og H2B skal vise muligheter for avgrensning av en dobbeltsporet lokaltogsløyfe ut til Fornebu-området.

Det er i konsekvensutredningen vist slike løsninger, og tiltakshaver mener derfor at utredningsplikten i forhold til utredningsprogrammet er oppfylt. Når det gjelder tilbringertjenesten til Fornebu pågår det for tiden et eget utredningsarbeid med Statens vegvesen Akershus som tiltakshaver. Formålet er å utrede framtidig banekonsept/banesystem til Fornebu. Jernbaneverket deltar i dette arbeidet, hvor det utredes følgende fire hovedkonsept:

1. Jernbane buttspor
2. Kombibane
3. Bybane i separat trase
4. Automatbane

Utredningen vurderer traseer fra Fornebu nord og videre ut på Fornebulandet, eventuelt vendesløyfe/hensettingsareal for lokaltog, om banen skal videreføres som bybane med buttspor eller sløyfe mot Sandvika osv.

Siden det er reist tvil om det anbefalte utbyggingsalternativet for nytt dobbeltspor gir rom for tilfredsstillende kollektivløsninger for Fornebu, har Jernbaneverket ønsket å utdype disse forholdene.

Jernbaneverket har engasjert konsulentfirmaet Civitas til å oppdatere vurderingene av trafikk til/fra Fornebu basert på nye og høyere anslag for boliger/arbeidsplasser (opp til 7.000 boliger og 33.000 arbeidsplasser). De nye beregningene viser at de høyeste anslagene vil medføre vesentlig trafikkøkning til/fra Fornebu sammenlignet med tidligere beregninger (7.000 boliger og 15.000 arbeidsplasser), fra 96.000 personturer pr. virkedøgn til 161.000 personturer pr. virkedøgn. Videre vil eksterne kollektivturer til/fra Fornebu (eksklusive turer på Fornebulandet) øke fra 28.000 til 47.000 pr. virkedøgn, en trafikkøkning på 67%. De utførte beregningene bekrefter konklusjonen fra tidligere beregninger om at reiser til/fra Fornebu i hovedsak vil være lokalreiser. Dette er reiser som i hovedsak utføres innenfor kommunene Asker, Bærum og Oslo, og som betjenes fortrinnsvis med bybane, kombibane og/eller lokaltog.

Med de høyeste trafikk tallene for Fornebu vil det ikke være tilstrekkelig kapasitet på banenettet til å avvike kollektivtrafikken på tilfredsstillende måte kun med det kombibanemateriell som det er avsatt plass til på jernbanesporene. Dette gjelder særlig i rushtidene, der det vil være nødvendig å supplere med lokaltogmateriell som har vesentlig høyere setekapasitet. Bybane i egen trase vil trolig ha tilstrekkelig kapasitet uten supplering med lokaltog. Ved det utbyggingsvolum som tidligere ble vurdert for Fornebu (7.000 boliger og 15.000 arbeidsplasser) ville det vært tilstrekkelig med kombibanemateriell også i rushtidene.

Dette viser at en avgrensning fra eksisterende dobbeltspor vest for Lysaker og fram til Fornebu Nord, vil være en god og framtidsrettet løsning i forhold til aktuelle utbyggingsvolumer/ persontrafikkmarkeder på Fornebu. En slik bane vil kunne trafikkeres både med lokaltogmateriell og lettere kombibanemateriell. Dette gir stor fleksibilitet når det gjelder å betjene Fornebu med et banebasert kollektivsystem, som er tilpasset etterspørselen fra et utbygd Fornebu.

En slik løsning vil fullt ut være i stand til å håndtere de aktuelle trafikkmengder ved en maksimal utbygging som angitt over. Løsning gir dessuten muligheter for å betjene Fornebuområdet med flyplasstog under forutsetning av at de markedsmessige muligheter er tilstede. Dette kan skje ved at flyplasstog trekkes ut til Fornebu for vending, framfor at de vender på Oslo S.

Forholdene blir ytterligere utdypet i notater fra Civitas, Agenda og Jernbaneverket, som vil foreligge om kort tid.

En bybane/kombibane gir en helt annen flatedekning på Fornebu enn et rent jernbanekonsept. Ønsket om både bybane/kombibane og nytt dobbeltspor til Fornebu gir sterkt økte kostnader til baneinfrastruktur. Samtidig vil systemene til dels konkurrere om de samme kundene, hvilket betyr at nytteeffekten må fordeles på begge systemer.

Det har også vært reist spørsmål om den antydde maksimale utbygging på Fornebu bør revurderes med tanke på å spre vekst også til andre områder, og få en tilpassing til kapasiteten på aktuelle kollektiv- og vegløsninger, samt en bedre ballanse mellom boliger og arbeidsplasser.

Tiltakshaver anser det som tilfredsstillende at kollektivbetjeningen av Fornebu er skilt ut som en egen planleggingsprosess underlagt plan- og bygningsloven. Tiltakshaver mener at de foreliggende alternativene for nytt dobbeltspor enkelt lar seg kombinere med alternative kollektivløsninger for Fornebu. Utredningen som Statens Vegvesen Akershus i samarbeid med blant annet Jernbaneverket utfører for kollektivsystemet til Fornebu, bør videreføres med en konsekvensutredning, som trolig legges fram samtidig med kommunedelplan 2 for Fornebu høsten -98. Avgjørende for videre planlegging av banesystemet er at aktuelt utbyggingsvolum for Fornebu blir fastlagt, og sees i sammenheng med kollektivløsningen. Jernbaneverket stiller seg positivt til å være tiltakshaver for en slik egen konsekvensutredning, dersom jernbane/kombibane blir det valgte konsept.

Fra et par hold har det vært påpekt at man i utredningen ikke bare skulle ha vurdert kostnadene for ulike alternativer for nytt dobbeltspor isolert, men sett på de totale kostnadene inkludert banebetjening av Fornebu. For å få en tilfredsstillende flatedekning, er det rimelig å sette et krav om at Fornebu skal ha et system som har flere stasjoner på det nye utbyggingsområdet. Kostnader for strekningen Skøyen - Sandvika inklusiv betjening av Fornebu kan da være:

| | | |
|------------------------|---------------|---------------|
| • H1O+H2B+kombibane | 630+1060+300= | 1990 mill.kr. |
| • H1OT+H2B+kombibane | 710+1060+300= | 2070 mill.kr. |
| • J5+kortere kombibane | 2200+150= | 2350 mill.kr. |
| • J6+kombibane | 2230+300= | 2530 mill.kr. |

Kostnadene for kombibane og J6 er mest usikre. Utfra dette ser vi at forskjellen mellom H- og J-alternativene ligger mellom 300 og 500 mill.kr. Dersom Lysaker stasjon i J-alternativene skal ha en gunstigere plassering (ikke ligge så dypt), vil forskjellene bli større. Etter tiltakshavers syn er det ikke tilstrekkelig grunner til å betale denne merkostnaden for å få en løsning som er dårligere for jernbanen.

2.4 Alternativ J6

Oslo kommune har i forbindelse med forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker og som ledd i høringsuttalelsen til Jernbaneverkets konsekvensutredning gjentatt sitt ønske om videre utredning av alternativ J6. Dette alternativet, som i hovedsak følger J5-traseen (unntatt på Fornebu), forutsetter at kun nytt dobbeltspor legges om Fornebu mens det eksisterende dobbeltsporet opprettholdes for lokaltog og en del godstog. På samme måte som for J5 forutsettes stasjon under bakken på Lysaker.

Jernbaneverket har hittil ikke ønsket å konsekvensutrede J6 til samme nivå som de øvrige alternativer i konsekvensutredning/kommunedelplan. Dette holder vi fast ved, selv om Oslo kommune i sin uttalelse til konsekvensutredningen krever en slik utredning. Jernbaneverkets begrunnelse er følgende:

- Reiser til/fra Fornebu vil i hovedsak være lokalreiser innenfor kommunene Asker, Bærum og Oslo. For disse vil et regionalt togtilbud, som alternativ J6 vil gi, være av mindre betydning. På banesiden vil det ut fra dette være et godt lokalvogntilbud supplert med et kombibane-/bybanetilbud som gir best flatedekning og et godt kollektivtilbud tilpasset transportetter-spørselen fra et utbygd Fornebu.
- En jernbanesløyfe/buttspor fra eksisterende Drammenbane til Fornebu gir muligheter for å vende lokalvogntog på Fornebu i stedet for på Bestum. I tillegg kan det også tenkes at noen flytog kan trekkes til Fornebu under forutsetning av at det blir nødvendig markedsmessig dekning for dette. En slik løsning vil være tilstrekkelig til å dekke behovet for kollektivtransport til/fra Fornebu.
- Nytt dobbeltspor med stasjon på Fornebu vil enten medføre at region-/fjerntog fylles opp med lokalreisende, eller at lokalvogntog også må trafikkere dette sporet. Dette er det ikke kapasitet til på det nye dobbeltsporet med mindre enkelte region- og fjerntog tas vekk og henvises til lokalvogntogsporet. I så fall oppstår en uheldig miks av togslag som er lite hensiktsmessig og svært forvirrende for de reisende. De må da forholde seg til to stasjoner på Lysaker, og det blir vanskelig å holde rede på hvilke region- eller fjerntog som går fra hvilken stasjon når. I tillegg er det i strid med hensikten for det nye dobbeltsporet, som nettopp er å kunne separere hurtiggående tog med få stopp og mer saktegående lokalvogntog på hvert sitt dobbeltspor, for å øke kapasiteten og få ned reisetiden.
- Alt. J6 gir stasjonsløsning under bakken på Lysaker. Dette er anleggsmessig komplisert, gir ikke en samlet stasjon som er lett tilgjengelig som i H-alternativene og vil være mindre attraktivt for publikum. Dessuten vil stasjon på nytt dobbeltspor både på Fornebu og Lysaker bidra til dårligere kapasitet og mindre hensiktsmessig stoppmønster for fjerntog/intercity-tog.
- J6 alternativet vil umuliggjøre en trinnvis utbygging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Sandvika. Man mister dessuten den driftsmessige fleksibilitet som en sporforbindelse mellom gamle og nye spor på Lysaker vil gi.
- Dersom Oslo kommune ønsker å legge J6 til grunn for videre planlegging kreves full konsekvensutredning etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven på lik linje med de andre alternativene. Dette vil bety en vesentlig forlengelse av hele planprosessen i tilknytning til nytt dobbeltspor (1-2 år), noe som ikke er i samsvar med det behov samfunnet har for å få gjennomført prosjektet, og de signaler Stortinget har gitt.
- En forlengelse av planprosessen vil ramme framdriften for anlegget. Dette øker usikkerheten for de som blir berørt av anlegget, og vil også ramme framdriften i den planleggingen som foregår av selve Fornebu.
- J6 er tilstrekkelig utredet til å se konsekvensene av alternativet. J6 er vesentlig dyrere enn H-alternativene (ca. 500 mill.kr.), og vil forsinke utbyggingen, samt at det totalt sett er et dårligere jernbanemessig alternativ. Ut fra dette ser Jernbaneverket ikke sterke nok grunner til å arbeide videre med dette alternativet.

2.5 Sikkerhet i tunneler

Aktuelle sikkerhetstiltak skal bidra til at ulykker ikke skjer, og begrense konsekvensene dersom en ulykke oppstår.

Sikkerheten ved jernbanedrift i Norge er generelt god, og erfaringer viser at tunneler ikke i vesentlig grad påvirker sikkerheten for togreisende. Sannsynligheten for at en del ytre påvirkninger som frost, sne, storm og steinsprang skal forekomme i tunneler er liten, og kan ses bort fra. Imidlertid vil forholdene ved evakuering av personer ved ulykker forverres. Dette gjelder spesielt hvis det dreier seg om brann. Mens evakuering på åpen linje i liten grad påvirkes av varme og røk, vil dette true en evakuering i tunnel.

Jernbaneverket har vedtatt sikkerhetsregler for bygging og utforming av nye jernbanetunneler. I følge disse reglene klassifiseres tunnelene etter togtetthet og tunnellengde. Regelverket spesifiserer en rekke tiltak:

- Man reduserer faren for kollisjon med avsporet vogn ved å installere avspøringsindikatorer. I tillegg installeres brannslukkingsapparater i utstyrsrom og brannbeskyttelse av isolasjonsplater.
- Hjelp til selvevakuering etableres ved rømningsveier gjennom tverrslag, gangbane med rekkverk, nødlys og anvisningsskilt.
- Hjelp til assistanse etableres ved enkel adkomst til tunnelåpning og tverrslag, nødtelefoner, kommunikasjonsutstyr til togledelse og beredskapsressurser.

Jernbaneverket forutsetter også at det utarbeides beredkapsplaner for tunnelstrekningene. I dette inngår beskrivelse av ansvarsforhold og organisering under beredskapssituasjoner av ulik alvorlighetsgrad. Beredkapsplanen skal angi hvilke hjelpemidler og anlegg som er tilgjengelige, ansvar og organisering av transport, samband mm. Beredkapsplanene vil bli utarbeidet i samarbeid mellom det aktuelle politikammer, brannvesen, NSB og Jernbaneverket.

I tillegg vurderes andre sikkerhetstiltak konkret for den enkelte tunnel. Dette gjelder bl.a. skinnegående transportmiddel for evakuering og ventilasjonsanlegg for å styre røyk i en bestemt retning.

Risiko er lik produktet av sannsynlighet og konsekvens. Tunneler er generelt sett karakterisert ved lav sannsynlighet for ulykkeshendelser. Derimot kan konsekvensene bli store, særlig ved lange tunneler.

Risikoen ved togtrafikk på daglinje er beregnet til 1,1 drepte pr. 1.000 millioner personkilometer. Gjennomsnittet for transportarbeid med jernbane i Norge for årene 1988-92 er 2.100 millioner personkilometer pr. år. Statistisk forventet antall drepte passasjerer eller togbetjening ved togframføring blir da noe over 2 personer pr. år. Dette samsvarer godt med gjennomsnittet for årene 1991 til 1995.

For tunnel er risikoen avhengig av lengde og dobbelt/enkeltspor. Risikoen for reisende og personell er lik eller lavere i korte tunneler enn på daglinje. Dette kommer av den lavere sannsynligheten for ulykkeshendelser samt at andre ulykker enn sammenstøt, avsporing og brann er lite trolige i tunnel. Ved økende tunnellengde øker risikoen som følge av de forverrede konsekvensene ved ulykker i tunneler. I tunneler som er lengre enn ca. 3-4 km er risikoen høyere enn på åpen linje. Dersom det er tverrslag som er tilrettelagt som rømningsvei regnes tunnellengden fra tverrslagsåpningen.

Flere av de tiltakene som er vedtatt i Jernbaneverkets sikkerhetsregler for utforming av nye jernbanetunneler vil enkeltvis redusere risikoen med 4 - 17%, men den samlede risikoforbedringen er ikke beregnet.

Tunnellengdene på de ulike alternativene vil variere mellom 3.500 og 7.200 meter. Stort sett vil det bli bygd tunneler som har et løp med to spor, i samsvar med etablert praksis i Norge. Men i alle de lengre tunnelene er det planlagt rømningsveier, slik at ingen av tunnelene på det nye dobbeltsporet vil få rømningsavstander på mer enn ca. 1.400 meter (halvparten av lengden mellom lengste tunnel/tverrslagsåpning). Det betyr i følge beregningene at risikoen for en personskadeulykke ikke er større i tunnelene enn den er på daglinje.

I detaljplanfasen vil det bli utarbeidet ytterligere risikoanalyse og utkast til beredkapsplan for tunnelene i samarbeid med blant annet brannvesenet, slik at det kan fastlegges at sikkerheten er tilfredsstillende, og hvilke tiltak som skal gjennomføres i tilknytning til tunnelene.

3. Sammendrag av høringsuttalelsene med kommentarer

For å få en bedre oversikt over innkomne høringsuttalelser er det utarbeidet et punktvis sammendrag av hver enkelt uttalelse. Samtidig er hver enkelt uttalelse kommentert av tiltakshaver for blant annet å:

- få fram tiltakshavers utfyllende synspunkter om temaet
- gi henvisninger til hvor temaet er nærmere omtalt
- rydde av vegen eventuelle misforståelser
- gi tilbakemelding til høringsinstansene

For sammendrag av hver enkelt høringsuttalelse med kommentarer, se vedlegg A-I.

Kommentarene som er gitt i dette dokumentet er tiltakshavers (Jernbaneverket Region Sør) synspunkter, og er samlet under overskriften **Kommentar** og er skrevet med *kursiv skrift*. Kommentarene er utarbeidet i samarbeid med blant annet Jernbaneverket Utbygging og Jernbaneverket Region Øst.

En del av høringsuttalelsene er stilet til de berørte kommunene, som kommentarer til kommunedelplanene. Det er valgt å ta med disse uttalelsene, spesielt der hvor disse kommenterer konsekvensutredningen. Det er videre valgt å ta med høringsuttalelser som ligger under et annet forvaltningsorgan, som for eksempel Statens vegvesen Akershus sin uttalelse som også er inkorporert i Vegdirektoratets uttalelse.

For hver uttalelse går det fram hvem den er sendt til (Jernbaneverket eller kommunen), og datoen uttalelsen ble sendt.

4. Oppsummering og anbefaling

På bakgrunn av konsekvensutredning fase 2 og innkomne høringsuttalelser har tiltakshaver vurdert behovet for tilleggsutredninger, videre utredninger og avklaringer samt oppfølgende undersøkelser. Jernbaneverket Hovedkontoret vil ta endelig stilling til disse spørsmålene i forbindelse med godkjenning av konsekvensutredningen. Tiltakshaver har også vurdert om den foreløpige anbefalingen bør endres.

4.1 Godkjenning av KU/ behov for tilleggsutredninger

I de fleste høringsuttalelsene er det ikke angitt om utredningsplikten anses som oppfylt eller ikke. En del påpeker at utredningsplikten anses som oppfylt, og en del krever tilleggsutredninger. Flere steder er det noe uklart om høringsparten mener at det må utføres tilleggsutredninger før utredningsplikten er oppfylt eller om det er tilstrekkelig med videre utredninger i tilknytning til detalj- og reguleringsplanfasen.

For følgende tema er det bedt om tilleggsutredninger fra en eller flere høringsparter, med angivelse av høringsparter i parentes og kort sammendrag av tiltakshavers vurdering av kravet om tilleggsutredning. For ytterligere kommentarer, se tiltakshavers kommentarer til de aktuelle høringsuttalelsene i vedlegg A-I og kapittel 2.

1. Kollektivbetjening av Fornebu/Alternativ J6.

Noen parter peker på at forholdet til kollektivbetjening av Fornebu ikke er tilstrekkelig utredet og krever tilleggsutredning. Flere parter krever at alternativ J6 må utredes på lik linje med de andre alternativene. Likevel sier noen av disse partene at de anser alternativ J5 som det beste. (A18-Statens vegvesen, B1a-Byutviklingskomiteén i Oslo, B1b-Ullern Bydelsutvalg, C1-Sollerud vel, D4-Jar vel, D6-Bærum velforbund, F1-Aksjon miljøvennlig vestkorridor, F4-Interesseområdet Bestun stasjon)

Formelt sett er det ikke krav om utredning av kollektivbetjening av Fornebuområdet eller alternativ J6 i utredningsprogrammet. Tiltakshaver mener derfor at utredningsplikten er oppfylt på dette området. Tiltakshaver mener videre at det ikke er behov for å oppdatere utredningsprogrammet og /eller tilleggsutredninger. For det første er kollektivbetjening av Fornebu på vei til å avklares i en egen pågående planprosess, og tiltakshavers anbefalte trasé for nytt dobbeltspor åpner for tilstrekkelig antall tilfredsstillende løsninger for denne betjeningen. For det andre er alternativ J6 utredet tilstrekkelig til å kunne fastslå at de positive sidene av alternativet ikke på langt nær er tilstrekkelige til å kunne oppveie de negative konsekvensene av alternativet. Det finnes alternativer som er bedre enn alternativ J6, både under og ikke minst over bakken på Lysaker. For ytterligere kommentarer se kap. 2.3 og 2.4 og Jernbaneverkets uttalelse til kommunedelplanen for nytt dobbeltspor i Oslo (A24a).

2. Utbyggingsbehov Sandvika-Asker.

Det bør utredes andre alternativer til å bygge ut nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker, som nedlegging av Høn og Vakås stasjoner. (A18-Statens vegvesen).

Tiltakshaver mener at dobbeltsporet Skøyen-Asker må sees på som en hel pakke. Ved ikke å bygge ut Sandvika-Asker vil man ikke oppnå en rekke av de forutsatte målsettingene, så som Ringeriksbanen, vending av tog på Jong, fullstendig ruteplan for 2010, kjøretidsforbedringer, reisetidsforbedringer og støyreduksjon. Spesielt Høn vil bli en viktigere stasjon. Se kommentar til A18.2. Tiltakshaver mener at kravet bør avvises på grunn av de negative følgene.

3. Sandvika stasjon.

Det ønskes utredninger om å få Sandvika stasjon innelukket/under bakken. (F17-Boligsameiet Agneslund).

Stasjon under bakken er vurdert tidlig i planprosessen og forkastet. Tiltakshaver mener at en innelukkning av stasjonen/sporene er uaktuelt på grunn av kostnader og utseende. Strekningen vil bli støyskjermet i henhold til retningslinjene. På bakgrunn av dette mener tiltakshaver at kravet bør avvises.

4. Støy.

Avbøtende tiltak i form av lokale støyskjermingstiltak må beskrives mer detaljert (omfang, tiltakstype, estetiske konsekvenser, effekt mm). Omfanget av boliger som ikke vil få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer selv etter lokal skjerming må beskrives nærmere. (A10-Miljøvernavdelingen).

Det er nødvendig med mere detaljerte støyberegninger og vurderinger av de enkelte eiendommene når linja er endelig plassert i detalj- og reguleringsplanfasen, for å kunne svare fornuftig på disse spørsmålene. Tiltakshaver ser ikke noen stor hensikt med en mere utførlig generell beskrivelse av aktuelle tiltak nå, all den tid man ennå ikke kan peke på hvilke tiltak som vil bli utført hvor. Tiltakshaver mener derfor at disse vurderingene først bør gjennomføres i detalj- og reguleringsplanfasen. Se også kommentar til A10.9.

5. Grunnvannspåvirkning.

Det bør utføres utredninger om eventuell fare for grunnvannspåvirkning, med generelle konsekvenser for grunnvannspeil, fare for lekkasjer fra eventuelle berørte overflatekilder og fare for setningsskader på bygninger. (A10-Miljøvernavdelingen).

Temaet er ikke krevd utredet i utredningsprogrammet. I utgangspunktet skal alle alternativer ha tunneler som skal være tettet slik at det ikke medfører skade på omgivelsene, og at det i så måte ikke skal være forskjell mellom alternativene. Tiltakshaver har igangsatt videre vurderinger på dette området, slik at dette vil foreligge før detalj- og reguleringsplanfasen igangsettes for fullt. Tiltakshaver mener at dette bør være tilstrekkelig. Se også kommentar til A10.12.

6. Masseoverskudd.

Det anmodes om at det blir gjennomført en helhetlig mulighetsanalyse for plassering av masseoverskudd hvor det redegjøres for virkninger som landskapsmessige konsekvenser, forurensningsfare, trafikkskaping i anleggsfasen, landbruks- og naturforvaltningsinteresser samt avbøtende tiltak. Landbruksdepartementet mener subsidiært at nye deponisøk kan foretas parallelt med det videre planarbeidet. (A3-Landbruksdepartementet, A10-Miljøvernavdelingen).

Tiltakshaver mener at steinen fra tunnelene må sees på som en ressurs, og at det ikke er rimelig å binde opp områder med behov for masseoppfylling lang tid i forveien og til et uspesifisert tidspunkt. Aktuelle utfyllingsområder inngår derfor ikke direkte i tiltaket nytt dobbeltspor, og vil i sine egne planprosesser få avklart konsekvensene av oppfylling. Et eksempel i så måte er Fornebu. Oppfyllingsbehovet bør sees i sammenheng med andre store utbyggingsprosjekter, og spesielt Ringeriksbanen og E18 vil få sine utfyllingsbehov nærmere avklart i 1998. Da vil også mulighetene for utfylling på Fornebu ha kommet nærmere en avklaring. Tiltakshaver mener derfor at tidlig i detalj- og reguleringsplanfasen vil være et passende tidspunkt å vurdere disse forholdene nærmere. Da vil gjennomførings-tidspunktet for nytt dobbeltspor også være nærmere klarlagt. Se også kap.2.2.

7. Anleggsperioden.

Flere parter har pekt på behov for tilleggsutredninger vedrørende anleggsperioden, men for noe ulike deltema. Det er ønske om en bedre vurdering av miljøkonsekvensene i byggeperioden, og en konkretisering av hvilke avbøtende tiltak som vil være aktuelle i de forskjellige problemområdene samt en vurdering av effekten av disse. Spesielt massetransport ut fra uttaksstedene må beskrives grundigere. (A10-Miljøvernavdelingen, E1-Hvalstad vel, E4-Billingstad vel, F12-Natur og ungdom).

I hovedplanfasen er det i liten utstrekning tatt stilling til hvordan anlegget skal gjennomføres og avbøtende tiltak er derfor i liten grad beskrevet. Tiltakshaver mener derfor at det er behov for nærmere avklaringer i detalj- og reguleringsplanfasen, før man kan gi mer utfyllende svar på de problemstillingene som reises. Ikke bare plassering av tverrslag, riggområder og anleggsveier, men også tempo, drivemetode og angrepsretninger i tunneler og dagstrekninger vil være bestemmende for hvilke avbøtende tiltak som vil bli satt i verk hvor. Se også kap.2.1 og 2.2.

Med bakgrunn i overstående vurderinger mener tiltakshaver at alle kravene om

tilleggsutredninger enten kan avvises eller henvises til detalj- og reguleringsplanfasen.

- *Ut fra dette anbefaler tiltakshaver overfor Jernbaneverket Hovedkontoret som ansvarlig myndighet at konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker godkjennes og at utredningsplikten dermed er oppfylt, og at det ikke kreves tilleggsutredninger, men settes krav til videre utredninger og avklaringer i detalj- og reguleringsplanfasen.*

4.2 Behov for videre utredninger og avklaringer

Ut fra innkomne høringsuttalelser finner tiltakshaver det rimelig at det i tilknytning til detalj- og reguleringsplanfasen blir utført videre utredninger og avklaringer for følgende tema (med henvisning til de høringsuttalelsene som har omtalt temaene):

1. Generelle justeringer av traseen for tilpassing til terreng og bebyggelse (flere).
2. Sikkerhet i tunneler (A6, A12, A16, B2a, B2c, B3a, B3g): Forholdet til brannvernmyndighetene avklares tidlig i reguleringsplanfasen.
3. Massedeponi (A3, A10, A17, A18, B1c, B3b, B3c, B3g, F12): Det utarbeides en plan for plassering av overskuddsmasser med beskrivelse av aktuelle løsninger og konsekvenser av disse.
4. Anleggsperiode/ massetransport (A10, A17, A18, B2c, B2d, B3g, E1, E2, E4, F5, F12): Det arbeides videre med problemstillingene omkring lokalisering av bl.a. riggområder og anleggsveier og gjennomføring av avbøtende/ sikkerhetsmessige tiltak.
5. Støy (A2, A10, F17, F21, G3, G6, H6, H19, H20, H22): Det gjennomføres mere detaljerte støyberegninger som viser tiltak og konsekvenser for enkelteieendommene.
6. Friluftsliv/rekreasjon (F8): Det vurderes konsekvenser for berørte nærfriluftsområder.
7. Barn og unges interesser (A27, A10): Videre planlegging bør vise eventuelle arealer avsatt til fellesareal/ friområde som vil bli omdisponert. Erstatningsarealer må avklares. Speiderhus. Barnehage. Idrettsanlegg på Jong.
8. Grunnvannspåvirkning (A10, A13, B6a): Tetthetskravene overføres til kart samt risiko/ konsekvenser for grunnvannssenkning.
9. Jordbruksarealer (B6a, H23): Det arbeides videre med løsninger for minimalisering av skade på jordbruksarealer samt restituering av arealene etter anleggsperioden.
10. Hensetting og vending (A13, A14a, A14b): Det arbeides videre med hvor hensetting og vending av togmateriell skal gjennomføres.
11. Kulturmiljø (A17, A28, B1c, B3g, E1): Det arbeides videre med mulighetene for bevaring og avbøtende tiltak for kulturmiljø. Derunder mulighetene for (midlertidig) flytting av planlagte revne hus som alternativ til riving i spesielle tilfeller.
12. "H1T" (F2): En vurdering av Lysaker Næringsvel sitt forslag, utarbeidet av Arkiforum.
13. Justering av trase ved kommunegrensen mellom Asker og Bærum (E4, H4, I2a, I2b, I3, I7, I8, I9): Etter at grunnundersøkelser er gjennomført vil det bli tatt endelig stilling til plassering av traseen. Forholdet til brønner i Staverhagen må vurderes.
14. Sporføring ved Trollhaugen/Asker terrasse (B3b, B3c, B3g, E2, E3, I1, I4, I5, I10, I11): Sporføringen her vil finne sin løsning i forbindelse med en egen planprosess om sporløsningen for Asker stasjon.

15. Retningsdrift/linjedrift (A14c, D2): Det bør avklares om det på stasjonene kan oppnås tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet ved linjedrift i stedet for retningsdrift.

16. Overbygg i dagsone (D1, F3, H25, H26): Det bør drøftes hvor lange overbygningene bør være ved overgang fra tunnel til daglinje.

17. Rasfare (F5, H14) Vurdering av stabiliteten av Tanumåsen og Kampebråten naturminne.

I tilknytning til endelig hovedplan vil det bli utarbeidet en mere komplett liste over behovet for videre utredninger og avklaringer med en mer utførlig beskrivelse av temaene. Kommunenes vedtak av kommunedelplanene vil også gi innspill til dette.

Det har også fra flere høringsparter vært pekt på behovet for avklaringer av visse forhold som først og fremst vil bli avklart i egne planprosesser parallelt med nytt dobbeltspor:

- a) Lysaker kollektivterminal
- b) Kombibane til Fornebu
- c) Sporløsning for Asker stasjon/nord for Asker

4.3 Behov for oppfølgende undersøkelser

Noen av høringspartene har kommet med forslag til oppfølgende undersøkelser, gjerne omtalt som miljøoppfølgingsprogram. Dette programmet for oppfølging i anleggsfasen og driftsfasen vil bli nærmere konkretisert i detalj- og reguleringsplanfasen. Det vil der også blitt tatt hensyn til retningslinjer gitt i vedtatte kommunedelplaner for tiltaket.

Man vil først og fremst ta opp vesentlige virkninger i forhold til nærmiljøet som trenger oppfølging. De mest aktuelle deltema kan være:

- gjennomføring av anleggsvirksomheten, spesielt i bolignære omgivelser
- setningsskader på bygninger
- grunnvannstand og vannlekkasjer
- forurensningstilstanden til overskuddsmasser og forurensede masser

4.4 Endelig anbefaling av utbyggingsalternativ

I konsekvensutredningens kap.10.2 er Jernbaneverkets foreløpige anbefaling før høringsperioden for KU fase 2 og kommunedelplanene omtalt. Førsteprioritet i anbefalingen var H10+H2B+Ræverudlinja. Bærum kommunes anbefaling før høringsperioden samsvarte fullstendig med denne (H2B+Ræverudlinja). Asker kommune lot det stå åpent mellom Ræverudlinja og Indre linje, men ønsket å lytte til Bærums valg. Oslo kommune hadde ingen politisk anbefaling.

Mange av høringsuttalelsene har kommet med anbefalinger om valg av trase. I tabellen under er disse tatt med (unntatt private) der anbefalingene går på de alternativene som er utredet i konsekvensutredningen, samt Oslo kommunes alternativ J6.

| Høringsuttalelse | Ønsker alternativ | Kan også anbefale alternativ |
|--|------------------------------|------------------------------|
| A14 NSB | H10-H2B-Ræverudlinja | H10T |
| A17 Riksantikvaren | J5-Indre linje, Ræverudlinja | |
| A24 Jernbaneverket | H10-H2B-Ræverudlinja | H10T, Indre linje |
| A28 Akershus fylkeskommune | H10, H10T-H2B-Ræverudlinja | |
| B1a Oslo kommune, byutviklingskomiteen | J5 | |
| B1b Oslo kommune, Ullern bydelsutvalg | J5 | |
| B1c Oslo kommune, byantikvaren | J5 | |

| | | | |
|-----|---|-----------------------|----------|
| B1e | Oslo kommune, etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn | J5 | |
| B1k | Oslo kommune, Samferdselsetaten | H10T | |
| B2c | Bærum kommune, seksjon helse, miljø og kultur | H2B-Ræverudlinja | |
| B2d | Bærum kommune, Formannskapet | H2B-Ræverudlinja | |
| B3g | Asker kommune, Planutvalget | Ræverudlinja | |
| C1 | Sollerud Vel | J6 | J5 |
| C2 | Skøyen Vel | J5 | |
| C3 | Bestum Vel | J5 | |
| D2 | Vestre Stabekk Vel | H2B | |
| D8 | Tanum Vel | Ræverudlinja | |
| D9 | Blommenholm Vel | H2B | |
| F1 | Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor | J5 | |
| F3 | Furulund Boligstiftelse | J5 | |
| F4 | Interesseområdet Bestun stasjon | J5 | |
| F6 | Landsutvalget for Jernbane | H1O-H2B-Ræverudlinja | |
| F8 | Oslo og omegn friluftsråd | H1O-H2B-Ræverudlinja | |
| F9 | Styret for Sameiet Nedre Skogvei | J5 | |
| F10 | Underskriftskampanje Bestum | J5 | J6 |
| F12 | Natur og Ungdom | H1O-H2B-Ræverudlinja | |
| F19 | Naturvernforbundet i Oslo og Akershus | H10T-H2B-Ræverudlinja | H1O; J6 |
| F22 | Lysaker Næringsvel | H10T-H2B | H1O |
| F25 | Sameiet Bestumvn. 2 | J5 | H10T, J6 |

Det er kommet varsel om innsigelse til noen av alternativene fra statlig fagmyndighet. I følgende tabell er det tatt med hvilke høringsuttalelser som varsler innsigelse mot ett eller flere alternativ. Det er bare statlige, kommunale og fylkeskommunale organer som har innsigelsesrett. En eventuell innsigelse vil medføre at kommunen ikke kan vedta dette alternativet på egenhånd, men at saken i så fall går via meglings hos Fylkesmannen til endelig avgjørelse i Miljøverndepartementet.

| Høringsuttalelse | Innsigelse mot alternativ |
|-------------------------------------|---------------------------|
| A10 Fylkesmannens miljøvernavdeling | Ytre linje |
| A24 Jernbaneverket | J4, J5, J6 |

Dessuten har Riksantikvaren varslet at innsigelse kan bli aktuell i reguleringsplanfasen for alternativene H1O, H2O og J4.

Etter at høringsperioden er avsluttet, har tiltakshaver vurdert behovet for endring av anbefalingen. Tiltakshaver har bl.a. på bakgrunn av innkomne merknader funnet behov for å moderere anbefalingene noe, spesielt for strekningen mellom Skøyen og Lysaker.

Endelig anbefaling fra tiltakshaver:

1. *Jernbaneverket vil anbefale at det velges løsninger der stasjonene ligger i dagen. Jernbaneverket vil derfor ikke kunne akseptere alternativ J4, J5 eller J6 som innebærer stasjon under bakken på Lysaker. Jernbaneverket har derfor varslet innsigelse til vedtak av disse alternativene.*
2. *Jernbaneverket vil anbefale at alternativ H1O eller H10T legges til grunn for endelig vedtak i kommunedelplanen for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker i Oslo kommune. Jernbaneverket er også åpen for at det i detalj- og reguleringsplanfasen eventuelt vurderes varianter av disse alternativene.*
3. *Jernbaneverket vil anbefale at alternativ H2B legges til grunn for endelig vedtak i kommunedelplanen for nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika i Bærum kommune.*
4. *Jernbaneverket vil anbefale at Ræverudlinja legges til grunn for endelig vedtak i kommunedelplanene for nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker i Asker og Bærum kommuner.*

Dersom grunnforholdene tilsier det, skal linja forskyves noe mot nordvest ved profil 3000-3500 ved kommunegrensen. Det arbeides videre med sporkløsningene nord for Asker stasjon i tilknytning til valg av sporføring på stasjonsområdet.

Det må settes av plass til spor for vending og hensetting langs dagens spor på Jong.

- 5. Kollektivbetjening av Fornebuområdet inngår ikke i prosjektet nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, men flere alternativer med tilfredstillende kollektivbetjening av området lar seg kombinere med ovenstående anbefalte trasé for nytt dobbeltspor. Jernbaneverket har tidligere anbefalt en betjening med bybane/kombibane, eventuelt med avgrensning fra eksisterende dobbeltspor. Denne avgrensningen kan om nødvendig bygges slik at enkelte lokaltog kan betjene Fornebu. Kollektivbetjening av Fornebuområdet vil finne sin endelige løsning i en egen, pågående planprosess.*

Etter at KU er godkjent, vil tiltakshaver sende den endelige anbefalingen av utbyggingsalternativ til kommunene med anmodning om at denne blir lagt til grunn for vedtak av kommunedelplanene.

5. Videre planprosess og framdrift

I dette dokumentet har tiltakshaver (Jernbaneverket Region Sør) presentert et sammendrag av innkomne høringsuttalelser til konsekvensutredning fase 2 og de tre kommunedelplanene, kommentert disse, samt kommet med sine anbefalinger omkring godkjenning av KU, eventuelle tilleggsutredninger og valg av trasé i kommunedelplanene.

Tiltakshaver sender dokumentet til Myndighetsdelen av Jernbaneverket Hovedkontoret, som er ansvarlig myndighet etter bestemmelsene i forskrift om konsekvensutredninger. Ansvarlig myndighet vil på grunnlag av innkomne høringsuttalelser vurdere om det er behov for tilleggsutredninger før konsekvensutredningen kan godkjennes eller om utredningsplikten er oppfylt, og i så tilfelle sette eventuelle krav til videre utredninger/avklaringer og oppfølgende undersøkelser.

Når utredningsplikten er oppfylt, skal ansvarlig myndighet utarbeide et sluttokument som kort redegjør for tiltakets konsekvenser slik disse fremkommer i KU og ved høringen av denne, hva som kan gjøres for å forhindre og avbøte skader og ulemper som tiltaket kan medføre og sette nødvendige krav til nærmere undersøkelser og overvåkning. Dokumentet stiles til tiltakshaver og sendes også til kommunene og dem som har avgitt uttalelse til KU. Tiltakshaver forventer at dette dokumentet kan mottas i januar 1998, eller om ansvarlig myndighet eventuelt finner behov for tilleggsutredninger: et brev om dette på samme tidspunkt.

Tiltakshaver sender deretter sin endelige anbefaling av alternativ til kommunene Oslo, Bærum og Asker, med anmodning om at dette blir fulgt opp i vedtak av kommunedelplanene. Sluttokumentet må foreligge før sluttbehandling av kommunedelplanene, og skal følge denne behandlingen. Endelig vedtak av utbyggingsalternativ kan i så tilfelle skje omkring mars 1998 ved vedtak av kommunedelplaner i de tre kommunene.

Det synes å kunne bli full enighet mellom tiltakshaver og Asker og Bærum kommuner om valg av alternativ Ræverudlinja og H2B. Når det gjelder Oslo kommune er situasjonen mere uklar. Jernbaneverket har varslet innsigelse til to (J5 og J6) av de fire alternativene i Oslo kommunes kommunedelplan for nytt dobbeltspor. Før utlegging til offentlig ettersyn kom det ikke noen politisk prioritering eller anbefaling av alternativer i Oslo. I etterkant har byutviklingskomiteén uttalt at alternativ J5 fortonet seg som best og krevd at alternativ J6 tilleggsutredes. Dette har tiltakshaver bare delvis etterkommet ved å vurdere nye trafikk tall i forhold til anbefalt alternativ, og begrunnet hvorfor alternativ J6 ikke utredes videre, se kap.2.4. Forholdet omkring valg av alternativ i Oslo og Bærum bør søkes avklart i møter mellom Jernbaneverket og kommunene før endelig behandling av kommunedelplanene. Eventuell tilleggsutredning av J6 vil forlenge planprosessen med 1-2 år (utredning + ny høring).

Dersom de vedtatte utbyggingsalternativene i de tre kommunedelplanene ikke henger sammen ved kommunegrensene, eller det er innsigelse fra noen statlig fagmyndighet e.l., vil den delen av strekningen som det er uenighet om gå via mekling hos Fylkesmannen til Miljøverndepartementet for endelig vedtak. En slik behandling vil også forsinke framdriften.

Etter at utbyggingsalternativ er endelig vedtatt vil Jernbaneverket få endelig vedtak på sin interne hovedplan på grunnlag av dette, trolig før sommeren 1998. Deretter er det klart for detaljplan- og reguleringsplanfasen, se kap. 2.1. Arbeidet med denne vil være lagt til Jernbaneverket Utbygging med Jernbaneverket Region Øst som oppdragsgiver. Utbygging har under oppbygging en organisasjon for å ta seg av dette, og har allerede så smått begynt å se på problemstillingene. Utbygging vil også ha ansvar for grunnvervet og selve utbyggingen.

Når utbyggingen vil starte, og hvor lenge den vil vare vil bl.a. være avhengig av de årlige bevilgningene fra Stortinget. Stortinget har i forbindelse med behandlingen av NJP 1998-2007 fattet vedtak om at utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker skal forseres og ferdigstilles innen utgangen av 2004. Dette er også lagt til grunn i Oslopakke 2, som skal behandles i Stortinget i 1998/99. Tidligst byggestart for de fleste parsellene vil på grunn av planlegging, grunnverv osv kunne være i år 2000, forutsatt at bevilgningene er tilstrekkelige. Raskest tilrådelige framdrift på de ulike anbefalte enkeltparsellene har vært antydnet fra 1,5 til 4 år, men dette vil bli revurdert i detaljplanfasen.

Vedlegg

Følgende vedlegg inneholder et sammendrag av hver enkelt høringsuttalelse med tiltakshavers kommentarer. For kopi av hele høringsuttalelsen henvises det til et eget hefte hvor de komplette høringsuttalelsene er samlet.

- Vedlegg A: Statlige og fylkeskommunale organer
- Vedlegg B: Kommuner
- Vedlegg C: Velforeninger i Oslo
- Vedlegg D: Velforeninger i Bærum
- Vedlegg E: Velforeninger i Asker
- Vedlegg F: Organisasjoner, sammenslutninger og bedrifter
- Vedlegg G: Privatpersoner i Oslo
- Vedlegg H: Privatpersoner i Bærum
- Vedlegg I: Privatpersoner i Asker

Vedlegg A: Statlige og fylkeskommunale organer

A1 Buskerud Fylkeskommune Regionalutviklingsetaten, 02.10.97 Sendt til Jernbaneverket

Buskerud fylkeskommune mener at jernbanenettet mot Oslo er den enkeltdelen av det totale transportopplegget mot hovedstadsregionen det haster mest med å få en kapasitetsøkning på. Fylkeskommunen mener videre at det er avgjørende for Buskeruds interesse at løsningen for Asker stasjon avklares raskt.

Kommentar

Jernbaneverket har startet opp en egen planprosess for å se på spørsmålet omkring Asker stasjon. Løsning for Asker stasjon ventes avklart i løpet av 1998.

A2 Kommunal- og Arbeidsdepartementet, 11.09.97 Sendt til Jernbaneverket

Departementet bemerker at det anbefalte alternativet innebærer økt støybelastning for en rekke boliger og utemiljøer. Departementet vil understreke viktigheten av at tiltakene mot støy, som er angitt i konsekvensutredningen, blir satt i verk, eventuelt at ytterligere tiltak kan benyttes for å hindre forringelse av bomiljøene på grunn av støy.

Kommentar

Totalt sett vil det bli færre boliger i støyutsatte områder etter utbyggingen enn før. Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak kan utføres. Dersom tiltak for å redusere innendørs maksimale lydnivå til under 45 dBA ikke er mulig, vil innløsning av boligen bli vurdert.

A3 Landbruksdepartementet, 18.09.97 Sendt til Jernbaneverket

Landbruksdepartementet vurderer utredningsprogrammets behandling av massedeponier som mangelfull, og drøftingen med løsningsforslag som utilstrekkelig. Departementet vil primært anbefale at flere deponimuligheter utredes innen det tas beslutning om trasévalg. Subsidiært kan nye deponisøk foretas parallelt med det videre planarbeidet, og behandles innen eller som en del av reguleringsplanene for de enkelte strekningene. Departementet understreker at anleggsarbeidet ikke bør starte før det er inngått avtaler om massedeponi på godkjente lokaliteter med tilstrekkelig kapasitet. Massedeponi på verdifulle landbruksarealer kan påregnes å bli møtt med innsigelse.

Kommentar

Se utfyllende kommentar under kap. 2.2.

A4 Nærings- og handelsdepartementet, 30.09.97 Sendt til Jernbaneverket

Departementet har ingen vesentlige merknader til konsekvensutredningen.

A5 Olje- og Energidepartementet, 30.09.97 Sendt til Jernbaneverket

Departementet har ingen merknader til konsekvensutredningen.

A6 Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern, 31.07.97
Sendt til Jernbaneverket

Direktoratet har merket seg at konsekvensutredningen ikke omfatter en beskrivelse av ulykkesrisiko i henhold til forskrift om konsekvensutredninger av 13.12.96. Direktoratet er imidlertid klar over at konsekvensutredningsprogrammet ble fastlagt før denne forskriften både ble vedtatt og trådte i kraft.

Direktoratet forutsetter at ulykkesrisikoen for traseen utredes, og derved også innsatsmulighetene i brann- og ulykkessituasjoner, spesielt forhold knyttet til tunneler. Dette omfatter både forebyggende og beredskapsmessige forhold.

Kommentar

Tiltakshaver mener ulykkesrisikoen er utredet godt nok på dette planstadiet og i henhold til utredningsprogrammet. Sikkerhet og ulykker omtales i kap. 5.6 i konsekvensutredningen. Her påviser man at ulykkesrisikoen for tog er på 1,1 drepte pr. 1.000 millioner personkilometer (TØI-rapport TST/0241/91).

For en mer utfyllende kommentar til sikkerhet i tunnelene på det nye dobbeltsporet henvises det til kap. 2.5.

A7 Direktoratet for sivil beredskap, 30.09.97
Sendt til Jernbaneverket

Direktoratet har ingen merknader til konsekvensutredningen.

A8 Distriktskommando Østlandet, 07.10.97
Sendt til Jernbaneverket

Uttalelsen er stemplet «begrenset», og er derfor unntatt fra offentlighet.

A9 Forsvarets bygningstjeneste, Region Østlandet Underkontor Oslo, 14.08.97
Sendt til Jernbaneverket

Forsvarets bygningstjeneste har ingen merknader til konsekvensutredningen.

A10 Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen, 23.10.97
Sendt til Jernbaneverket

Fylkesmannens miljøvernavdeling mener at den fremlagte konsekvensutredningen i stor grad gir en grundig tiltaksbeskrivelse og vurdering av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Miljøvernavdelingen har likevel følgende bemerkninger:

1. Konsekvensutredningen gir etter Miljøvernavdelingens vurdering ikke tilstrekkelig avklaring av om muligheten for å etablere en mest mulig effektiv kollektivtransport mellom Oslo og Fornebu er ivaretatt. Miljøvernavdelingen mener at Jernbaneverket i større grad må synliggjøre hvordan de utredete alternativene for det nye dobbeltsporet vil kunne virke inn på alternative kollektivløsninger til Fornebu, og mulighetene for å realisere disse alternativene.
2. Ved Vækerø og Engervannet vil skjæringene kunne bli spesielt dominerende i landskapet. Det er derfor viktig å utforme nytt terreng og etablere vegetasjon som avbøtende tiltak.

3. Eksisterende trase ved Vollsvegen og Marstrandervegen vil etter utbyggingen bli overflødig. Det bør vurderes om dette området kan opparbeides som friområde og grøntdrag, med beplanting som skjerm mot nytt dobbeltspor og tunnelåpning.
4. Ved Åstad naturreservat forutsetter Miljøvernavdelingen at traseen for Ræverudlinja/Indre linje i detaljplanleggingen ikke legges nærmere naturreservatet enn det legges opp til i konsekvensutredningen. Alternativet Ytre linje har i følge Miljøvernavdelingen så store miljøkonsekvenser i Åstadorrådet at Miljøvernavdelingen vil vurdere å fremme innsigelse dersom dette alternativet blir valgt.
5. I de bebygde områder vil en del mindre naturområder bli kraftig redusert av utbyggingen. Det er viktig at det etter anleggsfasen reetableres stedegen vegetasjon. Ved Engervannet er det viktig at jernbanelinja ikke trekkes nærmere vannet, og at naturlig vegetasjon i størst mulig grad skånes under anleggsfasen. Miljøvernavdelingen er positiv til en reetablering av Åstaddammen, men forutsetter at de vil få planene for reetablering forelagt for godkjenning.
6. Miljøvernavdelingen vil påpeke betydningen av at arealreduksjonen av Kampebråten og Jongsåsvegen naturminne blir så liten som mulig, og at gjenværende flater sikres med bolter i samråd med geologer/NINA. Det kan også være av verdi å ta vare på og deponere mindre mengder egnede bruddmasser til undervisningsbruk på gjenværende del av naturminnet.
7. Lysakerelva, Sandvikselva og Neselva er alle varig vernet gjennom Verneplan I for vassdrag. Miljøvernavdelingen vurderer imidlertid den overordnede målsetting om tilrettelegging av kollektivtrafikk som så vesentlig at nytt dobbeltspor kan aksepteres, selv om tiltaket strider mot målsettingen i Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for verna vassdrag. God landskapstilpasning og estetisk utforming må tilstrebes for de nye bruene, slik at trivelige underganger oppnås uten at inngrep i selve elveløpet skjer. Utbyggingen må heller ikke føre til reduserte muligheter for fiske, og fiskeplasser må opprettholdes, eventuelt reetableres etter anleggsfasen.
8. Miljøvernavdelingen finner konsekvensutredningen mangelfull når det gjelder å påvise konsekvensene av utbyggingen for barn og unges interesser. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging fastsetter at det ved omdisponering av arealer, som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde eller er i bruk eller egnert for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Miljøvernavdelingen forutsetter at Jernbaneverket og kommunene følger opp dette i den videre planprosess.
9. Etter Miljøvernavdelingens vurdering er avbøtende tiltak i form av lokale støybeskyttelsestiltak ikke utredet tilfredsstillende, og mener det er behov for tilleggsutredninger. Det bør beskrives hvilke tiltak som er aktuelle, hvor omfattende tiltakene er, estetiske konsekvenser, eventuelle lokale skjermesamt den støydempende effekten av tiltakene. Miljøvernavdelingen ber særlig om at det utredes omfanget av antall boliger som ikke vil få tilfredsstillende lydnivåer på utendørs oppholdsarealer selv etter lokal skjerming. Det antas at dette vil omfatte boliger som både er utsatt for jernbanestøy og støy fra E18. Det forutsettes derfor at forventet trafikkvekst på E18, basert på utbyggingsalternativene i KU fase 1 inngår som grunnlag for støyberegningene.
10. Når det gjelder strukturlyd er Miljøvernavdelingen usikker på hvilke grenser Jernbaneverket legger til grunn. De ønsker også en begrunnelse for Jernbaneverkets beregning av at bare en fjerdedel av strekningen som har et mulig strukturlydproblem må isoleres.
11. Miljøvernavdelingen ber om at det foretas tilleggsutredninger for plassering av masseoverskudd, og hvor det grovt redegjøres for landskapsmessige konsekvenser, forurensningsfare, trafikkskaping i anleggsfasen, landbruks- og naturforvaltningsinteresser. Utredningen bør beskrive avbøtende tiltak. I tillegg bør vurdert deponibehov sees i sammenheng med andre større utbyggingstiltak i området, som for eksempel Ringeriksbanen og ny E18.
12. Eventuell fare for grunnvannspåvirkning knyttet til de ulike tunnelalternativene bør utredes. Det forutsettes at en slik utredning omfatter generelle konsekvenser for grunnvannsspeil, fare

for lekkasjer fra berørte overflatekilder, samt at det så langt det er mulig kartlegges omfanget av fare for setningsskader på bygninger. Det må også redegjøres for avbøtende tiltak.

13. Miljøvernavdelingen mener at det må utføres tilleggsutredninger som konkretiserer hvilke avbøtende tiltak som vil være aktuelle i anleggsperioden i de forskjellige problemområdene, samt en vurdering av effekten av disse. Særlig gjelder dette konsekvensene av anleggstrafikken på tilstøtende veinett. Transportruter fra uttakssted til hovedvegnettet bør i stor grad kunne beskrives. Miljøvernavdelingen forutsetter å være høringsinstans i forbindelse med arbeidet med det kommende miljøoppfølgingsprogrammet.

Kommentar

1. *Det henvises til kapittel 2.3 Kollektivbetjening av Fornebu.*
2. *Tas til etterretning.*
3. *Dersom dette arealet ikke skal benyttes til andre jernbaneformål, som for eksempel hensettingsspor/servicespor, eller inngå i en kombibane til Fornebu, stiller tiltakshaver seg positiv til at området opparbeides som friområde og grøntdrag, med beplantning som skjerm mot nytt dobbeltspor og tunnelåpning. En slik bruk må avgjøres av kommunen.*
4. *Tas til etterretning.*
5. *Tas til etterretning.*
6. *Tas til etterretning.*
7. *Tas til etterretning.*
8. *I utredningsprogrammet står det ikke at konsekvensene for barn og unges interesser skal utredes spesielt. Tiltakshaver mener disse konsekvensene er godt nok utredet under de enkelte delkapitlene. Tiltakshaver vil i samarbeid med de berørte kommunene arbeide for at arealer som benyttes av barn og unge berøres i minst mulig grad. Dersom slike arealer berøres av anlegget eller i anleggsperioden vil tiltakshaver i samarbeid med kommunene forsøke å skaffe akseptable erstatningsarealer. Dette vil bli nærmere beskrevet i detaljplanleggingen.*
9. *Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming langs linja ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Aktuelle tiltak da er lokal skjerm ved boliger og utendørs oppholdsområde. Dersom ikke lydnivået reduseres tilstrekkelig ved disse tiltakene må innendørs lydnivå vurderes, og fasadetiltak utføres. Omfanget av fasadetiltak avhenger av utendørs lydnivå og bygningens fasadekonstruksjon og standard, det vil si alder og vedlikehold. Fasadetiltak kan bestå i flytting/utskifting av ytterveggsventiler, utskifting av vinduer og eventuelt tilleggisolering av yttervegger/tak. Erfaringsmessig vil det være ca 20-30% av alle hus som har beregnet støynivå over 55 dBA som vil ha et reelt behov for lokal skjerming eller fasadeisolering. Dersom tiltak for å redusere innendørs maksimale lydnivå til under 45 dBA ikke er mulig, vil innløsning av boligen bli vurdert.*
Tiltakshaver kan ikke se at en detaljert utredning av lokale støybeskyttelsestiltak for alle alternativene er avgjørende for valg av alternativ. Dette vil være et meget omfattende arbeid, og tiltakshaver vil uansett tilstrebe at så få boliger som mulig skal bli støyuksatte ved de forskjellige alternativene. Detaljerte beregninger og vurderinger av enkelteierdommer vil bli gjort i forbindelse med detalj- og reguleringsplan for det alternativet som blir valgt. Derfor er det nå også vanskelig å få fastlagt omfanget av boliger som ikke vil få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer, men erfaringer tilsier at antallet vil være lite. Utforming av aktuelle tiltak vil bli gjort utfra estetiske vurderinger ved den enkelte eiendommen, og ved anlegget som helhet.
Det er i støyberegningene tatt med støy fra dagens trafikk på E18. Siden det er stor sannsynlighet for at nytt dobbeltspor ferdigstilles flere år før ny E18 blir bygd, mener tiltakshaver det er riktigere å ta med dagens trafikk på dagens E18 enn framtidig trafikk på ny E18. Framtidig trafikk kan bli enten større eller mindre, avhengig av hvilket vegalternativ som blir valgt. Ved utbygging av ny E18 vil det være Statens vegvesen sitt ansvar å ivareta hensynet til eventuelt økt støy omkring traseen.
10. *Det finnes ikke offisielle støygrenser som omhandler strukturstøy spesielt. Tiltakshaver har brukt en grense på maksimalt innendørs støynivå på 35-40 dBA for boliger hvor strukturlyd er klart dominerende. Den laveste grensen legges til grunn som en målsetting. På støykortekartene i konsekvensutredningen er det tegnet inn områder hvor strukturlyd kan være et problem. Opptegningen viser områder hvor det ikke eksisterer boliger, spesielt mellom Sandvika og Asker, områder som vil være dominert av luftstøy, og områder med boliger fundamentert på løsmasser. Det er på bakgrunn av dette, og usikkerheten med*

hensyn til omfanget av strukturlyd i bolignære områder, at det er gjort den antagelsen at bare en fjerdedel av strekningen som har et mulig strukturlydproblem må isoleres. Dersom det viser seg i den videre planleggingen at det er en større del av strekningen som må isoleres, vil dette bli gjort.

11. *Se utfyllende kommentar under kap. 2.2.*

12. *Det er i utredningsprogrammet ikke satt krav til utredning av dette. Tiltakshaver har likevel satt i gang et arbeid i forbindelse med revideringen av hovedplanen når det gjelder fare for grunnvannspåvirkning knyttet til de ulike tunnelalternativene. Risikovurderinger av potensielle setningsområder med vurdering av omfang inntegnes på temakart. Det blir foretatt en gjennomgang av grunnlagsmateriale, og det blir innhentet erfaringsdata fra tilsvarende problemstillinger ved Gardermobanen. Notat fra dette arbeidet vedlegges dette dokumentet. Tunnelene skal tilfredsstillende gitte tetthetskrav, og for å tilfredsstillende disse må man på enkelte strekninger regne med omfattende injeksjonsarbeider og noen steder vann tett utstøping. For å opprettholde grunnvannsstanden i byggeperioden vil det bli aktuelt med vanninfiltrasjon. Grunnvannsstanden vil bli overvåket med poretrykksmålere rundt tunnelen. Målingene starter i god tid før anleggsarbeidet settes i gang, og besiktigelse av hus og montering av målebolter utføres for å registrere eventuelle setninger. Det vil i den videre planleggingen bli utført supplerende grunnundersøkelser som omfatter seismikk og fjellkontrollboringer for å kartlegge fjelloverflatens beliggenhet og kvalitet der denne er usikker.*

13. *Når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden vil disse bli nærmere utredet i detaljplanleggingen. På dette plannivået er det ikke klarlagt hvordan anleggsperioden skal gjennomføres, og det er derfor for tidlig å endelig fastlegge riggområder og anleggsveger konkret. Det er derfor vanskelig å beskrive detaljert hvilke konsekvenser som kan oppstå, og detaljert hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres i de forskjellige problemområdene. Det vil derimot i den videre planleggingen være lettere å plassere riggområder og beskrive konsekvenser i anleggsperioden mer i detalj. Tiltakshaver vil strekke seg langt for å forsøke å minimalisere konsekvensene i anleggsperioden. Tiltakshaver mener utredningsplikten i henhold til utredningsprogrammet, når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden, er utredet godt nok, og at det er mulig å foreta valg av alternativ uten videre utredninger. Tiltakshaver vil i den videre planprosessen føre en åpen dialog, og ha med miljøvernavdelingen i arbeidet for å minimalisere anleggskonsekvensene i byggeperioden. Miljøvernavdelingen vil også være høringsinstans i forbindelse med arbeidet med det kommende miljøoppfølgingsprogrammet. For kommentarer til massetransport henvises det til kap. 2.2.*

A11a Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavdelingen, 29.09.97 Sendt til Jernbaneverket

Fylkeslandbruksstyret vurderer tiltaket til å være tilstrekkelig utredet i forhold til fastsatt utredningsprogram, og vil ikke kreve tilleggsutredninger. Fylkeslandbruksstyret forutsetter imidlertid at alt landbruksareal som berøres midlertidig som følge av anleggsfasen, tilbakeføres fullstendig så raskt som mulig.

Kommentar

Tiltakshaver tar uttalelsen til etterretning.

A11b Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavdelingen, Fylkeslandbruksstyret, 30.10.97 Sendt til Asker kommune

Fylkeslandbruksstyret har ingen bemerkninger til forslag til kommunedelplanen, og velger å ikke ta stilling til valg av alternativ.

Kommentar

Tiltakshaver tar uttalelsen til etterretning.

A12 Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Beredskapsavdelingen, 06.11.97 Sendt til Jernbaneverket

Planforslaget omhandler ikke beredskap og det ansvar de berørte kommuner, Oslo, Bærum og Asker har gjennom «Normalreglement for kommunens beredskapsarbeid». Beredskapsavdelingen mener at det er større risiko for ulykker i lange tunneler med stor togtetthet enn i korte tunneler med liten trafikk. Jernbaneverket må legge stor vekt på sikkerhetsarbeidet og innhente erfaringer og kunnskap fra inn- og utland om risiko for ulykker eller katastrofer i tunneler og foreslå tiltak som kan være forebyggende og konsekvensbegrensende. Spesielt må man se på rømningsveier gjennom tverrslag, brannhemmende materiale i tunnel, sikker kommunikasjon, ventilasjonssystemer m.v. Videre må det lages en plan for ulykker/katastrofer i de kommunene som blir berørt av planen, hvilke ressurser som kan hentes inn fra nabokommunen og om mulighetene for sentral assistanse.

Kommentar

Det henvises til utfyllende kommentar under kap. 2.5 når det gjelder sikkerhet i tunneler.

A13 NSB BA Administrerende direktørs kontor, 30.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

1. NSB-konsernet vil understreke den store betydningen det har for store deler av jernbanetransporten i Norge at nytt dobbeltspor Skøyen - Asker bygges snarest mulig. Full utbygging av dobbeltspor på hele strekningen må gis prioritet fremfor andre dobbeltsporstreknings.
2. NSB mener konsekvensutredningen har fokusert i for liten grad på samspillet mellom eksisterende og ny bane for å oppnå et helstøpt transporttilbud for alle kundegrupper. De mener at dagens bane må opprustes inkludert forbedringer med signalanlegg, samband, kjøreledning m.v. hvis samspillet skal virke. De kan ikke se at kostnadene for en slik opprustning er med.
3. NSB mener at godstogene til/fra Ringeriksbanen må ha forbindelse til det nye dobbeltsporet også på dagtid, eller så må en framtidig Grefsen - Bestumbane ha tilgang til eksisterende dobbeltspor.
4. Det må legges vekt på at anleggsperioden gir minst mulig negative følger for togtrafikken. Det er ikke redegjort for trafikk- og inntektstap i anleggstiden på grunn av forstyrrelser i drift på dagens bane, og om dette kan variere mellom alternativene. NSB ber derfor om at det utarbeides en slik redegjørelse, eventuelt supplert med kostnadsanslag, for tiltak som vil kunne redusere tapet/forstyrrelsene for NSBs tog.
5. NSB vil anbefale at det nøye vurderes og vektlegges eventuelle farer for grunnvannssenkning og setninger i overliggende bebyggelse.
6. Det må kvalitetssikres at kombibane driftsmessig er realiserbart på de aktuelle strekninger før NSB går sterkere og mer forpliktende inn i en kombibane-satsing.
7. Konsekvensutredningen bør redegjøre for eventuelle nye flaskehalser som vil kunne oppstå som en konsekvens av tiltaket. Redegjørelsen må ta utgangspunkt i Oslo - Drammensbanen som en helhet.
8. Det anbefales at hensettingsbehov for togmateriell ved endestasjoner mellom Skøyen og Asker utredes og klargjøres før igangsettelse av reguleringsplanarbeid. Hensettingsspor bør inngå som en del av dobbeltsporprosjektet.
9. I den videre detaljplanlegging bes Jernbaneverket sørge for at NSB BA, kommunene og busselskapene gis full anledning til å påvirke den endelige knutepunktutforming.
10. NSB BA vil anbefale at alternativ H10 - H2B - Ræverudlinja blir valgt. Underjordisk stasjon på Lysaker er lite attraktiv for kundene, og bør derfor unngås. NSB BA vil påpeke at

løsningene med J4 og J5 i tillegg til større prosjektkostnader også gir ugunstigere driftsforhold for jernbanen.

Kommentar

1. *Utbygging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er høyt prioritert i Jernbaneverket. Det er imidlertid Stortinget som bevilger midler til prosjektering og bygging av jernbane i Norge. En rask framdrift er blant annet avhengig av at det bevilges nødvendige midler til videre planlegging og prosjektering i 1998 og årene framover. Jernbaneverket ser også på hele strekningen Skøyen - Asker som en pakke, og ønsker å bygge det ut sammenhengende.*
2. *Dagens bane mellom Skøyen og Asker oppgraderes vesentlig i forbindelse med at Gardermobanen skal åpne høsten 1998. Det foretas underbygningsarbeid, sville- og skinnebytte, ballastrensing, skinnesliping, samt forbedringer av signalanlegg og kontaktledningsanlegg til en samlet kostnad på i alt 160 mill.kr. Dagens dobbeltspor vil derfor framstå som nyrenovert når flytogene settes i trafikk, og derfor er ikke kostnader for opprustning med i dette prosjektet, bortsett fra 50 mill.kr. til signalanlegg.*
3. *Det er satt i gang en trasestudie som skal avklare behov og mulige traseer for en Nordtangente mellom Drammenbanen og Alnabanen (Grefsen - Bestumbanen). Inntil Nordtangente blir bygd vil imidlertid godstogene om dagen gå på eksisterende dobbeltspor. Godstogene vil uansett ha tilgang til det ny dobbeltsporet, da det er forutsatt at godstog om natten skal gå på nytt dobbeltspor.*
4. *Tiltakshaver vil legge vekt på at anleggsperioden vil gi minst mulig negative følger for togtrafikken. Tiltakshaver vil ha et nært samarbeid med NSB i de tilfellene anleggsarbeidet vil føre til konflikter, slik at saktekjøring kan innarbeides i ruteplanene. Det er meget vanskelig å vite omfanget av saktekjøringer og eventuelt bortfall av billettinntekter når anleggsperioden ikke er planlagt i detalj. Det foreslås derfor at en slik redegjørelse som NSB etterlyser utføres i detaljplanleggingen. Bygging av midlertidige spor for eksisterende dobbeltspor vil skje der konflikter oppstår, slik at forstyrrelsene for eksisterende tog blir minst mulig. Faseplanleggingen vil derfor skje parallelt med videre prosjektering, slik at det kan velges løsninger for nye spor som gir minst mulig ulemper for avvikling av trafikken i anleggsperioden. Det er antatt at det er liten forskjell mellom alternativene når det gjelder ulemper for eksisterende togtrafikk i anleggsperioden.*
5. *Se kommentarer under A10 punkt 12 fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling.*
6. *Tiltakshaver har utført kapasitetsvurderinger som viser at det med nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker - Sandvika samt Lysaker stasjon utbygd til 4 spor til plattform, vil være plass til maksimalt 6-8 tog/time i tillegg til ordinære lokaltog/NSB-tog. Disse ledige «lukene» kan benyttes av en kombibane til Fornebu. Avgrening av kombibanen fra jernbanesporene ved Skøyen, og detaljer vedrørende framføring og framkommelighet i Oslos gater, er imidlertid sentrale momenter som må avklares nærmere før man tar stilling til hvilket konsept for kombibane som skal velges til Fornebu.*
7. *Det er ikke satt krav til dette i utredningsprogrammet. Nye flaskehalsar er imidlertid avhengig av hvilket ruteopplegg og stoppmønster som velges. For Drammenbanen som helhet vil det være strekningen Skøyen - Oslo S som må anses som den nye flaskehalsen. Etter utbygging til fire spor til plattform på Nationaltheatret stasjon vil kapasiteten bli på 26 tog/time pr. retning mellom Oslo S og Skøyen. Det er denne kapasiteten som den viste ruteplan for 2010 legger opp til. En eventuell økning i kapasiteten på Drammenbanen i framtiden kan da være å bygge Nordtangente (Grefsen - Bestumbanen).*
8. *Bestum snustasjon vil bli opprettholdt i alle alternativer. Snustasjonen vil ha ulik utforming avhengig av alternativ. Minstelengden på «parkeringssporene» skal minimum være som i dag, tilsammen 1.145 meter. Snustasjonen er vist på tegninger i hovedplanen. På Sandvika stasjon vil det etterhvert bli for liten kapasitet til å snu lokaltogene ved plattformene. For alle alternativer vil det derfor være aktuelt å kjøre noen vendende lokaltog ut til ny snustasjon ved Jong. Snustasjonen er vist med to spor på tegninger i hovedplanen. For Asker stasjon utarbeides det en egen hovedplan som også vil ta for seg behov for hensettingsspor. Det vil være behov for servicespor for hensetting av materiell for vedlikehold og drift. Etter utbyggingen av nytt dobbeltspor vil det være mulig å benytte spor på følgende stasjoner som servicespor/hensettingsspor:*
 - Bestum snustasjon
 - Stabekk stasjon (kun ved alt. H2B)
 - Høvik stasjon
 - (Sandvika stasjon kan kanskje få et kort spor)

- *Jong snustasjon*
- *Ved Åstaddammen er det mulig å legge spor i tilknytning til overkjøringsmuligheter mellom Ræverudlinja/Indre linje og eksisterende spor*
- *Hvalstad stasjon*
- *Asker stasjon*
- *En eventuell jernbane med buttspor eller kombibane til Fornebu vil ha snustasjon på Fornebu*

I det videre arbeidet må det kontrolleres om dette tilfredsstillende behovet.

9. *Jernbaneverket vil i den videre detaljplanlegging samarbeide tett med blant annet NSB BA, kommunene, Statens vegvesen og busselskapene ved utformingen av knutepunktene.*
10. *Tiltakshaver konstaterer at NSB BA slutter seg til det anbefalte alternativet.*

A14a NSB BA Eiendom Oslo, 29.09.97

Sendt til Asker kommune

NSB BA slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om å velge Ræverudlinja mellom Sandvika og Asker. Eiendomskontoret anbefaler at hensettingsbehov for togmateriell ved endestasjoner mellom Skøyen og Asker utredes og klargjøres før reguleringsplanarbeid igangsettes.

Hensettingsspor skal inngå som en del av dobbeltsporprosjektet. NSB BA forutsetter at de aktuelle enheter i organisasjonen så tidlig som mulig kommer med i arbeidet med planlegging av selve anleggsperioden.

Kommentar

Når det gjelder kommentaren om hensettingsspor henvises det til kommentaren under A13 punkt 8. Resten av uttalelsen tas til etterretning.

A14b NSB BA Eiendom Oslo, 29.09.97

Sendt til Bærum kommune

1. NSB BA slutter seg til Jernbaneverkets og Bærum kommunes anbefaling om å velge H2B mellom Lysaker og Sandvika, og alternativ Ræverudlinja for strekningen Sandvika - kommunegrensen til Asker. NSB BA fraråder at alternativ J4 blir valgt, fordi alternativet virker urasjonell tatt i betraktning at stasjonen på Fornebu ligger for langt nord for å fange opp tyngden i trafikken fra Fornebu. Et matesystem vil da uansett bli nødvendig, og dessuten vil Lysaker stasjon ligge meget nær Fornebu stasjon. Ved J4 vil også Lysaker stasjon måtte legges under jorden, noe NSB BA går sterkt imot. J4 vil medføre en dårligere linjeføring med større stigning/fall og krappere horisontalkurver enn de fastlagte normalkrav ved nyanlegg av jernbanespor i Norge. Dette gir blant annet utslag i mindre tonnasje for godstog og lavere kjørehastigheter.
2. Eiendomskontoret anbefaler at hensettingsbehov for togmateriell ved endestasjoner mellom Skøyen og Asker utredes og klargjøres før reguleringsplanarbeid igangsettes. Hensettingsspor skal inngå som en del av dobbeltsporprosjektet. NSB BA forutsetter at de aktuelle enheter i organisasjonen så tidlig som mulig kommer med i arbeidet med planlegging av selve anleggsperioden.

Kommentar

Når det gjelder kommentaren om hensettingsspor henvises det til kommentaren under A13 punkt 8. Resten av uttalelsen tas til etterretning.

A14c NSB BA Eiendom Oslo, 29.09.97

Sendt til Oslo kommune

1. NSB BA understreker betydningen av at utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker gis høyeste prioritet med Skøyen - Lysaker som første byggetrinn. Dette er påkrevet av hensyn til trafikkavviklingen for hele regionen, uavhengig av Fornebu-utbyggingen.
2. Fra NSB BA sitt synspunkt vil prinsipp H basere seg på Lysaker som et tett velutviklet knutepunkt, mens prinsipp J baserer seg på en oppsplitting av knutepunktrollen mellom en nedgradert Lysaker stasjon i to plan pluss en ny Fornebu stasjon ved nytt hurtigtogspor ført i tunnel. Traseprinsipp J innebærer en dyp underjordisk Lysaker stasjon, som er uheldig både driftsmessig og markedsmessig for NSBs kunder.
Det meste av trafikken til og fra Fornebu vil være av typen lokalreiser, som krever hyppige avganger og forholdsvis kort avstand mellom stoppestedene. Det synes derfor ulogisk å plassere en Fornebu stasjon på et hurtigtogspor. Med det omfang som nå antydes for Fornebu-utbyggingen, ser NSB BA et langt større behov for jernbanebetjening enn man antok for et halvt år siden. Så langt mulig må en avklaring av banebetjening til Fornebu foregå uavhengig av arbeidet med den øvrige jernbaneløsningen i Vestkorridoren, for å unngå forsinkelse i utbyggingen. En slik framgangsmåte taler til fordel for en egen lokaltogsløype, der utbyggingen i stor grad kan skje som et eget prosjekt, uavhengig av den øvrige jernbaneutbyggingen i Vestkorridoren. Et nedgradert Lysaker til fordel for Fornebu kan NSB BA ikke gå inn for.
På bakgrunn av disse synspunktene anbefaler NSB BA at et av trasealternativene H1O eller H1OT legges til grunn for utbyggingen av nytt dobbeltspor. Dette korresponderer med alternativ H2B på Bærumssiden av kommunegrensen. Ser man hele vestregionen under ett, mener NSB BA at dette løsningsprinsipp bør velges ut fra en samlet avveining av fordeler og ulemper.
Med bakgrunn i det utredningsmaterialet som foreligger vil NSB BA gå imot traseene J5 og J6. Det knytter seg stor usikkerhet til realismen i de to alternativene hva gjelder sporgeometri og stasjoner.
J4/J5 vil på Bærumssiden medføre en dårligere linjeføring med større stigning/fall og krappere horisontalkurver enn de fastlagte normalkrav ved nyanlegg av jernbanespor i Norge. Dette gir blant annet utslag i mindre tonnasje for godstog og lavere kjørehastigheter. Dette vil åpenbart også gjelde for J6, iallfall i vertikalplanet.
3. Spørsmålet om linje- eller retningsdrift på Lysaker tas opp i forbindelse med alternativ H1OT variant A. Utbyggingen av Lysaker stasjon må gjøres i et langsiktig perspektiv, og det er da svært uheldig å basere den på linjeføring, som i gitte situasjoner kan virke ødeleggende for stasjonens sporkapasitet.

Kommentar

1. Tiltakshaver har foreløpig prioritert Lysaker stasjon som første byggetrinn, og deretter strekningen Lysaker - Sandvika. Blant annet kollektivbetjening av Fornebu kan medføre en omprioritering til fordel for strekningen Skøyen - Lysaker. Dette vil bli avklart nærmere når det er bestemt kollektivløsning til Fornebu, og utbyggingstempo. En rask utbygging som blant annet omtalt i Oslopakke 2 vil medføre at det arbeides på alle parsellene parallelt.
2. Tiltakshaver er enig med NSB BA sine vurderinger, og uttalelsen tas til orientering. For kollektivbetjening av Fornebu henvises det til kap. 2.3.
3. Tiltakshaver er enig med NSB BA sine vurderinger om at retningsdrift vil være å foretrekke først og fremst på grunn av kapasiteten. Det er i konsekvensutredningen og hovedplanen vist løsninger med retningsdrift. Overgang til linjeføring kan likevel noen steder være aktuelt for å redusere inngrep og kostnader. Dette vil bli nærmere avklart på et senere planstadium.

A15 NSB BA Gods, 05.08.97

Sendt til Jernbaneverket

1. NSB Gods ønsker en klarhet i hva som menes med at 25 tonn/aksel kan fremføres med lavere hastighet på det nye sporet.

2. NSB Gods mener at godstogene til/fra Ringeriksbanen må ha tilgang til det nye dobbeltsporet også på dagtid, eller så må en framtidig Grefsen - Bestumbane ha forbindelse til eksisterende dobbeltspor.

Kommentar

- 1 25 tonn aksellast framføres på Ofotbanen med en hastighet på 50 km/t. Ofotbanen har skinneprofil S54 og største svilleavstand 520 mm. Nytt dobbeltspor dimensjoneres med skinneprofil UIC60 og største svilleavstand på 600 mm. Det vil si at det er naturlig å anta at godstog kan framføres med 25 tonn aksellast på det nye dobbeltsporet med en hastighet på mellom 50 og 70 km/t. Det vises her til rapporten «Høyere aksellast, NSB Bane Hovedkontoret, 1996».
- 2 Se kommentaren til A13, punkt 3.

A16 Politiet i Asker og Bærum, 22.07.97

Sendt til Jernbaneverket

Politidistriktet har ingen merknader til konsekvensutredningen. Ved en ulykkesituasjon er det imidlertid av avgjørende betydning at politiets samband kan benyttes langs hele jernbanestrekningen.

Kommentar

Tiltakshaver forutsetter at det utarbeides beredskapsplaner for tunnelstrekningene. I dette inngår beskrivelse av ansvarsforhold og organisering under beredskapssituasjoner av ulik alvorlighetsgrad. Beredskapsplanen skal angi hvilke hjelpemidler og anlegg som er tilgjengelig, ansvar og organisering av transport, samband mm. Beredskapsplanene vil bli utarbeidet i samarbeid med det aktuelle politikammer, brannvesen, NSB og Jernbaneverket. For mer utfyllende kommentarer til sikkerhet i tunneler henvises det til kap. 2.5.

A17 Riksantikvaren, 15.10.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Riksantikvaren mener at konsekvensutredningen oppfyller i tilstrekkelig grad utredningskravene, som er satt i utredningsprogrammet når det gjelder Riksantikvarens ansvarsområde.
2. Riksantikvaren påpeker at to sveitservillaer i Jernbaneveien, vest for Stabekk stasjon, er bevaringsverdige. Skustadgata er vurdert som fredningsverdig. Disse objektene er ikke nevnt i konsekvensutredningen.
3. Riksantikvaren konkluderer med at riggområder, anleggsveger og massedeponier er utredet tilstrekkelig på foreliggende plannivå til å kunne velge trase, men krever at dette avklares tidlig i den videre planprosessen.
4. Konsekvensene av støy, strukturlyd, vibrasjoner og estetiske forhold for kulturminner og kulturmiljø i anleggs- og driftsfasen kreves gjennomført i detaljplanleggingen. For objekter og miljøer som må fjernes kreves grundig dokumentasjon i forkant.
5. Det fremgår ikke om kostnader til feltregistrering, sjakting og eventuelt utgravninger er medregnet i de totale kostnadene.
6. Riksantikvaren vil utfra dagens kjente kunnskap rangere alternativene på følgende måte:
 - store konsekvenser: H1O, H2O og J4
 - middels konsekvenser: H1OT, H1B, H2B og Ytre linje
 - middels/små konsekvenser: J5, Indre linje og Ræverudlinja

Det kan bli aktuelt å reise innsigelse mot alternativene H1O, H2O og J4 i reguleringsfasen.

Kommentar

1. *Tas til orientering.*
2. *Tas til orientering.*
3. *Tas til etterretning.*
4. *Tas til etterretning.*
5. *Kostnader til feltregistrering, sjaking og eventuelt utgravninger er medregnet i det totale kostnadsoverslaget.*
6. *Tas til orientering. Alternativ H2O og J4 synes ikke aktuelle. Alternativ H1O må eventuelt bearbeides videre i detaljplanfasen med hensyn til Vækerø politistasjon og Vækerøstuene.*

A18 Statens vegvesen Vegdirektoratet, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Statens vegvesen Akershus, 30.09.97

Sendt til Vegdirektoratet

1. Vegdirektoratet mener det ikke går klart fram av rapporten om foreslått stasjonsmønster er kapasitetstilpasset og utformet for best mulig trafikkoverføring fra veg til jernbane. Det er også uklart hva jernbanen bidrar med av «nær-trafikkapasitet» i forhold til satsingen på IC-togene. Jernbaneverket bør redegjøre for dette.
2. Akershus vegkontor mener at det også burde vært utredet andre løsninger enn utbygging av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker, all den tid deres egne beregninger viser at en nedlegging av Vakås og Høn vil gi tilstrekkelig kapasitet.
3. Vegdirektoratet mener at dobbeltspor via Fornebu skal utredes både trafikalt og kostnadmessig ut fra helhetlige systemløsninger og ikke bare for jernbanekostnader. Konsekvensutredningen er ikke dekkende på dette punkt. De nye trafikkforutsetningene forsterker behovet for en slik utredning. Alternativt må utbyggingsvolumet på Fornebu reduseres.
4. Vegdirektoratet mener at den forventede trafikkøkningen på jernbanen virker svært høy. Dette sett på bakgrunn av at det ikke vil bli reisetidsforbedringer for lokaltogene på gammelt spor på strekningen Skøyen - Asker. Bedre trafikkanalyser ville kunne avklare kvaliteten av nytte-/kostnadsresultatet.
5. Det er meget viktig at transport av masse blir utredet gjennomgående i den videre planprosessen. Korte transportavstander på veg er viktig, siden det vegnettet som skal benyttes er svært belastet fra før. For Vegdirektoratet synes Fornebu å være det mest aktuelle landalternativet.

Kommentar

1. *I konsekvensutredningsprogrammet står det at det nye dobbeltsporet skal betjene stasjonene Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker. Eksisterende stasjonsmønster for lokaltogene søkes opprettholdt. Disse konklusjonene er et resultat av vurderingene i konsekvensutredningen fase 1. For stasjonene Skøyen og Asker pågår det for tiden arbeidet med tanke på å bedre tilgjengeligheten og skape muligheter for en større overføring av trafikk fra veg til bane. For Sandvika stasjon er dette arbeidet utført tidligere. Det er i konsekvensutredningen vist alternative løsninger for en ny Lysaker kollektivterminal. Arbeidet med terminalutformingen her vil foregå i en egen planprosess, hvor Statens vegvesen vil være en viktig samarbeidspartner.*
Når det gjelder eksisterende stasjoner langs dagens dobbeltspor så har utredningen valgt å beholde disse i henhold til utredningsprogrammet, som omhandler nytt dobbeltspor. Eventuelt behov for å opprette nye, nedlegge eller flytte på lokaltogstasjoner kan vurderes separat, men etableringen av et nytt dobbeltspor gir større muligheter for slike endringer. I rapportens kap. 5.2 er det redegjort for den totale kapasitetsøkning på strekningen Skøyen - Sandvika i antall tog og sitteplasser. Bak disse tallene ligger beregninger som blant annet viser at kapasiteten for lokaltogene kan øke fra 2.400 til 7.200 sitteplasser i rushtiden. I tillegg kommer lokaltog-ekspress. I en viss utstrekning kan kapasiteten flyttes mellom lokaltog og

IC-tog, eller lignende, etter behov. Tabell 5.1-3 i konsekvensutredningen viser en fordobling av antall lokaltog i foreslått ruteplan i rushtiden.

2. Statens vegvesen viser til deres egne beregninger som viser at man vil få tilstrekkelig kapasitet på strekningen Sandvika-Asker ved blant annet å nedlegge Høn og Vakås stasjoner. I vegvesenets «Kollektivutredning i Vestkorridoren» fra 1996 er løsningen med nedlegging av stasjonene tidligere presentert som «bussalternativ 2010» og koblet opp mot et redusert rutetilbud og et vesentlig mer omfattende busstilbud.

Jernbaneverket stiller seg sterkt kritisk til denne løsningen. Utbyggingen av nytt dobbeltspor på hele strekningen mellom Skøyen og Asker må sees på som en hel pakke for å få jernbanesystemet til å fungere tilfredsstillende. Nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker vil omtrent fordoble kapasiteten på denne strekningen, og vil også indirekte påvirke kapasiteten videre mot Oslo. Ruteplanen kan økes fra dagens 11 tog pr. time i rush til forventet behov på 18 tog i 2010 (26 på en del av strekningen). Det må også pekes på at dette er et forventet behov kun få år etter at nytt dobbeltspor kan bli åpnet.

Jernbaneverket og NSB arbeider nå med strategisk ruteplan for hele Oslo-området, som antyder at man etter år 2010 kan forvente ytterligere belastninger på lokaltogstrekningene rundt Oslo. Det er særlig det store potensialet i region- og IC-markedet som er viktig i en slik sammenheng. For strekningen Sandvika - Asker kan belastningen øke fra 18 tog/time, som er angitt i konsekvensutredningen, til over 20 tog/time. Forutsetningen for å kunne gjennomføre en slik ruteplan er nytt dobbeltspor og trafikkseparering.

Den løsningen som vegvesenet foreslår med utbygging av dobbeltspor bare mellom Skøyen og Sandvika, vil ha disse negative effektene:

- Ringeriksbanen kan ikke settes i drift, fordi denne krever økt kapasitet og nye sporforbindelser mellom Sandvika og Jong.
- Ruteopplegg med vendende lokaltog på Sandvika vil ikke la seg gjennomføre uten at det medfører at kapasiteten mellom Lysaker og Sandvika blir redusert, fordi de vendende togene må kjøres ut til Jong for å vende på grunn av manglende kapasitet på Sandvika stasjon for vending.
- Stasjonene mellom Sandvika og Asker vil ikke kunne få det tilbudet som KU fase 2 legger opp til, fordi kapasiteten vil bli redusert, og de regionale togene vil bli prioritert.
- Direkte tog mellom Sandvika og Asker vil ikke få redusert reisetid. Nytt dobbeltspor vil gi 4 minutters reisetidsgevinst.
- En full utnyttelse av kapasiteten på eksisterende dobbeltspor mellom Sandvika og Asker vil medføre dårligere punktlighet enn i dag på strekningen, i stedet for en forbedring av punktligheten som nytt dobbeltspor legger opp til.
- Ved å utnytte kapasiteten fullt ut på flere etterfølgende delstrekninger (Asker-Oslo), vil faren for forsinkelser være spesielt stor dersom driftsavvik skulle inntreffe. Dette vil forplante seg til andre tog slik at forsinkelse av ett tog vil få stor betydning for mange andre tog. Dette er den situasjonen man har i dag på eksisterende dobbeltspor, og mye av grunnen for å bygge nytt dobbeltspor er å forhindre at man kommer i en lignende situasjon i framtiden.

Jernbaneverket ser det som viktig at alle stasjonene mellom Skøyen og Asker blir utviklet til satsingsområder for høyere arealutnyttelse. En utvikling av stasjonene til knutepunkter og attraktive steder for nyetableringer er viktig for at man skal få en best mulig overføring av trafikk fra veg til bane. Jernbaneverket vil bidra til at en slik utvikling skjer, men det er viktig at kommunene, vegvesenet og andre involverte parter også bidrar. I så måte legger kommuneplanen for Asker opp til at spesielt Høn stasjon vil få økt betydning ved at det er plassert store utbyggingsområder i nærheten. En nedleggelse av stasjoner i et så tett befolket område, mener Jernbaneverket neppe er fremtidsrettet eller i samsvar med målsettingen om å få til en størst mulig overføring av trafikk fra veg til bane.

3. Det vises til utfyllende kommentar i kap. 2.3.
4. Trafikkberegningene har tatt utgangspunkt i resultatene fra konsekvensutredningen fase 1. Lokaltogene på eksisterende spor vil ikke få noen reisetidsforbedring, men punktligheten forventes å bli bedre. Reisende mellom de største stasjonene, hvor også trafikken er størst, vil dessuten få et tilbud gjennom lokaltog-ekspres på det nye dobbeltsporet, og altså en betydelig reisetidsforbedring. Men trafikkøkningen er ikke ensidig avhengig av reisetidsforbedringer, men er kanskje enda mer avhengig av frekvensøkning. Det er stort sett lokaltogene som vil få økt frekvens. Man får forbedret frekvensen fra tog hvert 15 minutt til

tog hvert 7,5 minutt i rushtiden for de minste stasjonene. Fra Sandvika vil frekvensen økes fra 8 tog/timen i rusket til 18 tog/timen pr. retning.

Tiltakshaver mener derfor at denne forbedringen i frekvens vil gi de trafikkmengdene som er vist i konsekvensutredningen.

Tiltakshaver vil imidlertid påpeke at det er usikkerhet knyttet til trafikkberegningene. Det er alltid vanskelig å spå om framtiden. Tradisjonelle trafikkberegningemetoder kritiseres også for å være lite egnet til å beregne kollektivtrafikk, blant annet er modellene lite følsomme for endringer i kollektivtilbudet.

5. *Det henvises til utfyllende kommentarer i kap. 2.2. Tiltakshaver registrerer at Vegdirektoratet anser Fornebu som det mest aktuelle landalternativet for massedeponi.*

A19a Statens vegvesen Akershus, 08.10.97

Sendt til Bærum kommune

1. Akershus vegkontor ser det som meget uheldig om Fornebu får det utbyggingsvolum som er skissert i brev fra Plan- og samordningsdepartementet av 04.03.97, uten at det er vurdert et bedre regionalt kollektivtilbud gjennom Fornebu (både i retning Oslo og Sandvika). Vegkontoret mener derfor at det bør avklares om det er hensiktsmessig å betjene Fornebu med en jernbaneløsning via sentrale deler av Fornebu. Alternativt må det vurderes å redusere utbyggingsvolumet til det nivå som ble skissert i kommunedelplan I. Vegkontoret arbeider nå med en utredning om banetilknytning til Fornebu, og vil i den sammenheng gjennomføre en trafikkvurdering som kan gi svar på om det bør være en jernbanetilknytning til Fornebu i tillegg til en bybane.
2. Det er meget viktig at transport av masse blir utredet gjennomgående i den videre planprosessen. Korte transportavstander på veg er viktig, siden det vegnettet som skal benyttes er svært belastet fra før. Vegkontoret mener dette bør håndteres i egen deponiplan, samlet for Oslo, Bærum og Asker. For Vegkontoret synes Fornebu å være det mest aktuelle landalternativet.

Kommentar

1. *Det vises til utfyllende kommentar i kap. 2.3.*
2. *Det henvises til utfyllende kommentarer i kap. 2.2.*

A19b Statens vegvesen Akershus, 08.10.97

Sendt til Asker kommune

Vegkontoret henviser til uttalelsen gitt i forbindelse med høringen av konsekvensutredningen, når det gjelder nytten av å gjennomføre tiltaket på strekningen Sandvika - Asker. Denne er gjengitt i punkt 2 i uttalelsen til Vegdirektoratet (A18).

Vegkontoret kommenterer også massetransporten, og det henvises til vegkontorets uttalelse til Bærum kommune punkt 2 (A19a).

Kommentar

Det henvises til kommentaren under punkt 2 i uttalelsen til Vegdirektoratet (A18), når det gjelder nytten av å gjennomføre tiltaket på strekningen Sandvika - Asker.

Det henvises til utfyllende kommentarer i kap. 2.2, når det gjelder massetransport.

A19c Statens vegvesen Akershus, 17.10.97

Sendt til Oslo kommune

Høringsuttalelsen inneholder de samme hovedpunkter som uttalelsen vegkontoret har til Bærum kommune. Det henvises derfor til denne uttalelsen og kommentarene under den (A19a).

A20 Statens vegvesen Oslo, 22.10.97

Sendt til Oslo kommune

1. Vegkontoret mener at en så tung utbygging på Fornebu som det nå ligger an til, sannsynligvis vil kreve at jernbanen betjener området med gjennomgående spor. Forslaget (J6) fra Plan- og bygningsetaten om å legge det nye dobbeltsporet via en stasjon sentralt plassert på Fornebu, supplert med en T-bane, er et forslag som knytter området til det regionale togsystemet, samtidig som det gir en god løsning for sentrumsrettet trafikk. Banesystemet ville bli mer robust (større kapasitet) og mer fleksibelt med tanke på kombibane på dagens dobbeltspor. Statens vegvesen Oslo støtter derfor forslaget om å få utredet J6 slik at beslutningsgrunnlaget skal bli best mulig.
2. Vegkontoret peker på at det er et betydelig antall lange reiser i Vestkorridoren, og at det derfor er svært viktig med tidsbesparelser for de regionale reisene.

Kommentar

1. Når det gjelder kollektivbetjening av Fornebu henvises det til kap. 2.3, og når det gjelder forholdet til J6 henvises det til kap. 2.4.
2. Tiltakshaver er enig med vegkontoret og har derfor blant annet plassert lokaltog-ekspress (Spikkestad, Drammen/Kongsberg og Hønefoss) på det nye dobbeltsporet. Men et eventuelt ekstra stopp på Fornebu vil medføre at tidsgevinsten blir minimal.

A21 Statsbygg, 17.10.97

Sendt til Oslo og Bærum kommuner

Statsbygg har tidligere deltatt i utredningsarbeid vedrørende kollektivbetjening av Fornebu, og konkludert med at bybane eller kombibane gir best betjening av området. Dette er også konklusjonen i Kommunedelplan I for Fornebu, som er vedtatt av Bærum kommune. I arbeidet med planlegging av det framtidige Fornebu har Statsbygg bygget på dette. De trafikale konsekvenser av en høy utnyttelse av næringsområdene på Fornebu er for tiden under utredning, og det forventes at endelig svar på hva som er hensiktsmessig løsning for Fornebu avklares i forbindelse med at kommunedelplan II for Fornebu legges fram.

Oslo kommune har fremlagt og anbefalt en løsning for nytt dobbeltspor via Fornebu kalt J6. Betjeningsmessig synes Jernbaneverkets løsning med eget lokalspor om Fornebu å gi bedre flatedekning i det regionale marked, det vil si innen SL-området. J6 kan dekke intercitymarkedet bedre med hurtige forbindelser uten overgang, men dette utgjør tross alt en mindre del av markedet.

Statsbygg finner ikke grunn til å igangsette utredninger av nye varianter av tidligere forkastede alternativer. Statsbygg anser Bærum kommunes forslag til kommunedelplan på strekningen Lysaker - Sandvika (H2B) som tilfredsstillende for det videre arbeidet.

Kommentar

Tiltakshaver registrerer at Statsbygg, som tiltakshaver for utbygging av Fornebu, er enig med Jernbaneverket i at det ikke er grunn til å igangsette nye utredninger for betjening av tilbringertjeneste til Fornebu i forbindelse med behandlingen av konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor. For utfyllende kommentarer når det gjelder tilbringertjeneste til Fornebu henvises det til kapittel 2.3 Kollektivbetjening av Fornebu.

A22 Kystverket, 26.09.97

Sendt til Bærum kommune

Kystverket har ingen merknader til kommunedelplanen, all den tid planen ikke synes å ville få noen havne- og farvannsmessig betydning.

A23 Norges vassdrags- og energiverk, 10.09.97

Sendt til Bærum kommune

Norges vassdrags- og energiverk har ingen merknader til kommunedelplanen, men det er en forutsetning at dagens skråning fra jernbanesporene og ned til Engervannet ikke berøres av anleggsarbeidene.

Kommentar

Tas til etterretning.

A24a Jernbaneverket Region Øst, 28.10.97 **Sendt til Oslo kommune**

Jernbaneverket vil anbefale at alternativ H1O legges til grunn for videre planlegging. Jernbaneverket kan også akseptere alt. H1OT. Derimot vil Jernbaneverket varsle innsigelse dersom alt. J5 legges til grunn for videre planlegging eller dersom Oslo kommune prioriterer J6 for videre utredning. Sammenlignet med anbefalt løsning medfører alt. J5 og J6 vesentlig høyere kostnader og dårligere funksjonalitet for nytt dobbeltspor og det lokale banesystemet. Fordelene ved alternativene står ikke i rimelig forhold til ulempene.

Når det gjelder banebetjening av Fornebu vil en avgrensning fra eksisterende dobbeltspor vest for Lysaker, f.eks. i form av en jernbane, være en funksjonell og rimelig løsning. En avgreinsningsløsning vil svare til det kollektivtilbudet Fornebu har behov for, og gir samtidig stor fleksibilitet slik at tilbudet kan tilpasses utviklingen på Fornebu over tid. Banesystemet vil ha kapasitet til å håndtere de trafikkmengder en maksimal utbygging gir.

Jernbaneverket vil i den videre planprosess se nærmere på mulighetene for å redusere de ulemper som alt. H1O og H1OT medfører mht arealinngrep og støy f.eks. ved å redusere kravene til kurvatur.

A24b Jernbaneverket Region Øst, 02.10.97 **Sendt til Bærum kommune**

Uttalelsen inneholder følgende konklusjoner:

- Det framlagte forslaget til kommunedelplan er etter Jernbaneverkets syn tilstrekkelig til at kommunen kan sluttbehandle valg av trasé. Dette forutsetter at konsekvensutredningen er godkjent og sluttbehandlet.
- Det er etter Jernbaneverkets syn riktig å stille plankrav til arealene på Lysaker.
- Jernbaneverket støtter Bærum kommunes anbefaling om valg av H2B og Ræverudlinjen.
- Jernbaneverket varsler innsigelse til alternativ J4 dersom Bærum kommune viderefører alternativet i den videre planprosessen.
- Jernbaneverket legger til grunn at kommunen foretar sine planavklaringer slik at ferdigstillelse av det nye dobbeltsporet kan skje innen utgangen av år 2004.

A24c Jernbaneverket Region Øst, 02.10.97 **Sendt til Asker kommune**

Uttalelsen inneholder følgende konklusjoner:

- Det framlagte forslaget til kommunedelplan er etter Jernbaneverkets syn et tilstrekkelig grunnlag til at kommunen kan sluttbehandle valg av trasé. Dette forutsetter at konsekvensutredningen godkjennes og sluttbehandles.
- Jernbaneverket vil etter ønske fra velforeningene og kommunen se på alternative sporinnføringer til Asker stasjon. Nødvendig samarbeide vil bli gjennomført.
- Det er ønskelig at kommunen, ut fra stedlige forhold, gir klare signaler om på hvilken side av eksisterende tunnel som kan være aktuell for innføringen av det nye dobbeltsporet.
- Jernbaneverket legger til grunn at kommunen foretar sine planavklaringer slik at ferdigstillelsen av det nye dobbeltsporet kan skje innen utgangen av år 2004.

A25 Luffartsverket Hovedadministrasjonen, 18.07.97
Sendt til Jernbaneverket

Luffartsverket har ingen merknader til konsekvensutredningen.

A26 Oslo Lufthavn AS, 06.08.97
Sendt til Jernbaneverket

Oslo Lufthavn AS har ingen merknader til konsekvensutredningen.

A27 Direktoratet for Naturforvaltning, 24.10.97
Sendt til Jernbaneverket

1. Direktoratet vil kun kommentere noen helt overordnede prinsipper, og overlater til Fylkesmannen i Oslo og Akershus å komme med detaljerte synspunkter på alternativene. Direktoratet vil generelt støtte konklusjonene i høringsuttalelsen fra Fylkesmannen.
2. Direktoratet mener at konsekvensutredningen gir et godt grunnlag for valg av alternativ, og anser utredningsplikten som oppfylt i forhold til godkjent utredningsprogram for fase 2.
3. Direktoratet påpeker at det er viktig å ta vare på de grønne restarealene som finnes innimellom de bebygde arealene og langs de verna vassdragene. Det skal tilbys erstatningsarealer der grønne restarealer brukt til lek går tapt, jfr rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Direktoratet ser det som en forutsetning at kommunen ivaretar dette hensynet i den videre planprosess.
4. Utbyggingen vil berøre de vernede vassdragene Lysakerelva, Sandvikselva og Neselva. Direktoratet viser til rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag av 10. november 1994, og ber om at disse legges til grunn ved videre detaljplanlegging. Ved inngrep i selve vannstrengen må man avklare forholdet til vassdragsloven av 17. februar 1984.
5. Direktoratet henstiller til at man unngår de to naturminnene Kampebråten og Jongsåsveien, da det som hovedregel skal sterke grunner til å tillate inngrep i verneområder.

Kommentar

1. *Det vises til uttalelsen til Fylkesmannen i Oslo og Akershus og kommentarene under denne (A10).*
2. *Tiltakshaver konstaterer at Direktoratet anser utredningsplikten som oppfylt.*
3. *Tiltakshaver vil i samarbeid med de berørte kommunene arbeide for at arealer som benyttes av barn og unge berøres i minst mulig grad. Dersom slike arealer berøres av anlegget eller i anleggsperioden vil tiltakshaver i samarbeid med kommunene forsøke å skaffe akseptable erstatningsarealer.*
4. *Tas til etterretning.*
5. *Det synes nærmest umulig å unngå inngrep i disse naturminnene. Det vises til uttalelsen fra Fylkesmannen (A10 punkt 6) hvor miljøvernavdelingen kan akseptere inngrep mot at gjenværende flater sikres med bolter i samråd med geologer/NINA. Det kan også være av verdi å ta vare på og deponere mindre mengder egnede bruddmasser til undervisningsbruk på gjenværende del av naturminnet.*

A28 Akershus fylkeskommune, Fylkesrådmannen, 04.11.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Akershus fylkeskommune mener utredningsplikten er oppfylt, og at utredningene danner et godt grunnlag for valg av trase. Fylkeskommunen anbefaler at Ræverudlinja og H2B blir lagt til grunn for kommunedelplanene på strekningen Asker - Lysaker. På strekningen Lysaker - Skøyen anbefales et av H-alternativene, det vil si H1O eller H1OT, da J-alternativene vurderes som uaktuelle ved Lysaker stasjon. Fylkesrådmannen mener at J6 er et urealistisk alternativ og at de relevante alternativer er utredet.
2. Fylkeskommunen forutsetter at H-alternativene ved Lysaker stasjon kombineres med en bybane/kombibane mellom Oslo sentrum og Fornebu. De ber også om at det blir belyst en løsning med førerløse tog som alternativ til kombibane/bybane mellom Fornebu og Lysaker.
3. Fylkeskommunen er bekymret over at utredningen om kulturminner og kulturmiljø ikke i tilstrekkelig grad ivaretar konkrete forhold knyttet til fredete og verneverdige kulturminner og kulturmiljøer i tiltakets lokalmiljø. Det forutsettes at fylkets kulturvernmyndighet i nært samarbeid med Jernbaneverket får anledning til å belyse de forhold som ikke er tilstrekkelig ivare tatt.
4. Fylkesutvalget anbefaler at det i kommunedelplanen tas inn at det skal utarbeides retningslinjer for hvordan og hvor overskuddsmassen skal transporteres ut av riggområdet. De forutsetter at utbyggingen gjennomføres på en slik måte at færrest mulig utsettes for anleggsstøy i unødvendig lang tid. De anbefaler også at de mest støyfremmende områdene på den gjenværende banestrekningen blir vurdert støyskjermet. Et eksempel er Blommenholm skole.

Kommentar

1. *Det konstateres at Akershus fylkeskommune mener utredningsplikten er oppfylt, og at de slutter seg til anbefalingen fra tiltakshaver. Det konstateres også at J6-alternativet anses som urealistisk.*
2. *Disse spørsmålene vil bli utredet i en egen planprosess. Det henvises til det arbeidet som Statens vegvesen Akershus utfører når det gjelder tilbringersystem til Fornebu. Tiltakshaver er enig at en eventuell kombibane til Fornebu bør grene av ved Lysaker. Dette vil det bli tatt hensyn til i den videre planleggingen. Det henvises også til utdypende kommentar i kap. 2.3 når det gjelder tiltakshavers syn på kollektivbetjening av Fornebu.*
3. *Tas til etterretning.*
4. *Tiltakshaver har ingen innvendinger mot at det i kommunedelplanen tas inn at det skal utarbeides retningslinjer for hvordan og hvor overskuddsmassen skal transporteres ut av riggområdet. Dette vil bli avklart på detaljplannivå, og det henvises til kap. 2.2 for utdypende kommentarer.*

Tiltakshaver vil legge vekt på at utbyggingen gjennomføres på en slik måte at færrest mulig utsettes for anleggsstøy i unødvendig lang tid.

Når det gjelder støyskjerming av eksisterende spor inngår ikke dette i planene for nytt dobbeltspor. Støyskjerming langs eksisterende spor, som ikke blir berørt av utbygging av nytt dobbeltspor, blir hvert år prioritert ut i fra tidligere støyberegninger. Det vises også til de nye forskriftene til forurensningsloven, som krever at alle boliger langs jernbanen skal ha et døgnkvalent innendørs støynivå på 42 dBA eller mindre. Det er satt krav om at tiltak som tilfredsstiller disse kravene skal gjennomføres innen 2005.

Vedlegg B: Kommuner

B1a Oslo kommune Byrådsavdeling for næring og byutvikling, Byutviklingskomiteen, 13.11.97 Sendt til Jernbaneverket

Denne uttalelsen inneholder uttalelsen til byutviklingskomiteen og byrådets innstilling med plan- og bygningsetatens tilråding. Etter bystyrets vedtak av 25.06.1997, sak 437, pkt. 1, ble myndighet til å avgi uttalelse til konsekvensutredning på vegne av Oslo kommune delegert til byutviklingskomiteen.

Plan- og bygningsetaten skriver i sin tilråding at Jernbaneverket har lagt fram et fylldig og godt dokumentert material basert på det utredningsprogrammet som ble utarbeidet i 1993 men først godkjent i 1996. Etaten påpeker imidlertid at det godkjente utredningsprogrammet ikke lenger er oppdatert mht. den utviklingen som har skjedd på Fornebu de senere år, samt spørsmålet om betjening av Fornebu med kombibane/bybane. Det forhold at det nå er igangsatt en ny utredning av alternative løsninger for banebetjening av Fornebu understreker at KU ikke har vært dekkende for å avklare slike spørsmål.

I Oslo kommunes forslag til kommunedelplan har kommunen lagt fram et alternativ J6, som Jernbaneverket ikke har vært villige til å utrede. Sett fra kommunens side er derfor KU ufullstendig, selv om kravene i utredningsprogrammet er oppfylt. Plan- og bygningsetaten tilrår derfor at Oslo kommune må kreve dette alternativet utredet som en tilleggsutredning, enten som en utvidelse av Jernbaneverkets utredning eller som en del av den nylig igangsatte utredningen om banetilknytningen til Fornebu. En tilleggsutredning gir mulighet for å få samkjørt behandlingsprosessen for nytt dobbeltspor og nytt hovedveisystem.

Dersom det blir valgt en løsning med Lysaker stasjon i dagen, fremholder kommunen alternativ H10T som ønskelig. Dersom Lysaker stasjon legges under bakken anser kommunen (plan- og bygningsetaten) J6 som det beste alternativ.

Byrådet innstilte til byutviklingskomiteen å fatte følgende vedtak:

«Oslo kommune viser til at foreliggende konsekvensutredning, som er et meget omfattende dokument, er utarbeidet på bakgrunn av godkjent utredningsprogram. Etter kommunens oppfatning er utredningsplikten i forbindelse med nytt dobbeltspor oppfylt med foreliggende konsekvensutredning fase 2. Valg av trase i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan, og kommunen ønsker et nært samarbeid med Jernbaneverket i det videre planarbeidet.»

Byrådet bemerker også at det ikke foreligger tungtveiende grunner for at J6-alternativet skal gjøres til gjenstand for en særskilt tilleggsutredning. Generelt når det gjelder spørsmålet om det nye dobbeltsporet skal legges via Fornebu, mener byrådet dette må vurderes opp mot andre viktige forhold. Byrådet viser til at alternativ J5 gir jernbanetilknytning med en stasjon ved Fornebu Nord. En stasjon i Fornebu-området må imidlertid i alle tilfelle suppleres med andre kollektive transportmidler for at tilstrekkelig flatedekning oppnås. Arbeidet med en ny utredning av alternative løsninger for banebetjening av Fornebu-området er forøvrig igangsatt.

Etter behandling i byutviklingskomiteen, ble vedtaket med 7 mot 4 stemmer:

Etter Oslo kommunes oppfatning er utredningsplikten ikke oppfylt i forbindelse med nytt dobbeltspor i den foreliggende konsekvensutredning fase 2. Oslo kommune vil kreve at Jernbaneverket tilleggsutreder alternativ J6, enten som en utvidelse av Jernbaneverkets utredning eller som en del av den nylig igangsatte utredningen om banetilknytningen til Fornebu.

For Oslo kommune kan alternativ J5 på det nåværende tidspunkt fortone seg som det beste av de alternativer som er utredet.

Kommentar

Tiltakshaver registrerer at det er uenighet mellom plan- og bygningsetaten, byrådet og byutviklingskomiteen i spørsmålet om utredningsplikten er oppfylt og om det er behov for å få utredet J6. Tiltakshaver er enig med byrådet og anser utredningsplikten som oppfylt i henhold til utredningsprogrammet. Tiltakshaver registrerer også enigheten i Oslo om at H1OT er best dersom Lysaker stasjon legges i dagen. Men uenigheten er større dersom Lysaker stasjon legges under bakken. Byrådet og flere etater trekker fram J5 som det beste alternativet, mens plan- og bygningsetaten anser J6 som best. Plan- og bygningsetaten har i sitt brev av 02.07.97 om J6 innsett at J4/J5 ga en komplisert og vanskelig løsning på Fornebu, og derfor var innstilt på å sløyfe disse alternativene i kommunedelplanen.

Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Dersom Oslo kommune likevel holder fast ved dette alternativet har Jernbaneverket varslet innsigelse (se A24a).

Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997. Dette alternativet er ikke krevd utredet i utredningsprogrammet. Det er heller ikke betjening av Fornebu-området. Om Fornebu-betjening se kap. 2.3, og om J6 se kap. 2.4.

B1b Oslo kommune Ullern Bydelsutvalg, 01.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Vil sterkt anbefale at alternativ J5 med 4 spor i tunnel på strekningen Bestum - Lysaker blir vedtatt.
2. Bydelsutvalget mener at Lysaker stasjonsterminal bør legges under terreng.
3. Oslo kommunes foreslåtte alternativ J6 inneholder mange gode elementer og må utredes videre.
4. Bydelsutvalget mener det er viktig og nødvendig å knytte Fornebu-området direkte til jernbanenettet.
5. Bydelsutvalgets politikere oppfatter utbyggingen av Vestkorridoren som en så viktig sak at de vil benytte alle tilgjengelige virkemidler for å fremme sitt syn.

Kommentar

Tiltakshaver stusser litt over den sterke anbefalingen av J5 samtidig som J6 kreves utredet videre. Se ellers kommentaren under B1a (Oslo kommune).

B1c Oslo kommune Byantikvaren, 10.09.97

Sendt til Oslo kommune

B1d Oslo kommune Byantikvaren, 20.10.97

Sendt til Oslo kommune

1. Det henvises til uttalelsen til Riksantikvaren gitt under A17.
2. Byantikvaren mener alternativene J4 og H2O vil få betydelige negative konsekvenser for kulturminner i Harbitzalleen, og anbefaler sterkt at det ikke arbeides videre med disse alternativene.
3. Alternativ H1O og H2O vil få betydelige negative konsekvenser for Vækerøstuene, Vækerø brann- og politistasjon, bolig i Vennersborgveien 2 og flere Sveitervillaer i samme vei. Alternativ H1O vil gå hardt ut over funksjonsbebyggelse med kulturminneverdi ved Sørvangen, samt det totale miljø på grunn av drastisk økede skjæringer i Vækerøåsen. Byantikvaren vil ikke anbefale at det arbeides videre med disse forslagene, og påpeker at konsekvensutredningen i liten grad gir en dekkende beskrivelse av hvilke konsekvenser disse alternativene vil få for kulturminnene i området. Jernbanen ved Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon avgrenses også av en godt bevart granittmur. Denne bør søkes bevart. Alternativ H1OT vil tydeligvis **ikke** innebære fysiske utvidelser av dagstrekningen ved Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon. Øket støynivå vil derimot representere en merbelastning for kulturmiljøet.

4. Alternativ J5 og H1OT vil kunne få betydelige konsekvenser for Bestun stasjon. Byantikvaren mener at tiltak for å la stasjonen bli stående ikke er tilstrekkelig belyst i utredningen. Byantikvaren er også usikker på konsekvensene for den verneverdig funkisbebyggelse i Vækerø terrasse ved alternativ H1OT. Byantikvaren vil anbefale at det arbeides videre med J5-alternativet, og at forholdet til Bestun stasjon vurderes nærmere med henblikk på avbøtende tiltak.
5. Byantikvaren ber om at masseoverskuddet i prosjektet avklares så tidlig som mulig i planprosessen, aller helst i konsekvensutredningen.

Kommentar

1. *Se kommentaren under A17 (Riksantikvaren).*
2. *Tas til etterretning.*
3. *Tiltakshaver vil i den videre detaljplanleggingen se på muligheten for å ikke rette ut linja ved Vækerøveien. Dette kan medføre mindre inngrep i kulturmiljøene, spesielt for H1OT. Alternativ H1OT og J5 vil dermed ha tilnærmet like konsekvenser på strekningen Skøyen - Lysaker. Når det gjelder påstanden om økt støynivå i området er denne påstanden ikke riktig. Støynivået vil bli lavere enn det er i dag. Antall støyutsatte boliger (ekvivalent støynivå over 55 dBA) er beregnet til å bli 125 boliger ved alternativ H1OT, etter støyskjerming av det nye dobbeltsporet. Beregninger viser at antall støyutsatte boliger i dag er 185 boliger.*
4. *Forholdet til Bestun stasjon vil bli belyst i den videre detaljplanleggingen, og tiltak for å unngå å rive/flytte bygningen vil bli beskrevet og avklart. Når det gjelder funkishusene i Vækerø terrasse er det for tidlig å fastslå at disse må innløses ved alternativ H1OT. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanleggingen.*
5. *Det henvises til utfyllende kommentar i kap. 2.2.*

B1e Oslo kommune Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn, 03.09.97 **Sendt til Oslo kommune**

1. Miljø- og næringsmiddeletaten anbefaler alternativ J5 av naturfaglige hensyn og på grunn av støyforhold i driftsfasen. Det forutsettes at det gjøres tiltak for å unngå at det oppstår strukturlydproblemer fra tunneler.
2. Det bør kreves dokumentasjon av forurensningstilstanden til overskuddsmasser i områder med mistanke om forurenset grunn.

Etaten har videre noen anbefalinger omkring grenseverdier for strukturlyd og vibrasjoner.

Kommentar

1. *Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet fra kommunens side har Jernbaneverket varslet innsigelse (se A24a). Det vil bli gjort tiltak for å begrense strukturlydproblemer.*
2. *Tiltakshaver har ingen motforestillinger mot at det kreves dokumentasjon av forurensningstilstanden til masser fra områder med mistanke om forurenset grunn.*

B1f Oslo kommune Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn, 20.10.97 **Sendt til Oslo kommune**

1. Miljø- og næringsmiddeletaten ser det som viktig med en rask utbygging av et høyverdig kollektivtransportsystem vestover for å tilrettelegge for en mulig bærekraftig utvikling uten økt veitrafikk. I den forbindelse støtter Miljø- og næringsmiddeletaten de vurderinger som ligger til grunn for Plan- og bygningsetatens utarbeidelse av alternativ J6 med kombibanedrift. Trafikk til/fra Fornebu bør i fremtiden baseres på en høy kollektivtrafikkandel.

2. Ellers inneholder uttalelsen kommentarer som berører kommunedelplanen, og hvilke retningslinjer som der bør stilles til videre planlegging.

Kommentar

1. Ønsket om rask utbygging vil være i konflikt med ønsket om videre utredning av J6, fordi dette vil forlenge planprosessen med 1-2 år. Det vises imidlertid til utfyllende kommentarer i kap. 2.3 når det gjelder kollektivbetjening av Fornebu, og til kap. 2.4 når det gjelder utfyllende kommentarer til J6.
2. Når det gjelder Miljø- og næringsetatens anbefalinger til hvilke retningslinjer som skal gis i kommunedelplanen når det gjelder videre planlegging, så vil tiltakshaver avvente behandlingen og vedtaket av kommunedelplanen.

B1g Oslo kommune Havnevesenet, 08.08.97

Sendt til Oslo kommune

Havnevesenet har ingen bemerkninger til konsekvensutredningen.

B1h Oslo Energi Nett, 22.08.97

Sendt til Oslo kommune

Oslo Energi har mange viktige anlegg langs den aktuelle strekningen. De ber om å bli tatt med i planleggingen så tidlig at de får iverksatt nødvendige forhåndsiltak.

Kommentar

Tas til etterretning.

B1i AS Oslo Sporveier, Uttalelse til KU, 29.08.97

Sendt til Oslo kommune

1. Sporveiene finner grunn til å spørre om stasjonene med det illustrerte driftsopplegget med 8 avganger i timen i rushet på eksisterende dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika betjener områder som har et tilsvarende trafikkgrunnlag. De mener at høystandard tilbud i områder nærmere E18 kan gi høyere uttelling. Spørsmålet om frekvens på eksisterende dobbeltspor er avgjørende for Sporveien med tanke på de begrensningene dette kan gi i sportilgang for en kombibane til Fornebu.
2. Når det gjelder betjening av Fornebu mener Sporveiene at dette skal skje ved en by-/kombibane og ikke en togsøyfe. Alle utredningene har hittil bekreftet at en slik løsning er mest attraktiv. En by-/kombibane vil innfri målet om høy frekvens, god flatedekning og korte holdeplassavstander kombinert med en smidig linjeføring og minst mulig naturinngrep. Sporveien stiller seg sterkt kritisk til de urimelig høye vekstforutsetningene for boliger og arbeidsplasser på Fornebu. Et utbyggingsvolum på Fornebu som ikke lar seg betjene av kombibane vil være i dårlig samsvar med en nødvendig regional balanse og ønskelige hensyn til byutvikling i for eksempel Bjørvika. Dessuten vil en så kraftig Fornebu-utbygging, selv med en høy kollektivandel, gi biltrafikkbelastninger i området som umulig kan være ønskelig. Dersom en by-/kombibane mot formodning ikke skulle kunne ta trafikken i rushet, kan bussupplering være aktuelt for andre reisemål enn Oslo sentrum.
3. Sporveien slutter seg helt til Jernbaneverkets vurderinger om at Lysaker stasjon bør ligge i dagen. Grunnen til dette er ved siden av kostnadsaspektet at en stasjon under bakken oppleves som utrygg (lange rømningsveier) og ukoselig (støy og manglende dagslys). Dette vil medføre at stasjon under bakken vil få færre reisende. Stasjon i dagen vil også gi mulighet for etappevis utbygging, samtidig som det er disse alternativene som har best samfunnsøkonomi.

4. Sporveien mener at konsekvensutredningene for nytt dobbeltspor og ny E18 burde vært presentert samlet, men at den fremlagte fylkesdelplanen for transportsystemet i Vestkorridoren gjør det litt enklere.

Kommentar

1. Ruteplanen for år 2010 bygger på prognoser for trafikkmengden i dette året. Ruteplanen er bare en modell, og omtales i konsekvensutredningen som noe ekspansiv sett med dagens øyne. Endelig ruteplan vil bli fastlagt på et mye senere tidspunkt og ha et mye bredere grunnlag å bygge på, spesielt når det gjelder markedsutviklingen. Dersom det viser seg at det ikke er lønnsomt eller ønskelig å kjøre så mange tog som 8 i timen mellom Sandvika og Lysaker, vil ruteopplegget bli forandret.
2. Tiltakshaver registrerer at Sporveiene støtter synet om betjening av Fornebu med kombibane, og tiltakshaver stiller seg også tvilende til de vekstforutsetningene som er lagt til grunn for utbygging av Fornebu. For utfyllende kommentarer henvises det til kap. 2.3.
3. Det tas til etterretning at Sporveiene er enig med tiltakshaver i at Lysaker stasjon bør ligge i dagen.
4. Når det gjelder kommentaren om at konsekvensutredningene for nytt dobbeltspor og ny E18 skulle vært samlet, viser tiltakshaver til vedtaket av 15.03.96 fra NSB Banedirektøren, Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet om at det skulle utarbeides to konsekvensutredninger uavhengig av hverandre.

B1j AS Oslo Sporveier, Uttalelse til kommunedelplan, 30.10.97 **Sendt til Oslo kommune**

Sporveiene viser til uttalelsen i forbindelse med konsekvensutredningen (B1i), men ønsker enkelte presiseringer i forbindelse med høringen av kommunedelplanen.

Sporveiene mener at utnyttelsesgraden av Fornebu må være fastslått før det er hensiktsmessig å gå videre med alternativer som legger nytt dobbeltspor via Fornebu, som plan- og bygningsetatens alternativ J6 gjør. Sporveien mener at såpass mange av premissene for utbygging av Fornebu er uklare. Det er videre uklart hvordan både E18 og det lokale veisystemet blir bygd ut. Planlegging under så stor usikkerhet er vanskelig og det virker som om det mangler viktige politiske avklaringer som bør være tatt før man velger traseføringer for nytt dobbeltspor.

Kommentar

Det vises til uttalelsen og kommentarene under B1i. Tiltakshaver er enig med Sporveien i at mange av premissene for utbygging av Fornebu mangler, og anbefaler at kollektivtrafikk-løsningen for Fornebu utarbeides i en egen plan underlagt plan- og bygningsloven. Tiltakshaver mener at den anbefalte løsningen for nytt dobbeltspor (H10 - H2B) holder åpent flere alternativer for betjening av Fornebu, som vil gi tilfredsstillende løsninger enten utbyggingen blir liten eller stor. Det vises forøvrig til utfyllende kommentarer under kap. 2.3.

B1k Oslo kommune, Samferdselsetaten, 29.10.97 **Sendt til Oslo kommune**

Selv om de fremlagte forslagene J5 og J6 gir store fordeler i Oslo, vil kostnadene ved gjennomføringen og usikkerheten i hvilken kollektivdekning Fornebu skal ha, være momenter som vil gjøre det meget tvilsomt å anbefale en av disse alternativene. Vedrørende J6 vil dette alternativet kreve ytterligere utredninger, og når man er kjent med at Bærum kommune er meget skeptisk til forslaget, og at Jernbaneverket muligens vil komme med innsigelse, så vil Samferdselsetaten anbefale at kommunen ikke fremmer dette forslaget som kommunens trasevalg for dobbeltsporet.

Etter en vurdering av de to andre alternativene mener Samferdselsetaten at H10T vil kunne gi den fleksibilitet som er nødvendig med tanke på en eventuell framtidig kombibane, og vil anbefale dette forslaget.

Kommentar

Tiltakshaver registrerer at Samferdselsetaten deler skepsisen mot J5 og J6 (se kap. 2.4). Tiltakshaver er stort sett enig i de vurderingene Samferdselsetaten har, og kan akseptere at H1OT velges som alternativ mellom Skøyen og Lysaker. Når det gjelder forholdet til kollektivløsning til Fornebu henvises det til kap. 2.3.

B1I Oslo kommune, Vann- og avløpsverket, 19.09.97 **Sendt til Oslo kommune**

1. Oslo vann- og avløpsverk har vann- og avløpsledninger liggende langs, og som stedvis krysser, framtidige trasealternativ for nytt dobbeltspor. Dette er ledninger av liten til middels dimensjon. Omlegging av disse ledningene er gjennomførbare med relativt akseptable kostnader. En mer detaljert gjennomgang av disse omleggingene må tas i et senere planleggingsstadium.
2. Avløpstunnelen til VEAS-reuseanlegg i Asker, krysses av tunnelalternativene ved Vækerøveien. På tegning B21 (alt. H1OT) er avløpstunnelen tegnet inn ca 10 meter for lavt på lengdeprofilen. Med riktig inntegnet avløpstunnel vil det med stor sannsynlighet bli for liten avstand mellom topp avløpstunnel og bunn tog tunnel. Dette bør utredes for å få et riktig bilde av dette alternativets konsekvens.

Kommentar

1. *Tas til etterretning.*
2. *Tiltakshaver er klar over forholdet, og traseen er planlagt å stryke like over kloakktunnelen. Hvorfor tunnelen er blitt feil avmerket på B21 vites ikke (på B11 og B31 er den riktig tegnet). Detaljer omkring kryssingen må avklares i detaljplanfasen.*

B1m Oslo kommune, Etat for eiendom og utbygging, Fornebuprojektet, 02.10.97 **Sendt til Oslo kommune**

Fornebuprojektet er opptatt av at de løsningene som vedtas for dobbeltsporet gir mulighet for alternative løsninger for banetilnytning til Fornebu, enten valget faller på kombibane, bybane, automatbane eller høyhastighetsbane. Fornebuprojektet registrerer plan- og bygningsetatens alternativ J6 og ser det i utgangspunktet som positivt dersom dette lar seg realiseres i forhold til samferdselsknutepunktet på Lysaker. Fornebuprojektet ser det som naturlig at dette alternativ inngår i de alternativ som skal vurderes i forbindelse med en konsekvensutredning for banetilnytning til Fornebu. Det etterlyses forøvrig en samlet vurdering av konsekvensene av vei- og jernbaneutbyggingen, hvor også banealternativene til Fornebu inngår.

Kommentar

Det henvises til kap. 2.3 når det gjelder kollektivbetjening av Fornebu, og til kap. 2.4 når det gjelder forholdet til J6. Når det gjelder kommentaren om en samlet vurdering av konsekvensene for nytt dobbeltspor, ny E18 og banetilnytning til Fornebu, viser tiltakshaver til vedtaket av 15.03.96 fra NSB Banedirektøren, Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet om at det skulle utarbeides to konsekvensutredninger uavhengig av hverandre.

B1n Oslo kommune, Bystyret, xx.12.97 **Sendt til Bærum kommune**

Byutviklingskomiteen innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse til kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum kommune:

Valg av trase i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker. Det er viktig at de to kommunene har sammenfallende trase over kommunegrensene. Enda viktigere er det at Oslo kommune velger en trase som kommunen og bydelen ser seg tjent med og hvor alternativ J6/J5 vil kunne være et tilfredsstillende trasevalg. En eventuell uenighet om trasevalg mellom Bærum og Oslo vil medføre statlig behandling. Dette kan Oslo være tjent med dersom Bærum kommune fastholder sitt alternativ H2B. Oslo kommune anmoder Bærum kommune om å avvente videre avklaringer i Oslo før det fattes vedtak om kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum. Oslo kommune ønsker å samarbeide nærmere med Bærum i den avsluttende fasen av arbeidet med kommunedelplaner.

Kommentar

Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Dersom Oslo kommune likevel holder fast ved dette alternativet har Jernbaneverket varslet innsigelse (se A24a).

Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997. Dette alternativet er ikke krevd utredet i utredningsprogrammet. Det er heller ikke betjening av Fornebu-området. Om Fornebu-betjening se kap. 2.3, og om J6 se kap. 2.4.

B2a Bærum kommune, Bærum brannvesen, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Brannvesenet skriver at forslagene innebærer to tunneler på henholdsvis 5.700 m og 7.200 m med et løp med spor i begge retninger, og at det vil være få rømningsveier eller angrepsveier for redningsinnsats.

Ut fra foreliggende fakta gjør Bærum brannvesen det klinkende klart at de ikke rår over ressurser til å kunne håndtere en togulykke og/eller brann av den størrelse som kan forventes inne i tunneler av denne lengde.

Tunneler av denne størrelse og trafikkmengde er å betrakte som særskilt brannobjekt etter §22 i brannloven. Dersom Jernbaneverket gjennomfører utbyggingen etter foreliggende planer, uten å ta hensyn til forskriftene, eller beredskapsstyrkenes reelle ressurser, vil de bli pålagt å skaffe til veie utstyr som setter redningsmannskapene i stand til å utføre nødvendig innsats inne i tunnelene. Nødvendig utstyr kan være redningstog, og behovet i Osloreionen anslår Brannvesenet til å være fra 2-3 tog.

Kommentar

Det henvises til den utfyllende kommentaren under kap. 2.5.

B2b Bærum kommune, Avdeling barn og unge, 24.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Barnehagen i Nordraaksvei 1 vil måtte innløses ved bygging av ny jernbane i Stabekk området. Avdelingen for barn og unge ønsker svar på når barnehagen må stenge dørene på grunn av arbeidet med det nye dobbeltsporet.

Kommentar

Det er ikke noe enkelt svar på dette spørsmålet, siden bevilgninger til jernbaneformål stort sett skjer over statsbudsjettet som vedtas hvert år. Parsellen Lysaker - Sandvika er den parsellen som Jernbaneverket vil prioritere å bygge ut etter at Lysaker stasjon er påbegynt. Tidligst mulig byggestart for denne parsellen er satt til år 2000. Dette er imidlertid avhengig av nødvendige planvedtak og bevilgninger. Trolig vil også barnehagen kunne drive på nåværende lokalitet noe etter anleggsstart.

B2c Bærum kommune, seksjon helse, miljø og kultur, 25.09.97
Sendt til Jernbaneverket

Helsemyndigheten i Bærum er av den oppfatning at de helsemessige forholdene som er beskrevet i KU fase 2 er tilfredsstillende utredet. De støtter også at tiltaket vil gi positive helsemessige virkninger uansett hvilket alternativ som velges. Gjennom Bærum kommune slutter de seg til anbefalingen om trasévalg som tiltakshaver har anbefalt (H2B - Ræverudlinja).

De påpeker at det i reguleringsplanene er nødvendig å vise skjermingstiltak for støyutsatt bebyggelse, og de registrerer med tilfredshet at Jernbaneverket har lagt den laveste støygrensen til grunn som en målsetting, i henhold til gjeldende retningslinjer.

Ytterligere forhold omkring helsemessige forhold vil bli tatt opp til nærmere vurdering i forbindelse med utarbeidelsen av regulerings- og detaljplaner.

Helsemyndighetene vil også komme tilbake til krav om utarbeidelse av en massedeponiplan i detaljplan-/reguleringsplanfasen. Planen skal vise områder for deponering, transportruter, samt tiltak for å hindre/ redusere støy, støv og søleulemper.

Kommentar

Kommentarene tas til etterretning. Jernbaneverket vil i detaljplanleggingen samarbeide med helsemyndighetene i Bærum kommune for å redusere ulempene under anleggsperioden. I detaljplanfasen vil det også utarbeides forslag til massedeponier. Det henvises også til utfyllende kommentarer i kap. 2.2.

B2d Bærum kommune Rådmannen, Formannskapet, 07.11.97
Sendt til Jernbaneverket

Formannskapet i Bærum kommune har gjort følgende vedtak:

1. Bærum kommune anser at utredningsplikten for konsekvenser av de aktuelle alternativer for nytt dobbeltspor gjennom Bærum i hovedsak er oppfylt. En del problemstillinger, herunder hensynet til de innbyggerne som bli direkte berørt av tiltaket og konsekvenser i anleggsperioden, bør vurderes mer inngående i det videre planarbeidet, herunder tilstrekkelige grundige grunnundersøkelser.
2. Kommunen konstaterer med tilfredshet at de foreløpige anbefalingene fra Jernbaneverket om trasevalg gjennom Bærum samsvarer med anbefalingene i Høringsutkast august 1997: Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum.

Rådmannen peker dessuten i sine vurderinger på en del forhold som må vurderes videre i detaljplan- og reguleringsplanfasen.

Kommentar

Uttalelsen tas til etterretning.

B2e Bærum kommune Rådmannen, Formannskapet, 07.11.97
Sendt til Oslo kommune

Formannskapet i Bærum kommune har gjort følgende vedtak:

1. Bærum kommune anbefaler alternativ H2B mellom Lysaker og Sandvika. Dette er i tråd med Jernbaneverkets foreløpige anbefalinger. Det henstilles derfor til Oslo kommune at en går inn for alternativ H1O eller tunnelalternativet H1OT, eventuelt en variant av H1OT.
2. Det knytter seg en rekke betenkeligheter til konsekvensene av J6 innenfor Bærum kommunes grenser, og en ønsker ikke at det gås videre med dette alternativet.

Det pekes også på hensynet til trafikkavviklingen i Bærum, og framdrift for Fornebus etterbruk.

Kommentar

Tiltakshaver slutter seg til uttalelsen.

B2f Bærum kommune Rådmannen, Formannskapet, 07.11.97
Sendt til Asker kommune

Formannskapet i Bærum kommune har gjort følgende vedtak:

I forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum fremstår foreløpig Ræverudlinja som det gunstigste alternativ for Bærum kommune når avgrensning til Ringeriksbanen tas med i vurderingen. Bærum kommune vil henstille til Asker kommune at Ræverudlinja søkes lagt til grunn for kommunedelplanen for nytt dobbeltspor mellom Bærum grense og Asker stasjon.

Kommentar

Tiltakshaver slutter seg til uttalelsen.

B3a Asker kommune, Teknisk etat, Brann- og redningsavdeling,
13.10.97
Sendt til Jernbaneverket

Brannsjefen kan ikke ut i fra mottatte dokumenter vurdere om personsikkerheten ved brann/ulykke og om muligheten for en tilfredsstillende rednings-/slokkeinnsats er tilstede.

Tunnelene er i henhold til §22 i lov om brannvern såkalte spesielle bygninger/anlegg/områder. Dette innebærer at det er eieren som er ansvarlig for brannsikkerheten og dermed personsikkerheten ved brann/ulykke og om muligheten for redning/slokking i branntilfelle er tilfredsstillende. Brannsjefen ber derfor om med hjemmel i lov om brannvern og forskrift om brannforebyggende tiltak og brannsyn at eier av anlegget, her Jernbaneverket, dokumenterer ved en risikoanalyse og konsekvensanalyse at:

- sikkerheten mot og ved brann er tilfredsstillende
- personsikkerheten ved brann og ulykke er tilfredsstillende
- og at muligheten for redning/slokking i brann-/ulykkestilfelle er tilfredsstillende

Kommentar

Det henvises til den utfyllende kommentaren under kap. 2.5.

B3b Asker kommune, Teknisk sjef, Rådet for funksjonshemmede,
03.10.97
Sendt til Asker kommune

Rådet for funksjonshemmede fattet følgende vedtak:

Kommunalt råd for funksjonshemmede vil påpeke at forholdene for funksjonshemmede må være tilrettelagt også under byggeperioden.

Kommentar

Vedtaket fra rådet for funksjonshemmede tas til etterretning.

**B3c Asker kommune, Kommunalteknisk avdeling, Teknisk styre,
25.09.97
Sendt til Asker kommune**

Teknisk styre fattet slikt vedtak:

1. Teknisk styre tar konsekvensutredning og kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker til etterretning.
2. Teknisk styre forutsetter at følgende momenter gjøres til gjenstand for videre utredning - om mulig på et senere reguleringsstadium:
 - 2.1 Ved planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon finne frem til en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende bomiljø langs Trollhaugen for inngrep.
 - 2.2 Atkomst til anleggsområdene langs jernbanetraseen ikke legges til boligveier, alternativt at tiltak for å sikre myke trafikanter i anleggsperioden planlegges og iverksettes i forkant av anleggsarbeidene.
 - 2.3 Vise hvordan masseoverskuddet fra tiltaket skal disponeres.

Kommentar

1. *Tas til orientering.*
- 2.1 *Problematikken rundt ny Asker stasjon blir nå behandlet i en egen planprosess. Sporplanen for Asker stasjon vil få betydning for hvordan innføringen til Asker blir. Det blir vurdert flere alternativer på begge sider av eksisterende dobbeltspor. Grunnundersøkelser i området vil bli satt i gang, og endelig avklaring av sporplan på Asker stasjon, og dermed også innføringen, vil bli avklart i løpet av 1998.*
- 2.2 *Tas til etterretning.*
- 2.3 *Tas til etterretning. Det henvises også til utfyllende kommentarer under kap. 2.2.*

**B3d Asker kommune, Teknisk etat, bygnings- og reguleringsavd,
Bygningsrådet, 28.10.97
Sendt til Asker kommune**

Bygningsrådet gir sin tilslutning til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon i 2 alternativ, men forutsetter følgende forhold undergitt særskilt grundig vurdering ved senere oppfølgende regulering:

1. Mulige løsninger som i større grad enn konsekvensutredningen forutsetter, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen og Asker Terrasse for inngrep i forbindelse med planlagt sportilknytning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon. Dette må også ivaretas for relevante eiendommer langs resten av traseen i Asker.
2. Vertikal- og horisontaljusteringer av planlagt trase for å spare rivingstruede boliger.
3. Mulig midlertidig flytting av bygninger ut fra antikvariske og/eller sosiale hensyn, som alternativ til riving.
4. Restaurering av Åstaddammen i forbindelse med bygging av planlagt dagstrekning forbi denne.
5. Uttransportering og deponering av overskuddsmassene fra de planlagte tunnelanleggene.
6. Plan/konsekvensanalyse mht. til tunnelarbeider og for å skåne eksisterende miljø.

Kommentar

1. *Problematikken rundt ny Asker stasjon blir nå behandlet i en egen planprosess. Sporplanen for Asker stasjon vil få betydning for hvordan innføringen til Asker blir. Det blir vurdert flere alternativer på begge sider av eksisterende dobbeltspor. Grunnundersøkelser i området vil bli satt i gang, og endelig avklaring av sporplan på Asker stasjon, og dermed også innføringen, vil bli avklart i løpet av 1998.*
Tiltakshaver ser også på muligheten for å flytte linja lenger nordover ved Dragonveien, slik at linja treffer fjell tidligere. Tiltakshaver regner med at man ved flyttingen vil unngå å måtte rive hus, men at det fortsatt må bygges kulverter, men noe kortere. Tilstrekkelige grunnundersøkelser forventes utført 1. halvår 1998.

2. Dette vil bli gjort i detaljplanfasen.
3. Tiltakshaver vil vurdere slike tiltak dersom det foreligger særskilte grunner til en flytting framfor riving.
4. Forholdene bør kunne legges til rette for en eventuell reetablering av Åstaddammen litt lenger nord enn dagens plassering.
5. Tas til etterretning, se også kap. 2.2.
6. Tas til etterretning, se også kap. 2.2 og 2.5.

B3e Asker kommune, Skole- og barnehageetaten, 24.09.97 Sendt til Asker kommune

Etaten ber om at det blir tatt spesielle hensyn til støyforhold der sporet er planlagt å gå i dagen syd for Åstad gård.

Følgende lokaliseringer innenfor etaten vil kunne bli berørt av mulig støy:

- Billingstad skole
- Hvalstad skole (under planlegging, forventes ferdigstilt i 1999).
- Solstad barnehage.

Kommentar

Uttalelsen tas til etterretning. Det vil bli lagt ekstra vekt på å få støyskjermet berørte skoler og barnehaver.

B3f Asker kommune, Park og friluftsavdelingen, 18.08.97 Sendt til Asker kommune

1. Viltneemnda vil sterkt anbefale at Jernbaneverket viltsikrer såvel det nye dobbeltsporet som andre særskilt utsatte tidligere anlegg både ut fra vilthensyn og hensynet til passasjerene.
2. Innenlandsfiskeneemnda er opptatt av at kryssingen mellom Neselva og nytt dobbeltspor gis en estetisk tiltalende utforming samtidig som en ivaretar mulighetene for passering av ørret i elva.

Kommentar

1. Det nye dobbeltsporet vil stort sett gå i tunnel. På dagstrekningene vil det enten bli bygget støyskjermer langs sporet, eller så vil gjerde bli satt opp. Når det gjelder sikring av eksisterende jernbanespor i Asker kommune kan dette tas opp med Jernbaneverket Region Øst.
2. Ved Indre linje og Ræverudlinja vil kryssingen av Neselva skje ved en utvidelse av eksisterende fylling. All den tid eksisterende fylling hindrer passering av ørret ser ikke tiltakshaver behovet for å gjøre ekstra tiltak for dette ved den nye utvidelsen. Åstaddammen kan reetableres ovenfor den utvidede jernbanefyllingen. For å unngå innsnevring av elveløpet og oppstuvning av vann med fare for erosjon, er det viktig å dimensjonere kulverten under fyllingen tilstrekkelig.

B3g Asker kommune, Rådmannen, Planutvalget, 27.11.97 Sendt til Jernbaneverket

Planutvalget i Asker kommune har gjort følgende vedtak:

Planutvalget kan tilrå den utarbeidede konsekvensutredningen fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker godkjent, med forbehold om at følgende forhold må undergis særskilt grundig vurdering ved senere oppfølgende regulering:

1. Mulige løsninger som i større grad enn konsekvensutredningen forutsetter, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen og Asker Terrasse for inngrep i forbindelse med planlagt sportilknytning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon.

2. Vertikal- og horisontaljusteringer av planlagt trase for å spare rivingstruede boliger.
3. Mulig midlertidig flytting av bygninger ut fra antikvariske og/eller sosiale hensyn, som alternativ til riving.
4. Restaurering av Åstaddammen i forbindelse med bygging av planlagt dagstrekning forbi denne.
5. Uttransportering og deponering av overskuddsmassene fra de planlagte tunnelanleggene, herunder også valg av hensiktsmessige og tilstrekkelig trafikk sikre anleggsveier.
6. Sikkerhetsanalyse for mennesker og miljø ved anlegg og drift av tunneler, herunder også nødvendig beredskap knyttet til brann og redning.
7. Tilgjengelighet for funksjonshemmede i hele anleggsfasen.

Planutvalget kan gå inn for valg av Ræverudlinja som sporalternativ på strekningen Sandvika - Asker stasjon.

Kommentar

Tiltakshaver registrerer at Asker kommune mener konsekvensutredningen kan godkjennes, og at Ræverudlinja bør velges mellom Sandvika og Asker.

1. *Problematikken rundt ny Asker stasjon blir nå behandlet i en egen planprosess. Sporplanen for Asker stasjon vil få betydning for hvordan innføringen til Asker blir. Det blir vurdert flere alternativer på begge sider av eksisterende dobbeltspor. Grunnundersøkelser i området vil bli satt i gang, og endelig avklaring av sporplan på Asker stasjon, og dermed også innføringen, vil bli avklart i løpet av 1998.*
2. *Dette vil bli gjort i detaljplanfasen.*
3. *Tiltakshaver vil vurdere slike tiltak dersom det foreligger særskilte grunner til en flytting framfor riving.*
4. *Forholdene bør kunne legges til rette for en eventuell reetablering av Åstaddammen litt lenger nord enn dagens plassering.*
5. *Tas til etterretning, se også kap. 2.2.*
6. *Tas til etterretning, se også kap. 2.5.*
7. *Tas til etterretning.*

B4 Lier kommune, 14.10.97 **Sendt til Jernbaneverket**

For Lier er det vesentlig at det settes fokus på et så godt tilbringersystem som mulig til stasjonene Asker, Lier, Brakerøya og Drammen. Videre at det legges opp til rasjonelle overganger fra raske tog til lokale tog. Det er også ønskelig at togene til Gardermoen forlenges til Drammen, med stopp på Lier stasjon.

Lier kommune har forøvrig ingen kommentarer til om utredningsplikten er oppfylt i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.

Kommentar

Lier kommune sine kommentarer ligger tildels utenfor Jernbaneverkets ansvarsområde. Ruteopplegget for togene er NSB BA sitt ansvar, og vil fortløpende bli vurdert i forhold til markedet.

B5 Drammen kommune, Rådmannen, 09.10.97 **Sendt til Jernbaneverket**

Drammen kommune har ingen vesentlige merknader til konsekvensutredningen og mener grunnlaget er godt nok til å fatte beslutninger om valg av alternativer.

B6a Landbrukskontoret i Asker og Bærum, Asker landbruksutvalg, **15.10.97** **Sendt til Jernbaneverket**

**B6b Landbrukskontoret i Asker og Bærum, Asker landbruksutvalg,
16.10.97
Sendt til Asker kommune**

Landbruksutvalget går inn for Ræverudlinja, og forutsetter en nærmere omtale av følgende forhold i det videre reguleringsarbeidet:

1. Utvalget ønsker en nærmere omtale av virkningene ved bruk av jordbruks- og skogbruksarealer til riggarealer, byggegroper og kulverter, samt hvilke tiltak som er nødvendig for å få jordmassene i drivbar stand etterpå. Jordbruksareal med dype jordsjikt bør ikke nyttes til riggplasser for å unngå ubotelige skader etter tunge anleggsmaskiner og store masselagring. Tilstandsrapport før og etter anleggsperioden bør kreves for arealene.
2. Det ønskes en avklaring på om kulvertene går opp i dagen eller skal overdekkes med jord på jordbruksareal.
3. Problemene rundt grunnvannssenkning ønskes belyst. Det forutsettes at tilstrekkelige undersøkelser/tiltak igangsettes.

Kommentar

Tiltakshaver registrerer at Landbruksutvalget aksepterer at videre avklaringer kan skje i reguleringsplanfasen.

1. *Tas til etterretning. Forholdene vil bli nærmere belyst i detaljplanfasen.*
2. *Det er forutsatt at kulvertene skal overdekkes tilstrekkelig med jord der de går gjennom jordbruksareal.*
3. *Se utfyllende kommentarer under uttalelsen til Fylkesmannens miljøvernavdeling (A10 punkt 12).*

Vedlegg C: Velforeninger i Oslo

C1a Sollerud Vel, 01.10.97, kommentarer til KU

Sendt til Jernbaneverket

C1b Sollerud Vel, kommentarer til kommunedelplanen, 20.10.97

Sendt til Oslo kommune

1. Velforeningen beklager at Jernbaneverket ikke har koordinert sine planer bedre med Statens vegvesen. Ved en bedre samkjøring av planene ville man lettere kunne sett kommunikasjonene i Vestkorridoren som en helhet.
2. Sollerud Vel ønsker svar på hvordan Jernbaneverket har tenkt å skaffe tilstrekkelig plass til parkering ved Lysaker, samt trafikk til og fra stasjonen. Dersom det tenkes på å benytte arealer på Sollerud til dette forlanger Velforeningen svar før trasévalget vedtas.
3. Sollerud Vel mener at konsekvensutredningen mangler tall som kan synliggjøre:
 - utgifter til grunnnerv og evt. erstatning til grunneiere som må flytte
 - de samfunnsmessige kostnadene som følger av at eksisterende grunnlagsinvesteringer ikke lenger brukes og må erstattes av nytt andre steder
 - anleggskostnader ved å bygge kun ett sporpar i tunnel
 - kostnader ved å utvide nåværende stasjoner
 - kostnader ved å bygge stasjoner i fjell.
4. Velforeningen mener det må tilrettelegges for ikke bare dagens, men også fremtidig tilgjengelighet i områder som kan og vil bli vekstområder hva boliger og arbeidsplasser gjelder. Det er i forhold til slike vurderinger det er beklagelig at Jernbaneverket ikke i tilstrekkelig grad har samarbeidet om løsninger, men synes i stor grad å ha isolert seg og kun tenkt ensidig jernbanedrift. Velforeningen mener i denne sammenheng at stengte stasjoner langs eksisterende dobbeltspor må gjenåpnes, eventuelt at det etableres nye stoppesteder, samt at Oslo kommunes alternativ J6 med stasjon på Fornebu bør utredes nærmere. Alternativ J5 anses som den nest beste løsningen.

Kommentar

1. Tiltakshaver viser til vedtaket av 15.03.96 fra NSB Banedirektøren, Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet om at det skulle utarbeides to konsekvensutredninger uavhengig av hverandre for nytt dobbeltspor og ny E18. Jernbaneverket har forholdt seg til dette. I den framlagte fylkesdelplanen for transportsystemet i Vestkorridoren er kommunikasjonene i området vurdert som en helhet.
2. Det er i konsekvensutredningen vist noen alternative prinsipløsninger for en ny Lysaker kollektivterminal. Arbeidet med den endelige utformingen av terminalutformingen, herunder parkering og adkomst, vil bli fastsatt i en egen planprosess i samarbeid med blant annet kommunene. Det foreligger ingen planer om å benytte boligarealer på Sollerud til slike formål. Tiltakshaver ser det som positivt at Sollerud Vel engasjerer seg i denne prosessen.
3. Utgifter til grunnnerv for de forskjellige alternativene er gitt i tabell 2.9-1 på side 42 i konsekvensutredningsrapporten. I kostnadskapittelet 2.9 i konsekvensutredningen er det også beskrevet hva kostnadene antas å bli for Lysaker stasjon både i dagen og under bakken. I tillegg er det utarbeidet mer detaljerte kostnadsberegninger ved hjelp av kostnadsmodeller og en tilhørende grov mengdeberegning av de ulike alternativ/delparseller som inngår i prosjektet.
4. Det er i konsekvensutredningsprogrammet detaljert relativt nøye hvor det nye dobbeltsporet skal gå. Det nye dobbeltsporet skal være et høyhastighetsspor reservert for tog som bare stanser på stasjonene Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker. Tiltakshaver vil arbeide for at eksisterende stasjoner får bedre tilgjengelighet. Når det gjelder adkomstveger og tilbringersystem er det Jernbaneverket som i samarbeid med Statens vegvesen, kommunene, fylker og trafikkselskaper, har ansvaret for dette. Når det gjelder åpning av nye stasjoner, eventuelt etablering av nye stasjoner langs eksisterende dobbeltspor, er dette forhold som vil bli vurdert fortløpende, men vil være avhengig av at nytt dobbeltspor er satt i drift.

Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet vil Jernbaneverket varsle innsigelse (se A24a). Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997. Når det gjelder betjening av Fornebu-området henvises det til kap. 2.3, og når det gjelder forholdet til J6 henvises det til kap. 2.4.

C2a Skøyen Vel, 29.09.97

Sendt til Jernbaneverket

C2b Skøyen Vel, 29.09.97

Sendt til Oslo kommune

Skøyen Vel peker på at utredningen ikke belyser godt nok forventede endringer i parkerings- og trafikkforholdene på Skøyen. Ellers har velforeningen ingen konkrete kommentarer vedrørende utredningsplikten.

Velforeningen støtter Ullern bydelsutvalg i valg av alternativ J5.

Kommentar

Stasjonsområdet for Skøyen er under utbygging i sammenheng med planer for stasjon og kollektivterminal, og er derfor ikke omtalt i konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor. Det henvises til det pågående reguleringsarbeidet for området.

Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet fra kommunens side har Jernbaneverket varslet innsigelse (se A24a).

C3 Bestum Vel, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Bestum Vel kan bare akseptere alternativ J5. De har ingen kommentarer til om utredningsplikten er oppfylt.

Kommentar

Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet fra kommunens side har Jernbaneverket varslet innsigelse (se A24a).

Vedlegg D: Velforeninger i Bærum

D1 Lysaker Vel, 01.10.97 Sendt til Jernbaneverket

1. I forbindelse med det foreslåtte alternativet H2B, krever Lysaker Vel at kulvertene for ekspressstogsporene blir ført helt fram til Vollsveien, mht. den støyen dette området vil bli påført.
2. Velforeningen ber om at kastanjehekken ved gjerdet mot jernbanelinjen i Vollsveien i Nordraaksvei 9 og 11 blir bevart.
3. Lysaker Vel ønsker å legge Vollsveien på lokk over jernbanesporene på strekningen fra Nordraaksvei til Lysaker sentrum for å unngå inngrep i eiendommene langs denne delen av Vollsveien, forårsaket av den foreslåtte omleggingen av veien i vestlig retning.
4. Velforeningen ønsker at lokaliseringen av riggområde i deres område flyttes til nærings- og industriområdene langs Lysakerelva.
5. Lysaker Vel savner en vurdering av alternativ J6 i konsekvensutredningen.

Kommentar

1. *Det har vært vurdert en overdekning/kulvert over hurtigtogsporene fram til Vollsveien. Denne overdekningen/kulverten ville ha ligget meget høyt i forhold til dagens terrengnivå og virket svært dominerende i landskapet. En forlenget kulvert vil også gi merkostnader på 70 mill.kr. Kulvertene ville også ha demmet opp en kaldluftsjø for bebyggelsen på flaten langs Nordraaks vei. På grunn av disse forhold er en forlengelse av kulvertene forkastet. Det er i stedet sett på aktuelle alternativer for å skjerme traseen. Tiltakshaver har anbefalt at det gjennomføres omfattende terrengomforminger sammen med bygging av støyskjermer og eventuelle lokale skjermer/tiltak. Forholdet vil bli nærmere vurdert i detaljplanfasen.*
2. *Ønsket tas til orientering.*
3. *Om plassering av Vollsveien på lokk over jernbanesporene henvises det til punkt 1 hvor dette er kommentert. En slik løsning vil bli meget kostbar og meget skjæmmende i landskapet, og synes derfor ikke aktuell.*
4. *Det er naturlig å benytte det ubebygde arealet på nordsiden av eksisterende dobbeltspor og fram til Marstrandveien til riggområde. Tiltakshaver vil i detaljplanleggingen også se på mulighetene for å etablere riggområder blant annet i nærings- og industriområdene langs Lysakerelva.*
5. *Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997. Dette alternativet er heller ikke krevd utredet i utredningsprogrammet. Når det gjelder betjening av Fornebu-området og forholdet til J6 henvises det til kap. 2.3 og kap. 2.4.*

D2 Vestre Stabekk Vel, 30.09.97 Sendt til Jernbaneverket

1. Vestre Stabekk Vel støtter alternativ H2B.
2. Velforeningen har likevel sterke motforestillinger mot å legge lokaltog-traséen i tunnel på strekningen Lysaker-Nyveien, og mener dette er en unødig kostbar løsning. Det anmodes om å legge begge hurtigtogsporene på nordsiden av lokaltogsporene helt fra Oslo sentrum, slik at hurtigtogsporene slipper å krysse lokaltogsporene. Eksisterende dobbeltspor kan da beholdes som i dag, og man slipper ny tunnel for lokaltogsporene med derpåfølgende kostnadsbesparelser.
3. Velforeningen anmoder at H2B-tunnelen legges lenger mot syd, for å unngå å komme for nær Skallumdammen. Velforeningen frykter at dammen kan bli drenert, og minner om de tunnelene som allerede finnes under Skallum (hovedtunnelen og sidegrener for VEAS).

Kommentar

1. Tiltakshaver konstaterer at velforeningen støtter tiltakshavers anbefaling.
2. Det er som et overordnet prinsipp valgt at stasjonene Skøyen, Lysaker og Sandvika skal ha et driftsopplegg som forutsetter retningsdrift. Det vil si at hurtigtog og lokaltog med samme kjøretretning stopper på hver sin side av samme plattform. På disse stasjonene vil lokaltogsporene ligge i midten og hurtigtogsporene ytterst. Retningsdrift øker kapasiteten noe, og gjør det enklere for passasjerer å stige om mellom tog i samme retning, samt at prinsippet er mer robust i avvikssituasjoner for togdriften. Prinsippet med retningsdrift på Lysaker stasjon fører til at lokaltogsporene må krysse under det østgående hurtigtogsporet ved Marstranderveien. I vestre ende av lokaltogtunnelen vil det bli betydelig anleggsvirksomhet, men de varige inngrepene vil bli minimale, og ulempene vil bli mindre enn i dag.
Omleggingen av lokaltogsporene vil også føre til bedre kurvatur, og det gir en smidigere avgrensning for en eventuell framtidig Fornebuavgrensning. Løsningen fra vellet ville medført at avgrensningen til Fornebu måtte skje fra spor i dagen, med dertil hørende stort arealinngrep.
3. Det vil i detaljplanleggingen bli sett på om det er fornuftig å flytte linja ved Skallumdammen, dersom supplerende undersøkelser viser at fjellgrunnen er dårlig. Det henvises forøvrig til uttalelsen under A10 punkt 12 fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling.

D3 Selskabet til Sandvikens Vel, 29.09.97 **Sendt til Bærum kommune**

Velforeningen viser til kommunedelplanen og har en rekke tilføyelser til denne vedr. støyskjerming og krav til utforming. De krever at Bærum kommune fastsetter kriterier for støy og utforming av støyskjermer, særlig på stasjonsområdet.

Kommentar

Uttalelsen kommenterer kommunedelplanen og ikke konsekvensutredningen. Tiltakshaver kan ikke på dette plannivået detaljert angi hvordan støyskjermingen vil se ut, men tiltakshaver vil selvfølgelig ta hensyn til estetiske forhold. Kriteriene for støy er gjengitt i konsekvensutredningen kap. 3.2.1, og baserer seg på gjeldende regelverk for veitrafikkstøy gitt i Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79.

D4 Jar Vel, 30.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

1. Jar vel savner Oslo kommunes alternativ J6 og varianter av denne i utredningen, og mener dette må utredes snarest.
2. Velforeningen er bekymret over miljøproblemene som følger av 4 spor i dagen ved Lysaker stasjon, og ønsker stasjonen lagt under bakken. Dette begrunnes med de små arealene som er tilgjengelig til kollektivterminal, miljømessige synspunkter som en forringelse av den gamle jernbanebrua over Lysakerelva, vanskeligere levevilkår for fisk og andre dyr langs elven og økt støy.
3. Jar Vel ser det også som vesentlig å se utbygging av jernbanen i Vestkorridoren som en helhet, ikke bare med 2 nye høyhastighetsspor, men også mot den framtidige utbygging av kontorer og boliger på Fornebu.

Kommentar

1. Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997. Dette alternativet er heller ikke krevd utredet i utredningsprogrammet. Det henvises også til kommentarer under kap. 2.4.
2. Selve stasjonsområdet med spor og plattformer vil ikke ta så mye mere areal enn det jernbanen disponerer i området. Prinsippforslagene for en ny Lysaker kollektivterminal, som er vist i konsekvensutredningen, viser at det er fullt mulig å etablere en slik terminal ved dagens stasjonsområde, enten over eller under sporene, men ikke under bakken. Denne terminalen vil det være behov for enten stasjonen legges i dagen eller under bakken. Den

endelige utformingen vil bli fastsatt i en egen planprosess, hvor velforeningen inviteres til å spille en aktiv rolle. Jernbaneverket vil varsle innsigelse mot løsninger som medfører at Lysaker stasjon bygges under bakken. Selv om Lysakerelva er varig vernet gjennom Verneplan I for vassdrag, anser Fylkesmannens miljøvernavdeling at den overordnede målsetting om tilrettelegging av kollektivtrafikk er så vesentlig at nytt dobbeltspor kan aksepteres, selv om tiltaket strider mot målsettingen i Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for verna vassdrag. Det vil for ny bru bli lagt vekt på god landskapstilpasning og estetisk utforming, slik at trivelige underganger oppnås uten at inngrep i selve elveløpet skjer. Utbyggingen vil heller ikke føre til reduserte muligheter for fiske, og fiskeplasser opprettholdes, eventuelt reetableres etter anleggsfasen.

Støyberegningene viser at det ikke vil bli flere støyplagede etter utbygging enn det er i dag.

3. Det vises til utfyllende kommentarer under kap. 2.3.

D5 Bærum Velforbund, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Bærum Velforbund slutter seg til alternativ H2B.
2. Det er meget viktig at alle berørte parter blir behandlet på best mulig måte, med størst mulig åpenhet og klarhet i alle forhold. All dokumentasjon om støy, strukturlyd, vibrasjoner og innløsning gjøres til beste for alle, også i anleggsperioden. Velforbundet ber Jernbaneverket og Bærum kommune om at fullverdige erstatningstomter skaffes for de berørte huseiere som måtte ønske en slik ordning. Likeledes ber de om at eierne av de eiendommer som vurderes innløst, men som ikke faller inn under kriteriene for full innløsning, blir gitt anledning til full innløsning dersom de måtte ønske det.
3. Velforbundet henviser forøvrig til uttalelsene fra de lokale vellene.

Kommentar

1. *Tas til etterretning*
2. *Tiltakshaver vil i den videre planleggingen legge sterk vekt på en åpen planprosess med medvirkning fra berørte, også velforeninger og privatpersoner som blir berørt. All dokumentasjon som berører grunneiere vil bli offentlig, og tiltakshaver vil strekke seg langt for å gjøre de negative konsekvensene i anleggs- og driftsfasen så små som mulig for de berørte grunneierne.*
Ved innløsning av boliger vil erstatning bli gitt, som dekker kjøp av tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får boligen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen og hvor de vil flytte.
Tiltakshaver vil i hvert tilfelle vurdere innløsning av boliger som ikke direkte kommer inn under kriteriene for full innløsning, i dialog med berørte grunneiere.
3. *Det henvises til uttalelsene fra de andre velforeningene i Bærum og kommentarene til disse (D1-D9).*

D6 Bærum Velforbund, 05.11.97

Sendt til Jernbaneverket

Bærum Velforbund fastholder prinsipielt uttalelsen gitt i brev av 30.09.97 (se D4). De er senere blitt kjent med Oslo kommunes ønske om å få utredet alternativ J6, og da flere vel i Bærum mener dette er et bedre alternativ, må de be om at J6 blir utredet før de kan ta en endelig beslutning.

Kommentar

Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997. Dette alternativet er heller ikke krevd utredet i utredningsprogrammet. Tiltakshaver mener derfor at utredningsplikten er oppfylt. Det henvises til kap. 2.4 for nærmere kommentarer.

D7 Nedre Ramstad Vel, 22.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Nedre Ramstad Vel har ingen innvendinger mot noen av alternativene for nytt dobbeltspor gjennom sitt område. De anmoder innstendig om at støyskjermer bygges på begge sider av eksisterende spor.

Kommentar

Bygging av støyskjerm langs eksisterende spor inngår kun i planene for nytt dobbeltspor i den utstrekning disse går parallelt.

Det vises imidlertid til de nye forskriftene som er utarbeidet etter Forurensingsloven, og som krever at alle boliger langs jernbanen skal ha et døgnekvivalent innendørs støynivå på 42 dBA eller mindre. Det er satt krav om at tiltak som tilfredsstiller disse kravene skal gjennomføres innen 2005.

D8 Tanum Vel, 22.09.97

Sendt til Jernbaneverket og Bærum kommune

1. Tanum Vel vil under forutsetning av at Ringeriksbanen blir bygget foretrekke Ræverudlinjen mellom Sandvika og Asker. Dette er det alternativet som ut fra en helhetsvurdering gir minst negative konsekvenser, og man slipper to anleggsperioder ved dagsonene på Jong.
2. Velforeningen stiller spørsmål ved om det er gjort tilstrekkelige grunnundersøkelser for de anbefalte traséene, eller at senere undersøkelser viser at man må foreta vesentlige traseendringer.
3. Tanum Vel forutsetter at all anleggsvirksomhet legges opp slik at den i minst mulig grad belaster omgivelsene. Vellet forutsetter at massedepoier ikke skal anlegges i lokalmiljøet eller på det nasjonalt verneverdige Tanumplatået. Massetransport skal i størst mulig grad foregå langs hovedveier og ikke belastes smale lokalveier. Anlegg av riggområder på dyrket mark anlegges slik at de etter at anleggsvirksomheten er avsluttet kan bringes tilbake til tidligere tilstand.
4. Tanum Vel går ut fra at Jernbaneverket allerede under byggingen vil foreta de nødvendige avbøtende tiltak, slik at strukturstøy og vibrasjoner ikke blir noe problem, og at tilstrekkelig avskjerming mot luftstøy blir foretatt.
5. Velforeningen henstiller til Jernbaneverket og Bærum kommune om å løse inn eiendommene så snart trasévalget er gjort, og iallfall når reguleringsplan for området foreligger. De ber også om at eierne av de eiendommer som vurderes innløst, men som ikke faller inn under kriteriene for full innløsning, blir gitt anledning til full innløsning dersom de måtte ønske det. Velforeningen ber Jernbaneverket og Bærum kommune om at fullverdige erstatningstomter skaffes for de berørte huseiere som måtte ønske en slik ordning.

Kommentar

1. *Tiltakshaver konstaterer at Tanum Vel foretrekker Ræverudlinjen mellom Sandvika og Asker.*
2. *Det vil i den videre planleggingen bli utført supplerende grunnundersøkelser som omfatter seismikk og fjellkontrollboringer for ytterligere å kartlegge fjelloverflatens beliggenhet og kvalitet der denne er usikker. Dette kan medføre visse justeringer av linja.*
3. *Tiltakshaver vil strekke seg langt for å gjøre konsekvensene i anleggsperioden så små som mulig. Velforeningen vil bli trukket inn i dette arbeidet. Når det gjelder plassering av massedepoier og massetransport henvises det til utfyllende kommentar i kap. 2.2. Anlegg av midlertidige riggområder på dyrket mark, dersom slike blir nødvendige, vil så langt det lar seg gjøre bringes tilbake til tidligere tilstand.*
4. *Alle avbøtende tiltak for støy, strukturlyd og vibrasjoner vil bli gjennomført i løpet av anleggsperioden og før anlegget settes i drift. Problemer i anleggsperioden vil også bli viet stor oppmerksomhet, men de permanente tiltakene vil i liten grad kunne avhjelpe dette.*
5. *Tiltakshaver får bevilgninger til utbygging over statsbudsjettet som vedtas hvert år. Det vil være vanskelig for tiltakshaver å innløse eiendommene før det er bevilget penger til prosjektet. Ved innløsning av boliger vil tiltakshaver gi erstatning, som dekker kjøp av*

tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får boligen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen og hvor de vil flytte.

6. *Tiltakshaver vil i hvert tilfelle vurdere innløsning av boliger som ikke direkte kommer inn under kriteriene for full innløsning.*

D9 Blommenholm Vel, 01.10.97

Sendt til Bærum kommune

1. Blommenholm Vel slutter seg til alternativet H2B.
2. Velforeningen ber Jernbaneverket og Bærum kommune om å påse at setninger på boliger unngås.
3. Vellet forutsetter at det foretas nødvendige tiltak mot strukturlyd og støy.
4. Blommenholm Vel påpeker at støy langs dagens linje er et problem, og de ber om at det vurderes tiltak for å redusere denne. Det forutsettes at godstogene benytter det nye dobbeltsporet.

Kommentar

1. *Tiltakshaver konstaterer at Blommenholm Vel foretrekker H2B mellom Lysaker og Sandvika.*
2. *Det vises til kommentaren under punkt 12 i uttalelsen fra Fylkesmannens miljøvernavdeling (A10).*
3. *Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasadetiltak utføres. Tiltak mot strukturlyd vil være vibrasjonsisolerende matter under sviller eller ballast. Etter disse tiltakene er det antatt at strukturlyd ikke vil være et problem langs det nye dobbeltsporet.*
4. *Det er forutsatt at godstogene vil bruke eksisterende dobbeltspor på dagtid. På nattetid vil de derimot kjøre på det nye. Bygging av støyskjerm langs eksisterende spor inngår kun i planene for nytt dobbeltspor i den utstrekning disse går parallelt. Det vises imidlertid til de nye forskriftene som er utarbeidet, og som krever at alle boliger langs jernbanen skal ha et døgnkvivalent innendørs støynivå på 42 dBA eller mindre. Det er satt krav om at tiltak som tilfredsstiller disse kravene skal gjennomføres innen 2005.*

Vedlegg E: Velforeninger i Asker

E1 Hvalstad Vel, 28.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Vellet ønsker at nødvendigheten av støyskjerm ved Åstad naturreservat utredes og at resultatet dokumenteres. De påpeker at Åstad er et verdifullt naturreservat som ikke må ødelegges, og at Åstaddammen må reetableres.
2. Vellet mener at utredningsplikten ikke er oppfylt når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden. De kan ikke akseptere at transport av masseoverskudd skjer på de lokale veiene i området, og krever at det bygges nye midlertidige anleggsveier. Plassering av riggområder og massedeponier ønskes plassert mer konkret enn det utredningen viser.

Kommentar

1. *Det vil bli satt opp støyskjermer i den utstrekning støyberegningene i detaljplanfasen viser at det er nødvendig for å dempe støynivået til et akseptabelt nivå i naturområdet. Åstad naturreservat vil ikke bli berørt direkte. Ved alle alternativer kan Åstaddammen reetableres.*
2. *Når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden vil disse bli nærmere utredet i detaljplanleggingen. På dette plannivået er det antydnet plassering av en del riggområder, men det er for tidlig å endelig fastlegge riggområder og anleggsveger konkret. Plassering av riggområder og massedeponier må reguleres ved at kommunen vedtar en reguleringsplan som behandler dette. Tiltakshaver mener utredningsplikten i henhold til utredningsprogrammet, når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden, er utredet godt nok. Tiltakshaver vil føre en åpen planprosess, og ha med velforeningen i arbeidet for å minimalisere anleggskonsekvensene i byggeperioden. For mer utfyllende kommentarer til massetransport og massedeponi henvises det til kap. 2.2.*

E2 Vipeveien og Omegn Vel, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Vellet mener konsekvensutredningen ikke utreder/forklarer hvorfor det må være dagsone i deres område (ved Askertunnelen), og heller ikke hvorfor det må være et tilkoblingsspor mellom eksisterende og nytt dobbeltspor. De vil fjerne dette tilkoblingssporet og legge om traseen for det nye dobbeltsporet.
2. De mener også at utredningen er for lite detaljert med hensyn til å skissere hvor anleggsvegene kommer til å gå. De ber om en bekreftelse på at deponering på Hønsjordet blir lagt permanent.
3. Dersom innløsning av boliger i området blir aktuelt vil de be om at erstatning gis, slik at tilsvarende bolig kan skaffes.

Kommentar

1. *I den viste løsningen er det såkalte «tilkoblingssporet» lokaltogsporet fra Asker stasjon og i retning mot Sandvika. Problematikken rundt ny Asker stasjon blir nå behandlet i en egen planprosess. Sporplanen for Asker stasjon vil få betydning for hvordan innføringen til Asker blir. Det blir vurdert flere alternativer på begge sider av eksisterende dobbeltspor. Grunnundersøkelser i området vil bli satt i gang, og endelig avklaring av sporplan på Asker stasjon, og dermed også innføringen, vil bli avklart i løpet av 1998. Strekninger i dagen vil bli støyskjermet i den utstrekning de mer detaljerte støyberegningene i detaljplanen tilsier det, for å komme under grensene i retningslinjene for støy. Grunnen til at det i konsekvensutredningen ikke er nevnt at stasjonsløsningen på Asker vil få innvirkning på dette området er at de tre stasjonsløsningene man hadde med et stykke i prosessen alle hadde samme traseer i området. Nå stiller man seg friere og også ser på løsninger på andre siden av tunnelen.*
2. *Når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden henvises det til kommentaren under Hvalstad vel (E1). Tiltakshaver vil føre en åpen planprosess, og ha med velforeningen i arbeidet for å minimalisere anleggskonsekvensene i byggeperioden.*

Tiltakshaver mener det ikke er rimelig å binde opp områder med behov for masseoppfylling lang tid i forveien og til et uspesifisert tidspunkt. Utfyllingsområdene inngår derfor ikke direkte i tiltaket nytt dobbeltspor, og de må således ha sin egen planprosess og eventuelt sin egen konsekvensutredning. Tiltakshaver kan derfor ikke si noe sikkert om det blir deponering på Hønsjordet, men eventuell oppfylling i området er tenkt som en permanent fylling med tanke på at området skal tilrettelegges for boliger. For mer utfyllende kommentarer til massetransport og massedeponi henvises det til kap. 2.2.

3. *Ved innløsning av boliger vil erstatning bli gitt, som dekker kjøp av tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får boligen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen og hvor de vil flytte.*

E3 Asker stasjon og Omegn Vel, 30.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

De krever en konkret begrunnelse for hvorfor man ikke kan legge det nye tunnelinnslaget vest for eksisterende tunnelinnslag. Dersom eksisterende løsning opprettholdes krever de at dagsonen blir bygget inn i en kulvert sammen med tilknytningssporet. Uttalelsen inneholder ellers mye av det samme som uttalelsen fra Vipeveien og Omegn Vel (se E2).

Kommentar

Se kommentarene til uttalelsen fra Vipeveien og Omegn Vel (E2), punkt 1 og 2.

E4 Billingstad Vel, 22.10.97 **Sendt til Jernbaneverket**

1. *Billingstad Vel mener at planene for nytt dobbeltspor ikke er utredet godt nok til at Jernbaneverket og Asker kommune kan foreta det nødvendige trasévalget. De ønsker at linja legges lengre nordvest på Billingstad, slik at åpne byggegroper ved Dragonveien kan unngås.*
2. *Billingstad Vel mener at konsekvensutredningen ikke har vurdert miljøkonsekvensene i byggeperioden på en tilfredsstillende måte. De foreslår også massetransport på skinner etterhvert som traseen bygges, og krever at dette forslaget utredes videre.*

Kommentar

1. *Tiltakshaver ser på muligheten for å flytte linja lenger nordover slik at linja treffer fjell tidligere. Tiltakshaver regner med at man ved flyttingen vil unngå å måtte rive hus, men at det fortsatt må bygges kulverter, men noe kortere. Tilstrekkelige grunnundersøkelser forventes utført 1. halvår 1998.*
2. *Miljøkonsekvensene i byggeperioden vil bli mer detaljert vurdert i detaljplanprosessen. Tiltakshaver vil føre en åpen planprosess, og ha med velforeningen i arbeidet for å minimalisere disse konsekvensene i byggeperioden. Når det gjelder transport av masser med jernbane vil dette bli mye dyrere enn transport med lastebil. Dette kommer av at det må bygges sidespor med opplastingsarrangement ved hvert tunnelpåhugg på grunn av at man ikke kan forstyrre eksisterende togtrafikk. Kapasiteten på eksisterende dobbeltspor er i dag sprengt, noe som medfører at transport av masser på eksisterende dobbeltspor eventuelt må foregå på nattetid med de ekstra kostnadene og ulempene det medfører for omgivelsene. Man må også regne med behov for fordyrende omlasting fra/til lastebil i begge ender av jernbanetransporten. Tiltakshaver vurderer derfor transport på eksisterende dobbeltspor som uaktuelt. For mer utfyllende kommentarer til massetransport og massedeponi henvises det til kap. 2.2.*

Vedlegg F: Organisasjoner, sammenslutninger og bedrifter

F1a Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor, 30.09.97
Sendt til Jernbaneverket

F1b Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor, 19.10.97
Sendt til Oslo kommune

1. Aksjon Miljøvennlig vestkorridor protesterer mot at alternativ H1O eller H1OT blir lagt til grunn for den videre planleggingen. Dette alternativet tilfredsstiller ikke dagens eller fremtidens krav til et godt bomiljø.
Det kreves at alternativ J5 legges til grunn for det videre arbeidet, og at alternativ J6 utredes. Som vedlegg til uttalelsen følger 689 underskrifter fra personer som støtter Aksjonsgruppas krav.
2. Aksjonsgruppa mener at alternativ H1O vil øke støybelastningene i bydelene Bestum, Ullern, Vækerø og Sollerud.
3. De reiser sterk kritikk mot Jernbaneverket for sviktende informasjon til de berørte beboere, og hevder at utleggelsen av konsekvensutredningen og høringsfristen bare er bekjentgjort gjennom offentlige kunngjøringer i dagspressen.
4. Aksjonsgruppa trekker fram et sitat fra konsekvensutredningen under helsemessige forhold som de betegner grenser til det vanvittige. Sitatet er følgende: «En samlet vurdering av tiltaket er at det er svært liten forskjell mellom alternativene. Utbyggingen vil totalt sett være positiv for folks helse, selv om enkelte områder og personer vil få ulemper av en utbygging».
5. Under konsekvenser for samfunnsøkonomi slås det fast at man kun har vurdert de økonomiske kvantifiserbare konsekvenser for samfunnet. Aksjonsgruppa mener derfor at Jernbaneverket fraskriver seg ansvaret for alt annet enn initialkostnader, og at det kun er tatt hensyn til driftsbehov og økonomi, og at samfunnets øvrige krav og behov er fullstendig neglisjert.

Kommentar

1. *Tiltakshaver registrerer at Aksjonen protesterer mot H1O og H1OT. Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet har tiltakshaver varslet innsigelse (se A24a). Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er heller ikke krevd utredet i konsekvensutredningsprogrammet. Det henvises til kap. 2.4 for nærmere kommentarer om J6.*
2. *Det er ikke riktig at støybelastningen vil øke ved alternativ H1O. Støyberegningene viser at strekningen Skøyen - Lysaker ikke vil få økte støyproblemer etter utbygging av alternativ H1O. Dette på grunn av de strenge kravene til støy fra nye jernbanetraseer, som her vil medføre betydelig støyskjerming av både nye og gamle spor.*
3. *Tiltakshaver har sendt informasjonsbrosjyre og kortversjon til eiere av de eiendommene som blir direkte berørt av tiltaket (hus rives eller vurderes revet). I tillegg til kunngjøring i pressen har blant annet alle berørte velforeninger i området fått tilsendt fullstendig utredning og annet materiell. I tillegg har brosjyrer vært utlagt på en del stasjoner. Det har også vært avholdt åpne møter, slik at tiltakshaver mener informasjonen har vært tilstrekkelig i forhold til det plan- og bygningsloven krever.*
4. *Dette sitatet står i informasjonsbrosjyren og omfatter tiltaket sett under ett, og ikke bare strekningen som Aksjonsgruppen representerer. Helsemessige forhold må sees i et større perspektiv enn bare de som direkte blir berørt av tiltaket. En utbygging av nytt dobbeltspor vil være med på å overføre deler av trafikken fra veg til jernbane, med de positive helsemessige virkningene dette vil ha (reduisert energiforbruk, redusert risiko for å bli skadd eller drept, redusert støy og redusert utslipp av klimagasser og asfaltstøv).*
5. *I de samfunnsøkonomiske analysene er det tatt med faktorer i henhold til retningslinjene og de som tradisjonelt tas med. De miljømessige faktorene er derimot gitt en meget omfattende skriftlig beskrivelse i konsekvensutredningen. Både de kvantifiserbare og de ikke-*

kvantifiserbare faktorene teller med i valg og anbefaling av alternativ. Sammenstillingen av disse faktorene, som vist i tabell 9.2-1 på side 144 i konsekvensutredningen, er det som gir grunnlag for valg av alternativ.

F2 Arkiforum Arkitekter, 16.10.97 **Sendt til Jernbaneverket**

På vegne av Lysaker Næringsvel (LN) anmodes Jernbaneverket om å finne et alternativ som kan møte lokale protester fra Ullern bydel og samtidig åpne for en snarlig utbygging av Lysaker terminal. Det fryktes at en uenighet kan føre til utsettelse av de nødvendige tiltakene på Lysaker. I denne sammenheng har Arkiforum Arkitekter skissert en 4-spors løsning kalt H1T (To separate tunneler mellom Skøyen og Lysaker). LN ber om en snarlig tilbakemelding på om dette er en sak som det er verdt å forfølge videre.

Kommentar

Tiltakshaver vil vurdere forslaget i tråd med endelig anbefaling om å eventuelt vurdere varianter av H1O og H1OT.

F3a Furulund Boligstiftelse, 22.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

F3b Furulund Boligstiftelse, 17.10.97 **Sendt til Oslo kommune**

1. Furulund Boligstiftelse påpeker at dersom alternativ H1O eller H1OT blir valgt vil boligstiftelsen bli påført økte støyplager og må avstå areal til utbyggingen. I anleggsperioden vil ulempene være store, med støy, rystelser, støv, etc. Boligstiftelsen forutsetter at tilfredsstillende støydempingstiltak blir utført både i anleggsperioden og permanent.
2. Furulund boligstiftelse kan ikke akseptere at kulverten i alternativ H1OT har så kort lengde, og anmoder på det sterkeste om at denne forlenges til enden av boligstiftelsens område.
3. Det påpekes at alternativ J5 synes å være det beste alternativet, i tillegg til at alternativ J6 bør utredes nærmere.

Kommentar

1. *Tilfredsstillende støyskjermingstiltak vil bli utført både i anleggsperioden og permanent. Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak utføres. Tiltakshaver vil legge vekt på å ha et nært samarbeid med boligstiftelsen for å redusere ulempene i anleggsperioden.*
2. *Dersom kulverten skal forlenges ytterligere vil den stikke over terrengnivå, og kan bli et skjemmende landskapselement i området. I tillegg vil en slik forlengelse føre til økte kostnader. Tiltakshaver mener at støyskjermingstiltak vil være et tilstrekkelig og tilfredsstillende tiltak. Dersom videre undersøkelser i detaljplanleggingen viser at en forlengelse av kulverten vil være nødvendig, vil en slik løsning bli vurdert. Detaljer omkring løsningen må diskuteres med boligstiftelsen i detaljplanfasen.*
3. *Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet har tiltakshaver varslet innsigelse (se A24a). Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er heller ikke krevd utredet i henhold til konsekvensutredningsprogrammet. Det henvises til kap.2.4 for nærmere kommentar om J6.*

F4a Interesseområdet Bestun Stasjon, 25.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Interessegruppen viser til høringsuttalelsen fra Ullern bydelsutvalg. Alternativ J5 er tilfredsstillende, i motsetning til alternativene H1O og H1OT.
2. Interessegruppen krever at utbyggingen av Snarøya-Fornebu må konsekvensutredes før jernbanens rolle i kollektivtransporten og banetrase blir bestemt.
3. Gruppen krever at Bestun stasjon må bevares.

Kommentar

1. Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet har tiltakshaver varslet innsigelse (se A24a).
2. Det vises til utfyllende kommentar under kap. 2.3 Kollektivbetjening av Fornebu.
3. Tiltakshaver vil forsøke å bevare Bestun stasjon, som blir berørt ved alternativ H1OT og J5. Spesielle tiltak vil i anleggsperioden bli utført for at den gamle stasjonsbygningen skal bli stående. Alternativ H1O vil ikke medføre problemer med Bestun stasjon.

F4b Interesseområdet Bestun stasjon, uttalelse til kommunedelplanen, 17.10.97

Sendt Oslo kommune

Det vises til uttalelsen Interesseområdet har gitt til konsekvensutredningen (F4a). I tillegg inneholder denne uttalelsen kommentarer til båndleggingssonen, som de mener er altfor bred (20 m). De ber også om at det i den videre planleggingen tas hensyn til lokalmiljøets behov for møtesteder/ grønne korridorer. De ønsker også medvirkning i den videre planleggingen.

Kommentar

Det vises til kommentaren under F4a.

Det er nødvendig med en båndleggingssone på 20 m, fordi det kan bli små justeringer i detaljplanleggingen, og visse tiltak i anleggsfasen kan ligge noe i avstand fra sporet. Tiltakshaver vil, i samarbeid med kommunen, så langt det er mulig bidra til at det i den videre planleggingen tas hensyn til lokalmiljøets behov for møtesteder/ grønne korridorer. Interesseorganisasjonen inviteres til å medvirke i den videre planleggingen.

F5 Jong Vest Huseierforening, 15.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Huseierforeningen ønsker svar på følgende spørsmål:

1. Hvordan vurderer Jernbaneverket risikoen for skader på husene?
2. Hvordan ivaretas sikkerheten i anleggsperioden?
3. Vil sprengninger medfører risiko for rasfare, og hvilke tiltak er i så fall aktuelle?
4. Hvilke tiltak vil Jernbaneverket sette i verk for å sikre skoleveien?
5. Hvilke støynivåer kan vi forvente og hvilke tiltak vil bli iverksatt for å dempe støy- og støvplager?
6. Er det mulig å gi en avklaring på tidsperspektivet for utbygging av Ringeriksbanen, og må beboerne regne med en ny anleggsfase etter at Skøyen-Asker er avsluttet?

Kommentar

1. Tiltakshaver har satt i gang en vurdering når det gjelder fare for grunnvannspåvirkning knyttet til tunnelalternativene. Risikovurderinger av potensielle setningsområder med vurdering av omfang inntegnes på temakart. Det blir foretatt en gjennomgang av grunnlagsmateriale, og det blir innhentet erfaringsdata fra tilsvarende problemstillinger ved blant annet Gardermobanen. Tunnelene skal tilfredsstillende gitte tetthetskrav, og for å tilfredsstillende disse må man på enkelte strekninger regne med omfattende injeksjonsarbeider og noen steder vanntett utstøping. For å opprettholde grunnvannsstanden i byggeperioden kan det bli aktuelt med vanninfiltrasjon.

Grunnvannsstanden vil bli overvåket med poretrykksmålere rundt tunnelen. Målingene starter i god tid før anleggsarbeidet settes i gang, og besiktigelse av hus og montering av målebolter utføres for å registrere eventuelle setninger.

Det vil i den videre planleggingen bli utført supplerende grunnundersøkelser for å kartlegge fjelloverflatens beliggenhet og kvalitet der denne er usikker.

2. *Det er for tidlig i planleggingen å spesifisere hvilke tiltak som vil utføres lokalt. Dette vil bli nærmere beskrevet i den videre detaljplanleggingen.*
3. *Om sprengningene vil medføre rasfare ved Tanumfjellet vil bli undersøkt av geologer, og eventuell sikring vil bli utført slik at skade på liv og eiendom ikke skjer.*
4. *Før anleggsstart vil ulike sikringstiltak for skoleveiene bli utført i samarbeid med skole/kommune.*
5. *Det vil i detaljplanleggingen bli beskrevet aktuelle tiltak som vil bli iverksatt konkret for det enkelte området. Tiltakshaver vil legge vekt på å ha et godt samarbeid med berørte parter under anleggsperioden, for å få fram gode løsninger.*
På dette plannivået er det vanskelig å konkretisere tiltakene. Generelt kan det sies at det vil bli utført følgende tiltak:
 - *støvdempende tiltak og rengjøringsrutiner der dette er aktuelt*
 - *massetransport på hovedveger gir minst mulig trafikkbelastning lokalt, og reduserer dermed støy- og støvplager*
 - *støyskjermingstiltak ved riggplasser*
 - *krav til sprengningsarbeid for å holde rystelser under akseptable grenser*
 - *tidsbegrensning på støyende anleggsdrift*

For å redusere problemene med strukturlyd er det først og fremst tiltak i tunnelen som er aktuelle, med vibrasjonsisolerende matter under sviller eller ballast.

6. *Ved valg av Ræverudlinjen vil man ved jordene på Jong unngå en ny anleggsperiode for Ringeriksbanen. Men ved riggområdet lenger opp i Tanumveien vil det være aktivitet ved anlegg av Ringeriksbanen. Det er vanskelig å si noe om når Ringeriksbanen vil bli påbegynt da dette blant annet avhenger av bevilgninger fra Stortinget. Det er tidligere anslått byggestart tidligst år 2001 med fullføring år 2005.*

F6 Landsutvalget for Jernbane, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Landsutvalget mener at det må sikres en høy gjennomsnittshastighet gjennom at IC-tog og ekspressstog går uten stans Asker-Skøyen/ Nationaltheateret/ Oslo S.
2. Utvalget mener det er svært kostnadskrevende at et nytt spor skal tangere eksisterende spor flere steder, og lurer på om dette er tatt med i kostnadsoverslaget.
3. Landsutvalget mener ingen av skissene for Lysaker stasjon er ideelle, og ønsker flere alternative adkomster.
4. Det er uheldig at sørgående lokalspor ut fra Lysaker krever såpass store inngrep i terrenget. Utvalget lurer på om dette kan unngås ved endrede krav til horisontalkurve for lokaltogsporet eller ved endret stasjonsløsning. Målet ville være at lokaltogsporene skulle gå i samme dalføre som i dag. Utvalget er imidlertid enig i at alle spor må ligge på samme horisontalplan med mulighet for alternativ sporbruk til samme plattform på Lysaker.
5. Landsutvalget mener ulike teknologiske løsninger for lokalbane til Fornebu ikke vil hindres av alternativ H2B.
6. De foreslåtte trasévalgene og utbyggingsrekkefølge støttes.

Kommentar

1. *Det stoppmønsteret som er vist i konsekvensutredningen er et forslag. Det er NSB BA som i stor utstrekning avgjør stoppmønsteret basert på lønnsomhetsvurderinger og markedsanalyser.*
2. *Det er tatt med kostnader for driftsulemper knyttet til arbeid nært eksisterende spor.*
3. *Utformingen av Lysaker kollektivterminal vil bli fastlagt i en egen planprosess, hvor flere alternativer vil bli vurdert.*

4. *Dersom alle spor skal ligge på samme horisontalplan med mulighet for alternativ sporbruk (retningsdrift) må løsningen bli slik den er vist i konsekvensutredningen. Dersom man velger linjedrift på Lysaker stasjon (ikke mulighet for alternativ sporbruk) kan inngrepet vest for stasjonen reduseres, og dagens lokaltogspor opprettholdes. Det er imidlertid vedtatt som et overordnet prinsipp at stasjonene skal ha retningsdrift.*
5. *Tiltakshaver slutter seg til uttalelsen.*
6. *Tas til etterretning.*

F7 1. Lysaker speidergruppe, 29.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

Speidergruppen ber om at det tas hensyn til følgende punkter:

1. At de blir holdt skadesløs ved den forventede utbygging. Dette innebærer at speidergruppen må skaffes en tilfredsstillende løsning i anleggsperioden, og at eksisterende speiderhus eller tilsvarende lokale deretter reetableres på samme tomt.
2. Selv om speidergruppen ikke er grunneier, forutsettes det at man blir holdt løpende informert i den videre prosessen.

Kommentar

1. *Midlertidige lokaler for speidergruppen vil bli tilbudt før anleggsarbeidet starter. Lokalisering vil bli nærmere vurdert i detaljplanleggingen, og det forutsettes at speidergruppen vil delta i arbeidet med å finne egnede lokaler i anleggsperioden. Dersom speidergruppen ønsker reetablert et lokale på samme tomt etter anleggsperioden må det trolig kunne la seg gjøre.*
2. *Speidergruppen vil bli holdt løpende orientert i den videre planprosessen.*

F8 Oslo og omegn friluftsråd, 26.09.97 **Sendt til Jernbaneverket og kommunene**

1. Oslo og omegn friluftsråd mener utredningen er mindre utfyllende enn utredningsprogrammet forespeiler, og ikke vurderer konsekvenser for Ringeriksbanen.
2. De mener videre at vurderingene av konkrete effekter og avbøtende tiltak for naturmiljø, og da særlig for vassdragene og tilliggende områder, er for kortfattet. De forutsetter at man ved utbyggingen forholder seg til retningslinjer nedfelt for vassdragene i Verneplan 1.
3. Oslo og omegn friluftsråd savner en grundigere redegjørelse for Jongsveien naturminne og Kampebråten naturreservat, og mener at premissene for utbyggingen må være at vernede områder ikke berøres.
4. Når det gjelder friluftsliv savner de en bedre beskrivelse/oversikt over berørte nærfriluftsområder og hvilke brukergrupper som anvender de forskjellige områdene. De savner en vurdering av konkrete alternativer for friluftsområdet øst for Stabekk dersom området beslaglegges i anleggsperioden.
5. Oslo og omegn friluftsråd slutter seg allikevel til Jernbaneverkets foreløpige anbefaling av H10-H2B- Ræverudlinja.

Kommentar

1. *Tiltakshaver mener konsekvensutredningen inneholder de opplysningene og vurderingene som utredningsprogrammet ber om. Når det gjelder Ringeriksbanen er det tatt med noen av konsekvensene ved avgrensingen. Denne utbyggingen vil bli behandlet i en egen konsekvensutredning.*
2. *Nedre deler av Lysakerelva og Sandvikselva med Engervannet, samt øvre del av Neselva med Åstaddammen er vernede vassdrag. Utbyggingen vil forholde seg til retningslinjer som er nedfelt i rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.*
3. *Den sørligste delen av Jongsåsveien naturminne vil bli berørt. Om utbyggingen vil berøre noe av Kampebråten naturminne er mye avhengig av fjellkvaliteten i området. Spørsmålet om*

dispensasjon eller frigivelse av deler av verneområdene er tatt opp med Bærum kommune, som er forvaltningsmyndigheten. Spørsmålet om dispensasjon må være avklart før kommunen kan vedta en kommunedelplan med en trase gjennom området.

4. *Dersom H2B blir valgt vil deler av friområdet øst for Stabekk kun beslaglegges i anleggsperioden. Etter at anlegget er ferdig vil tiltakshaver anbefale at området blir tilbakeført til sin opprinnelige funksjon.*
5. *Tiltakshaver konstaterer at Oslo og omegn friluftsråd slutter seg til tiltakshavers anbefaling av trase.*

F9a Styret for sameiet Nedre Skogvei, 28.09.97

Sendt til Jernbaneverket

F9b Styret for sameiet Nedre Skogvei, 28.09.97

Sendt til Oslo kommune

1. Styret mener at konsekvensutredningen ikke tar hensyn til den raseringen av bomiljøet gjennomføringen av alternativ H10 vil føre til.
2. Styret kritiserer Jernbaneverket for dårlig informasjon til beboerne i området, og mener at det ikke er sendt ut informasjon slik det er hevdet.
3. Styret protesterer mot alternativ H10, og mener at det eneste akseptable alternativet er J5.

Kommentar

1. *Tiltakshaver vil på det sterkeste tilbakevise påstandene om at det ikke er tatt hensyn til bomiljøet i planleggingen. Ved avveining mellom ulike hensyn viser det seg at gjennomføringen av et så stort prosjekt uansett vil medføre at noen blir berørt. Tunnelalternativene er heller ikke uten problemer for beboerne i området.*
2. *Se kommentar til F1, punkt 3.*
3. *Tiltakshaver registrerer at boligsameiet protesterer mot H10. Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet har tiltakshaver varslet innsigelse (se A24a).*

F10 Underskriftskampanje Bestum, 29.09.97

Sendt til Jernbaneverket og Oslo kommune

Kampanjen inneholder 38 underskrifter fra beboere i Bestum-området i protest mot de planlagt alternativene H10 og H10T. Kampanjen ønsker alternativet J5, eventuelt J6.

Kommentar

Tiltakshaver registrerer at underskriftskampanjen protesterer mot H10 og H10T. Tiltakshaver kan ikke akseptere at alternativ J5 legges til grunn for videre planlegging. Ved valg av dette alternativet har tiltakshaver varslet innsigelse (se A24a). Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er heller ikke krevd utredet i henhold til konsekvensutredningsprogrammet. Det henvises til nærmere kommentar under kap. 2.4.

F11 Idrettslaget Jardar, 28.09.97

Sendt til Jernbaneverket og Bærum kommune

1. Idrettslaget påpeker at et av sporene i Ræverudlinja er planlagt over grusbanen og et nyetablert treningsfelt på gress. Idrettslaget krever derfor at midlertidig banekapasitet i anleggsperioden blir gjennomført på en skikkelig måte.
2. Idrettslaget opplyser om at klubbhuset benyttes som barnehage om dagen, og krever derfor at det gjennomføres tilfredsstillende tiltak mot støy i området. Det er viktig at barnehagen kan drives på forsvarlig måte i anleggsperioden og at riggområdet derfor legges lengst mulig vekk fra området.

3. IL Jardar foreslår at «Bjørnegård Idrettspark» etableres som del av utbyggingen. Denne kan f.eks. inneholde grusbane, ny gressbane, div. baner for ballspill, skateboardanlegg, hinderløype m.m.
4. Idrettslaget ber om å få være aktivt med i den videre planleggingen.

Kommentar

1. Tiltakshaver vil bidra til at midlertidig banekapasitet i anleggsperioden blir gjennomført på en skikkelig måte. Det kan være aktuelt med en midlertidig plassering for eksempel nord for anleggsområdet eller øst for skolen.
2. Det vil i detaljplanleggingen bli beskrevet aktuelle tiltak som vil bli iverksatt konkret for det enkelte området. Tiltakshaver vil legge vekt på å ha et godt samarbeid med berørte parter under anleggsperioden, for å få fram tiltak som er gode.
På dette plannivået er det vanskelig å konkretisere tiltakene. Generelt kan det sies at det vil bli utført følgende tiltak:
 - støvdempende tiltak og rengjøringsrutiner der dette er aktuelt
 - massetransport på hovedveger gir minst mulig trafikkbelastning lokalt, og reduserer dermed støy- og støvplager
 - støyskjermingstiltak ved riggplasser
 - krav til sprengningsarbeid for å holde rystelser under akseptable grenser
 - tidsbegrensning på støvende anleggsdrift*Dersom barnehagen ikke kan drives på forsvarlig måte i anleggsperioden vil tiltakshaver sammen med Bærum kommune være behjelpelig med å skaffe midlertidige erstatningslokaler.*
3. Tiltakshaver stiller seg ikke avvisende til tankene omkring en «Bjørnegård Idrettspark». Men det er alltid et spørsmål om hvor mye av anlegget som skal finansieres av dobbeltsporanlegget.
4. Idrettslaget inviteres til å være aktivt med i den videre planleggingen.

F12 Natur og ungdom, 24.10.97

Sendt til Jernbaneverket og kommunene

1. Natur og ungdom legger vekt på at det gjennomføres grundige undersøkelser av grunnforholdene før man setter i gang med tunnelarbeidene.
2. Organisasjonen mener at gang- og sykkelveinett bør utbygges i fm. dobbeltsporet Skøyen-Asker og at det legges opp til gode muligheter for sykkelparkering på stasjonene.
3. Natur og Ungdom går inn for alternativ H10 mellom Skøyen og Lysaker, fordi det er av stor betydning at det ikke blir skapt store mengder fyllmasse ved unødvendig mye tunnelbygging. Natur og ungdom vil gå mot alternativet hvis dette medfører en kapasitetsutvidelse av E18. Natur og ungdom mener J5 ikke gir en god nok betjening av Fornebulandet, og at området heller bør betjenes med en egen T-banelinje, eventuelt en kombibane eller annen skinnegående kollektivtransport.
4. Natur og ungdom går inn for alternativ H2B mellom Lysaker og Sandvika, fordi de mener de samlede negative miljøkonsekvensene blir minst ved dette alternativet. Mellom Sandvika og Asker går de inn for Ræverudlinja, fordi linjeføringen er bedre enn ved de andre alternativene. Dette alternativet beslaglegger også minst jordbruksområder og berører bebyggelsen mindre enn de andre alternativene. Natur og ungdom peker på at det er viktig å forbedre kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til bilen.
5. Organisasjonen etterlyser en bedre utredning for deponering av masseoverskudd, og mener at en egen konsekvensutredning for deponiområdene må foreligge før vedtak om trasevalg.

Kommentar

1. Det henvises til kommentaren under uttalelsen til Fylkesmannens miljøvernnavdeling (A10) punkt 12.
2. Tiltakshaver er enig med uttalelsen, og støtter arbeidet for at gang- og sykkelveinettet utbygges. Ansvar for planleggingen og byggingen av gang- og sykkelveinett ligger imidlertid hos Statens vegvesen og kommunene. Tiltakshaver vil bidra til at det legges opp til gode muligheter for sykkelparkering på stasjonene.
3. Tiltakshaver slutter seg til uttalelsen.
4. Tiltakshaver slutter seg til uttalelsen.
5. Det henvises til utfyllende kommentar under kap. 2.2.

F13 Vennersborg AS, 25.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Selskapet har sett på ulike konsekvenser for deler av traséen og har vurdert alternativ utnyttelse av arealer som blir berørt av utbyggingen. Det er særlig riggområdet ved Jong selskapet har vurdert som interessant, og de ønsker å endre reguleringsformålet fra jordbruk til grøntområde og byggeområde for omsorgsboliger. Avhengig av tilbakemeldinger, vil Vennersborg AS sende inn et privat reguleringsforslag for området ved Jong i løpet av vinteren 97/98.

Kommentar

Tiltakshaver har ingen sterke preferanser for hva området skal benyttes til etter at utbyggingen er ferdig, men har i utgangspunktet antatt at arealet tilbakeføres til sitt opprinnelige formål, idrettsanlegg og jordbruk, i tråd med kommunedelplanen for Bærum. Det har ved flere anledninger vært pekt på behovet for å ta vare på dette landbrukslandskapet. Idrettslaget Jardar har foreslått at det etableres en «Bjørnegård Idrettspark» som del av utbyggingen. Det er imidlertid opp til Bærum kommune å avgjøre hva arealet skal benyttes til.

F14 NCC Eeg-Henriksen AS, 30.09.97

Sendt til Bærum kommune

Firmaet er som grunneier og interessent opptatt av utbyggingen av Lysaker sentrum. Det vises til utbyggingsavtale (1989) mellom Bærum kommune og Byggholt AS, senere transportert til Nielsen AS - nå Eeg-Henriksen AS. Dersom Bærum kommune båndlegger arealer på Lysaker som antydnet i kommunedelplanen, oppfattes dette som å være i strid med avtalen. Eeg-Henriksen vil kreve erstatning for de eventuelle økonomiske tap firmaet blir påført.

Kommentar

Tiltakshaver har ingen kommentarer til uttalelsen utover at dette først og fremst er et problem mellom Bærum kommune og NCC Eeg-Henriksen AS. Båndleggingen er gjort i forbindelse med etableringen av ny Lysaker kollektivterminal, som er skilt ut i en egen planprosess. Tiltakshaver ser den aktuelle båndleggingen som et positivt og nødvendig grep, for å få frihet til å komme fram til den best mulige løsningen for kollektivterminal på Lysaker.

F15 Oslofjordens friluftsråd, 19.09.97

Sendt til Bærum og Asker kommuner

OF har ingen merknader til planen, siden denne ligger utenfor det de har definert som sitt geografiske virkeområde.

F16 Rise og Per Stønjum AS, 15.09.97

Sendt til Asker kommune

Eierne av Askerveien 48 stiller krav om full dekning av bygningens og eiendommens verdi, dersom denne skal eksproprieres.

Kommentar

Ved innløsning vil erstatning bli gitt, som dekker kjøp av tilsvarende eiendom, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får eiendommen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen.

F17 Boligsameiet Agneslund, 19.08.97

Sendt til Bærum kommune

1. Det vises til kommunedelplanen. Boligsameiet etterlyser en vurdering av Sandvika stasjon tilsvarende Lysaker-alternativet med plattform under bakken. Det etterlyses også en bedre dokumentasjon på hva som er vurdert i fm. Sandvika sentrum.
2. Sameiet ønsker omfattende støyskjerming av stasjonsområdet, eventuelt med overbygging av stasjon og spor i Sandvika, og ber i tillegg om svar på følgende spørsmål:
 - hva er besluttet gjennomført på bakkenivå ?
 - hvordan blir støy fra godstogene håndtert ?
3. Boligsameiet ber også om at noen tar kontakt med dem vedr. gjennomføring av støymålinger.

Kommentar

1. *Det er tidligere vurdert en løsning med stasjon under bakken på Sandvika, som ble forkastet. Denne stasjonen må enten ligge svært dypt i fjell eller graves i løsmasser med problemer å finne trase fri for pelefundamenter for bygninger/konstruksjoner. Det vil bli en svært uheldig løsning på to plan med store høydeforskjeller på Sandvika og med stasjon under bakken.*
2. *En overbygging av stasjon og spor gjennom Sandvika vil få et uakseptabelt utseende og en meget stor kostnad, og ansees derfor ikke som realistisk. Ny bru over Sandvikselva vil redusere støyen i Sandvika betraktelig. Tilfredsstillende støyskjermingstiltak vil bli utført både i anleggsperioden og permanent. Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak kan utføres. Det er for tidlig å gå i detalj om hvilke boliger som vil få hvilke tiltak. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanleggingen.*
3. *Tiltakshaver vil legge vekt på å ha et nært samarbeid med boligsameiet i detaljplanfasen for å redusere ulempene med støy.*

F18 Olav Thon Gruppen, 29.10.97

Sendt til Bærum kommune

Det vises til det engasjement som Olav Thon Gruppen har ute på Lysaker som eier av Elveveien. De deltar i gruppen benevnt «Lysaker terminal, samordningsgruppen». Olav Thon Gruppen synes ikke plasseringen av terminalen på Lysaker er viet den oppmerksomheten den burde ha krav på i konsekvensutredningen. De ønsker å understreke betydningen av at terminalen bygges under sporene.

Kommentar

Detaljutformingen av Lysaker kollektivterminal vil bli behandlet i en egen planprosess, hvor også grunneiere vil bli trukket med.

F19 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, 20.10.97

Sendt til Oslo og Bærum kommuner

1. Naturvernforbundet mener at vei og bane må sees i sammenheng. Dersom det velges 6-felts vei er det ikke akseptabelt med ny jernbanetrase i dagen.

2. Alle stasjoner må ha god tilgjengelighet slik at de betjener større arbeidsplasser og boligområder. Det må for ny stasjon på Lysaker tas hensyn til både gående og syklende.
3. For å fange opp flere reisende bør gjenåpning av tidligere stoppesteder vurderes.
4. Fornebuområdet må betjenes med et effektivt kollektivsystem, hvor kombibane og jernbane ses i sammenheng. Naturvernforbundet anser at det for strekningen Skøyen - Lysaker ikke er interessant med alternativ J5, og de anbefaler at alternativ J6 utredes nærmere. Alternativ H10T bør foretrekkes framfor H10. For strekningen Lysaker - Sandvika anser Naturvernforbundet J6 som likeverdig med H2B. Velges H10 eller H10T for Oslo anbefales H2B. For strekningen Sandvika - Asker vil Ræverudlinja gi færrest negative konsekvenser.

Kommentar

1. Tiltakshaver viser til vedtaket av 15.03.96 fra NSB Banedirektøren, Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet om at det i fase 2 skulle utarbeides to konsekvensutredninger uavhengig av hverandre.
2. Detaljutformingen av Lysaker kollektivterminal vil bli behandlet i en egen planprosess. Tiltakshaver vil tilrettelegge arealer for gående og syklende på Lysaker stasjon, og vil medvirke til at alle stasjonene får god tilgjengelighet. Det er imidlertid Statens vegvesen som har ansvaret for planlegging og utbygging av adkomstveger til stasjonene.
3. Når det gjelder åpning av nedlagte stasjoner, eventuelt etablering av nye stasjoner langs eksisterende dobbeltspor, kan dette bli vurdert når det blir frigjort ledig kapasitet på eksisterende dobbeltspor.
4. Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er heller ikke krevd utredet i henhold til konsekvensutredningsprogrammet. Det vises til utfyllende kommentar i kap. 2.4.

F20 G.A. Carlsen A/S, 09.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Firmaet eier eiendommen Marstranderveien 26, som er merket med «mulig innløsning» i konsekvensutredningen. Firmaet mener man bør legge det nye lokalsporet der hvor midlertidig omlagt lokalspor er vist på tegning B 32-2, og la lokaltrafikken, også i anleggsperioden, gå på eksisterende spor. Ved en slik løsning spares omkostningene både til å anlegge midlertidig omkjøring og til mulig innløsning av 4 eiendommer syd for eksisterende spor. Forbruket av grunn på nordsiden av sporet ser ut til å bli tilnærmet uendret.

Kommentar

Konsekvensutredningen viser de foreløpige vurderingene fra tiltakshaver. Tiltakshaver vil i detaljplanleggingen se på mulighetene for å justere linja i området for å unngå unødige inngrep. Dersom alternativ H2B velges er det større muligheter for å justere lokaltogsporet ved Marstranderveien fordi man ikke behøver å ta hensyn til hurtigtogsporet i alternativ H1B.

F21 Beboere i Asker terrasse

Sendt til Jernbaneverket

Beboerne mener planen bør inneholde et langt bedre forslag for å løse nåværende og framtidig støyforurensing. De oppfordrer derfor at planen inkluderer miljøkulvert og skjerming av eksisterende linje.

Kommentar

Bygging av støyskjerm langs eksisterende spor inngår kun i planene for nytt dobbeltspor der sporene går like i nærheten av hverandre. Vedrørende støyskjerming langs eksisterende spor, som ikke blir berørt av utbygging av nytt dobbeltspor, vises det imidlertid til de nye forskriftene som er utarbeidet, og som krever at alle boliger langs jernbanen skal ha et døgnkvalivalent innendørs støynivå på 42 dBA eller mindre. Det er satt krav om at tiltak som tilfredsstiller disse kravene skal gjennomføres innen 2005.

På det nye dobbeltsporet vil strekninger i dagen bli støyskjærmet i den utstrekning de detaljerte støyberegningene i detaljplanfasen vil tilsi det, for å komme under grensene i retningslinjene for støy.

F22a Lysakerelven Næringsvel, 20.10.97

Sendt til Jernbaneverket

F22b Lysakerelven Næringsvel, 20.10.97

Sendt til Bærum kommune

F22c Lysakerelven Næringsvel, 27.10.97

Sendt til Oslo kommune

1. Næringsvelet er enig med Jernbaneverket i anbefalingen av alternativ H2B mellom Lysaker og Sandvika, og plasseringen av Lysaker kollektivterminal. De vil imidlertid minne om betydningen av helhetlige løsninger, og ber om at terminalløsningen ikke vurderes isolert fra veiløsningene. De anbefaler at terminalen bygges under sporene, slik at adkomst for buss, taxi, bil og fotgjengere gjøres optimal. En plassering av terminalen over sporene vil etter næringsvelets mening gi dårligere adkomst. Det er veldig viktig å se terminalløsningen og veiløsningene i en helhet.
2. I valget mellom alternativene H1O, H1OT og J5 vil velforeningen i utgangspunktet anbefale et av H-alternativene, fortrinnsvis H1OT. Næringsvelet slutter seg til Jernbaneverkets anbefalinger som utelukker alternativet J5 og J6. Foreningen mener det er lite hensiktsmessig å legge fjerntogene i en bue om Fornebu, når Lysaker stasjon ligger såpass nært og alt ligger til rette for en effektiv terminal her. Stasjonen på Fornebu vil bli lagt langt nord og perifert på Fornebu, og vil gi en så dårlig kollektivbetjening av Fornebu at det ikke synes kostnadssvarende. Begge alternativene J5 og J6 synes å gi dårligere løsninger for Lysaker og helheten i trafikksystemet.
Forslag til kommunedelplan for Oslo, som foreslår å legge dobbeltsporet direkte til Fornebu fra Skøyen, uten stasjon på Lysaker, anser næringsvelet som helt utelukket. Det må være feil å overse et område som allerede har 14.000 arbeidsplasser, og som vil øke til det dobbelte, til tvilsom fordel for et område som kun er på planleggingsstadiet.
For å få flest mulig arbeidsreisende til å reise kollektivt til Fornebu er det etter vellets syn viktig med en baneløsning til Fornebu. Næringsvelet registrerer at kommunedelplanen for Oslo uttrykker tvil om kombibane og busser vil være tilstrekkelig for en god kollektivavvikling på Fornebu, med den utbyggingstakten som er ønsket både av Oslo kommune og staten. Dette spørsmålet må etter næringsvelets syn utredes nærmere, slik at antall arbeidsplasser og befolkning blir tilpasset en realistisk og effektiv kollektivavvikling. Aktuelle alternativer må vurderes nærmere i det videre planarbeidet.
3. Lysaker Næringsvel har fått utarbeidet et forslag om et alternativ som de kaller H1T, der alle fire spor legges i tunnel fra Skøyen til Sollerud. De har oversendt dette forslaget separat til Jernbaneverket.

Kommentar

1. Tiltakshaver konstaterer at næringsvelet er enig med Jernbaneverket i anbefalingen av alternativ H2B mellom Lysaker og Sandvika, og plasseringen av Lysaker kollektivterminal. Når det gjelder den endelige utformingen av terminalen vil dette bli fastlagt i en egen planprosess, hvor også forholdet til ny E18 vil bli ivarettatt. Næringsvelet inviteres til å være med i denne prosessen.
2. Tiltakshaver slutter seg til næringsvelets argumenter når det gjelder alternativene J5 og J6, og registrerer at velforeningen går inn for et av H-alternativene, og da fortrinnsvis H1OT. Tiltakshaver er også enig med næringsvelet i synet på kollektivbetjening av Fornebu, og henviser til utfyllende kommentarer i kap. 2.3.
3. Se kommentar til F2.

F23 Stor-Oslo Lokaltrafikk, 15.10.97
Sendt til Oslo kommune

Stor-Oslo Lokaltrafikk A.S. viser til Akershus fylkeskommune, Samferdselsstyrets uttalelse av 16.10.97, og mener den ivaretar SLs synspunkter fullt ut.

Kommentar

Det henvises til uttalelsen gitt under Akershus fylkeskommune, Fylkesrådmannen (A28), hvor også uttalelsen fra Samferdselsstyret er innbakt.

F24 AS Mallin, 17.10.97
Sendt til Oslo kommune

Firmaet representerer Cecilie Nustad som er eier av Tingstuveien 31. Denne tomten er i dag utleid til, og i bruk som parkeringsplass. Tomten er i kommunedelplanen for nytt dobbeltspor avsatt til mulig riggområde. Firmaet ber om at eiendommen unntas fra båndlegging og fristilles for utbygging i henhold til gjeldende kommunedelplan for Skøyen.

Kommentar

Det er viktig at det båndlegges nok områder til riggområder, slik at det blir mulig å gjennomføre anlegget mest mulig effektivt. Det vil i reguleringsplanene bli endelig avgjort hvor riggområdene skal ligge, og hvilken avgrensing de skal ha. Tiltakshaver vil derfor anbefale kommunen å opprettholde båndleggingen inntil reguleringsplanene er vedtatt.

F25 Sameiet Bestumvn. 2, 18.09.97
Sendt til Oslo kommune

Sameiet anbefaler at alternativ J5, sekundært alternativene J6 og H1OT, legges til grunn for den videre planleggingen. Sameiet ønsker også en nedbygging av E18.

Kommentar

Tas til orientering. Alternativene H1OT, J5 og J6 vil føre til store anleggsarbeider omkring Bestumveiens undergang.

Vedlegg G: Privatpersoner i Oslo

G1 Advokatfirmaet Hjort på vegne av Eva, Helga og Fritz Widing, 20.10.97

Sendt til Jernbaneverket

1. I planene er Eva Widings eiendom, som er oppført i 1991/1992 uteglemt. Dette må skyldes at det er brukt gamle kart hvor eiendommen ikke er tegnet inn. Eiendommen er med på fotografiet på side 83 i konsekvensutredningsrapporten. Eva Widings eiendom har adresse Tingstuveien 34. Tidligere Tingstuveien 34 har nå nummer 36. Advokaten forutsetter at når det i planen er omtalt ett hus i Tingstuveien som vurderes innløst, vil dette i praksis omfatte begge nevnte eiendommer. Advokaten forutsetter at det i den videre detaljplanleggingen av det valgte alternativ utredes nærmere muligheten for at eiendommene kan bestå som boliger.
2. Det forutsettes videre at Jernbaneverket sørger for god og helsemessig forsvarlig støyskjerming av området helt fra oppstart av anleggsperioden, og så langt mulig unngår nattarbeider.
3. Det forutsettes at Eva, Helg og Fritz Widing blir holdt løpende orientert i den videre planprosessen. Når det gjelder de praktiske forhold i forbindelse med selve anleggsperioden, og eventuelt spørsmål om innløsning av eiendommene, regnes det med at Jernbaneverket kommer tilbake til dette i god tid før eventuelle tiltak blir aktuelle.

Kommentar

1. *Det er for tidlig i planleggingen å si med sikkerhet hvilke hus som vil bli innløst. Dette vil bli nærmere vurdert i detaljplanleggingen. Det vil i den forbindelse bli vurdert om det er nødvendig med innløsning av Tingstuveien nummer 34 og/eller nummer 36.*
2. *Det vil bli støyskjermet både i anleggsperioden og permanent. Tiltakshaver vil forsøke å unngå støyende nattarbeider så langt som mulig. Dersom dette blir aktuelt, kan de mest støyberørte naboer få tilbud om hotellovernatting.*
3. *Tas til etterretning.*

G2 Arkitekt Arne Sunde på vegne av Mogens Lønborg Friis, 19.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Friis er eier av Vennersborgvn. 2, som består av 4 boliger og en ubebygd tomt, Vennersborgvn. 2C. En utvidelse av jernbaneområdet midt i denne husgruppen vil måtte føre til vesentlig forringelse av kulturverdiene og legger beslag på byggetomten (2C). Velges den for Friis dårligste sporløsningen, det vil si alternativ H10, kan innløsning av eiendommen og endret bruk eller riving fremstå som eneste aktuelle valg.

Kommentar

Det er for tidlig i planleggingen å si med sikkerhet hvilke hus som vil bli innløst. Dette vil bli nærmere vurdert i detaljplanleggingen. Dersom eiendommen må innløses vil erstatningen dekke kjøp av tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. Ved valg av alternativ H10T eller H10 vil tiltakshaver se på muligheten for å ikke rette ut kurven ved Vækerøveien. Dette vil medføre at dagens linje vil ligge slik den ligger i dag, og at det ikke skjer inngrep i dette området ved valg av H10T. Ved H10 vil inngrepet bli mindre enn vist.

G3a og b Geir Baastad, Tingstuvn. 6B, 16.09.97 og 29.09.97

Sendt til Jernbaneverket

1. Baastad påstår at dersom alternativ H10 velges innebærer dette at 48 boliger må løses inn. Jernbaneverket har i sine budsjetter kalkulert med en gjennomsnittspris på disse boliger på kr. 2 mill, noe som gir en samlet budsjettpost på 96 mill.kr. Baastad mener dette er altfor lavt,

og at det bør økes til 3 mill.kr. Dette medfører at alternativet vil få økte kostnader på ca 50 mill.kr.

Baastad har også sendt et brev datert 29.09.97 hvor salgssum for 2 boliger i området er oppgitt til ca. 4 mill.kr. Dette for å underbygge påstanden sin.

2. Baastad påstår at det er ca 256 boliger som vil bli kraftig støyutsatt ved alternativ H10. I tillegg mener han også at det er flere tusen boliger som vil få økt støy, men som ligger innenfor et støynivå Jernbanelinjen anser som akseptabelt. Han påstår at det ikke er lagt inn kostnader for de 256 boligene, pluss 1000 andre boliger, som i følge Baastad vil få økt støy. Baastad mener at man kan regne med en verdiforringelse på grunn av økt støy på ca minimum 1 mill.kr. for de aktuelle 256 boligene.

Kommentar

Uttalelsen bærer preg av at det er store misforståelser av antall boliger som vil bli innløst og antall boliger i områder som vil bli utsatt for støy over 55 dBA.

1. *Det er beregnet at det må innløses 18 hus mellom Skøyen og Lysaker ved valg av H10. I tillegg er det vurdert innløsning av 9 hus. Noen av husene inneholder flere boliger. Grunnervervsposten på 96 mill.kr. omfatter også grunnerverv for næringseiendommer. Det er altså ikke riktig at det vil være hele 48 hus som innløses. Enhetsprisen pr. boligenhet som innløses er satt til 2 mill.kr. Dette er imidlertid et gjennomsnitt for hele strekningen Skøyen - Asker. Det kan godt være at prisen burde vært noe høyere i Bestum området, men for strekningen sett under ett er nok prisen realistisk. Det er også verd å merke seg at de boligene som blir innløst ligger tett inntil jernbanelinja i dag med den verdiforringelse dette medfører.*
2. *Det er også galt at det er 256 boliger som vil bli kraftig støyutsatt ved H10. Beregningene viser at antall boliger som vil ligge i områder med støynivå på over 55 dBA vil være 145 med støyskjerming langs linja. I tillegg vil lokale tiltak forbedre forholdene. I dag er det 160 boliger som ligger i områder med støynivå over 55 dBA. Antallet støyutsatte vil dermed minske. Det er lagt inn kostnader for støyskjerming og eventuelle lokale tiltak, som f.eks. lokale skjærmer, fasadeisolering etc. Kriteriene for hva som er akseptabel støy er gjengitt i konsekvensutredningen kap. 3.2.1, og baserer seg på gjeldende regelverk for veitrafikkstøy gitt i Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79. Det er disse støygrensene som i dag er gjeldende og som tiltakshaver har benyttet.*

G4 Gudrun Mølmen, 30.09.97 Sendt til Jernbanelinjen

Mølmen eier Sollerudveien 1F, som vil måtte avstås helt eller delvis ved samtlige utbyggingsalternativer med unntak av J4 og J5. Mølmen protesterer mot beslag av eiendommen.

Kommentar

Dersom eiendommen må innløses vil det bli gitt erstatning som dekker kjøp av tilsvarende eiendom og dekning av offentlige avgifter.

G5 Knut Masserud, Nedre Skogvei 18, 09.10.97 Sendt til Jernbanelinjen

Masseruds eiendom er ikke avmerket for innløsning i konsekvensutredningen, og han finner ingen logisk grunn til dette. Han ber derfor om en redegjørelse for dette, og om Jernbanelinjen har utelatt en eller flere eiendommer for å påvirke kostnadene til fordel for et bestemt alternativ.

Masserud vil også innstendig anmode om at alternativ J6 blir grundig utredet.

Kommentar

Tiltakshaver er av den oppfatning at eiendommen ikke trenger innløses ved alternativ H10, fordi eiendommen ligger noe lenger unna det nye sporet enn naboeiendommene. Tiltakshaver avviser påstander om at enkelte alternativer er håndtert på en fordelaktig måte. Tiltakshaver har

engasjert en uavhengig konsulent for å utarbeide konsekvensutredningen, og denne konsulenten mener at eiendommen til Masserud ikke trenger innløses.

Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er ikke krevd utredet i konsekvensutredningsprogrammet. For nærmere omtale av J6-alternativet henvises det til kap. 2.4.

G6 Jon og Wendy Garborg, Vennersborgvn. 5, 20.10.97

Sendt til Oslo kommune

Alternativ H10 vil gi vesentlige ulemper. Basert på støykotekartene vil støyen ligge på over 80 dBA i perioder, og derfor er alternativet helt uakseptabelt. Alternativ H10T ansees som marginalt bedre, mens J5 og J6 anbefales.

Kommentar

Det er riktig at det ut fra støykotekartene kan leses at boligen vil få over 80 dBA som maksimalverdi. I disse kartene er imidlertid ikke lokale skjermingstiltak inntegnet og beregnet. Slike tiltak kan for eksempel være lokal skjerming. Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak utføres. Det er for tidlig å gå i detalj om hvilke boliger som vil få hvilke tiltak. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanleggingen.

Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er ikke krevd utredet i konsekvensutredningsprogrammet. For nærmere omtale av J6-alternativet henvises det til kap. 2.4. Ved valg av alternativ J5 har Jernbaneverket varslet innsigelse (se A24a).

G7 Gunnar Solheim med familie, Vennersborgvn. 12b, 19.10.97

Sendt til Oslo kommune

1. Solheim mener Jernbaneverkets utredninger er mangelfulle da kombibaneutbyggingen til Fornebu ikke er sett i sammenheng med det nye dobbeltsporet. Kollektivbetjeningen til Fornebu er for dårlig i alternativene H10, H10T og J5. Det bør vurderes å droppe den underjordiske stasjonen på Lysaker til fordel for et fremtidsrettet kollektivknutepunkt på Fornebu i forbindelse med alternativ J6 for å redusere kostnadene.
2. Solheim mener videre at det er uheldig at ikke jernbane- og veiutbyggingen er sett i sammenheng.
3. Solheim mener at alternativ J5 og J6 vil innebære en forbedring av lokalmiljøet, alternativ H10T variant A er også en god løsning, og alternativ H10T er akseptabelt, mens H10 vil være en katastrofe med store miljøforringende konsekvenser.

Kommentar

1. *Det henvises til kap. 2.3 når det gjelder kollektivbetjening av Fornebu og kap. 2.4 når det gjelder forholdet til J6.*
2. *Tiltakshaver viser til vedtaket av 15.03.96 fra NSB Banedirektøren, Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet om at det i fase 2 skulle utarbeides to konsekvensutredninger uavhengig av hverandre.*
3. *Alternativ J6 ble forkastet av tiltakshaver i brev til Oslo kommune i februar 1997, og er heller ikke krevd utredet i henhold til konsekvensutredningsprogrammet. Det vises til utfyllende kommentar i kap. 2.4. Alternativ J5 har Jernbaneverket varslet innsigelse til dersom dette velges i kommunedelplanen (se A24a). Tiltakshaver kan akseptere H10T.*

G8 Karl Otto Karlsen, Nedre Skogvei 20, 16.10.97

Sendt til Oslo kommune

Karlsen anbefaler alternativ J6.

Kommentar

Det henvises til kap. 2.4 når det gjelder forholdet til J6.

G9 Ulla og Kjell Backer, Tingstuvn. 16c, 17.10.97
Sendt til Oslo kommune

Ut fra gitte overordnede rikspolitiske retningslinjer og de betydelige utfordringer som samfunnet står overfor vedrørende arealplanlegging og trafikkbetjening i Vestkorridoren, må Backer umiddelbart si at det utvises mye mer ansvarfølelse, spenst og fremsyn i alternativ J6 enn i de øvrige alternativer.

Backer ber om at den kommende reguleringsplanen for nytt dobbeltspor legger klare føringer med rekkefølgebestemmelser for tiltak mot støy fra jernbanen og ulemper fra gjennomføringen av byggearbeidet.

Kommentar

Det henvises til kap. 2.4 når det gjelder forholdet til J6. Resten av uttalelsen tas til orientering.

G10 Advokat Hroar Holtet for Berit Jørgensen Dæli, Tingstuvn. 27,
17.10.97
Sendt til Oslo kommune

Det er for tidlig å uttale seg konkret om hvordan det nye dobbeltsporet eventuelt vil berøre den enkelte eiendom, og Holtet må derfor ta forbehold om å komme tilbake til dette når planene har blitt mer konkrete.

Kommentar

Uttalelsen tas til orientering.

Vedlegg H: Privatpersoner i Bærum

H1 Anne Birte og Ole Bernhard Høgestøl, Nedre Åsvei 6, 28.09.97 Sendt til Jernbaneverket

Stabilisering av kulverter synes ikke betryggende. Derved kan det forventes risting for bygninger i en udefinert avstand til den nedgravde tunnelen, der denne går i løsmasse. Slike rystelser vil få skadelige følger, og må følges opp.

Kommentar

Tiltakshaver kan ikke i en slik overordnet planlegging gå inn på hvordan kulvertene skal bygges i detalj. Dette er noe som vil bli avklart i byggeplanen. Etableringen av kulverter vil blant annet skje i åpen byggegrop, det vil si at massene graves bort og at man deretter støper kulverten før man legger tilbake løsmassene oppå kulverten. Tiltakshaver vil foreta de nødvendige tiltak for at rystelser fra kulvertene ikke skal få skadelige følger på bygninger.

H2 Arne Jacobsen, Krokfaret 8, 16.10.97 Sendt til Jernbaneverket

Jacobsen påpeker at grunnen i den vestlige delen av Skallum-eiendommen består av kvikkleire. Oppgraving eller tunnelboring i dette området kan meget vel tenkes å ville destabilisere massene og derved påføre den omkringliggende bebyggelse betydelige skader. Han er også bekymret over at våtmarksfeltet med verneverdig vegetasjon på nordsiden vil bli drenert og dammen i området nedtappet.

Kommentar

Alternativ H2B innebærer ikke graving, men kun tunnelsprengning under Skallumområdet. Tiltakshaver har satt i gang videre utredninger omkring fare for grunnvannspåvirkning knyttet til de ulike tunnelalternativene. Tunnelene skal tilfredsstillende gitte tetthetskrav, og for å tilfredsstillende disse må man på enkelte strekninger regne med omfattende injeksjonsarbeider og noen steder vanntett utstøping. Det er antatt at man i området ved Krokfaret må utføre vanntett utstøping av tunnelen. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanfasen. For å opprettholde grunnvannsstanden i byggeperioden kan det bli aktuelt med vanninfiltrasjon. Grunnvannsstanden vil bli overvåket med poretrykksmålere rundt tunnelen. Målingene starter i god tid før anleggsarbeidet settes i gang, og besiktigelse av hus og montering av målebolter utføres for å registrere eventuelle setninger. Det vil i den videre planleggingen bli utført supplerende grunnundersøkelser som omfatter seismikk og fjellkontrollboringer for å kartlegge fjelloverflatens beliggenhet og kvalitet der denne er usikker. Det er et mål for tiltakshaver at det ikke skal forekomme skadelige setninger på bygninger under anleggsperioden.

H3 Carsten Anker, Gml. Drammensvei 88d, 08.10.97 Sendt til Jernbaneverket

Anker mener at et tverrslag syd på Ballerud golfbane vil forverre bomiljøet for beboerne i området. Det betydelige antall lastebiler som forventes ved utkjøring av masse vil skape en utrygg skoleveg for barna, samt ødelegge deler av gårdsdriften på Store Stabekk Gård.

Anker oppfordrer om at tverrslaget sees i sammenheng med en mulig tunnelloøsning for biltrafikken i Kirkeveien ned til E18.

Kommentar

Riggområdene og tverrslagene er forsøkt plassert slik at de fører til minst ulempe for bebyggelsen, og med kortest mulig veg til hovedvegnettet. Gjennomføringen av et slikt anlegg, som går gjennom tett befolkede områder vil uansett medføre ulemper for noen. Plasseringen syd på Ballerud er naturlig da dette ligger i et ubebygget område som kan brukes som riggområde, og med relativt kort veg til E18.

Det vil i detaljplanleggingen bli sett på plassering av riggområdene mer i detalj, og det er mulig at disse blir forskjøvet i forhold til det konsekvensutredningen viser.

Det vil i detaljplanleggingen bli beskrevet aktuelle tiltak som vil bli iverksatt konkret for det enkelte riggområdet for å begrense ulempene i anleggsperioden. Tiltakshaver vil legge vekt på å ha et godt samarbeid med berørte parter under anleggsperioden, for å få fram gode tiltak.

På dette plannivået er det vanskelig å konkretisere tiltakene. Generelt kan det sies at det vil bli utført følgende tiltak:

- støvdempende tiltak og rengjøringsrutiner der dette er aktuelt
- massetransport på hovedveger gir minst mulig trafikkbelastning lokalt, og reduserer dermed støy- og støvplager
- støyskjermingstiltak ved riggplasser
- krav til sprengningsarbeid for å holde rystelser under akseptable grenser
- tidsbegrensning på støyende anleggsdrift

Det er et spørsmål om eventuelle planer for å legge Kirkeveien i tunnel vil bli realisert innen dobbeltsporutbyggingen starter. Det er dessuten lite ledig areal i området til riggplass. I detaljplanfasen vil tiltakshaver også se nærmere på slike løsninger.

H4 Dagfinn Føllesdal, Staverhagan 7, 06.10.97 **Sendt til Jernbaneverket og Bærum kommune**

Føllesdal har fått opplyst at det vurderes å flytte Ræverudlinja ca 50 meter nordover ved Dragonveien. I denne forbindelse ønsker han å gjøre oppmerksom på at det ikke er fremført offentlig vann i Staverhagan. Husene i dette området har egne brønner. Føllesdals brønn er ca. 60 meter dyp, i nivå med den planlagte tunnelen. Han ber om at det så tidlig som mulig utredes hvilke konsekvenser en slik tunnel vil kunne få for brønnvannet for beboerne i området.

Kommentar

Det er riktig at det vurderes å flytte linja nordover ved Dragonveien. Dette vil skåne to bolighus i Dragonveien, og tiltakshaver antar man vil treffe fjell tidligere slik at kulvertene i området blir kortere. En slik justering av linja kan medføre at vannbrønnene i Staverhagan blir berørt. Det er for tidlig å si noe om dette da justeringen ikke foreligger i detalj. Det vil derfor i detaljplanleggingen bli sett på konsekvenser for beboere i Staverhagan når det gjelder vannbrønnene. Dersom anleggsvirksomheten medfører fare for drenering av disse brønnene, vil selvfølgelig tiltakshaver sørge for erstatning, eventuelt tilknytning til det offentlige vannverket.

H5 Ingolf Thorud, Marstrandervn. 4, 29.09.97 **Sendt til Bærum kommune**

Den foreliggende plan viser at det er foreslått et område regulert til jernbane etc på strekningen vest for Vollsveien bru på begge sider av de nye sporene. Avgrensingen er lagt gjennom boligen i Marstranderveien 4. Det er uklart om alt blir jernbaneområde eller at noe blir beslag i anleggstiden.

Kommentar

På dette plannivået er det ikke klarlagt hvor mye areal som trengs til jernbaneutbyggingen. I kommunedelplanen er det derfor båndlagt et område langs traséen inntil det er vedtatt reguleringsplaner. Dette båndlagte området er ment å dekke de områdene som KAN være nødvendige for framføringen av jernbanen og mulige behov i anleggsperioden. Det vil i reguleringsplanene bli angitt det eksakte området som vil bli regulert, og om det vil bli regulert til jernbaneformål eller til midlertidig anleggsområde.

H6 Gro Thomter og Anders Kirkhus, Markalleen 94, 28.09.97
Sendt til Jernbaneverket og Bærum kommune

Uttalelsen gjelder det eksisterende dobbeltsporet på strekningen Strand - Høvik. Dette er et boligområde som ligger nært til både NSB og E18, og området er derfor spesielt støyutsatt. Uttalelsen konkluderer med følgende:

Jernbaneverkets beskrivelse av støyforholdene har ikke forankring i virkeligheten. Konsekvensutredningen mangler dokumentasjon på at fornyingen av «eksisterende» dobbeltspor ikke har brakt tiltaket mer i strid med gjeldende regler enn det allerede er. De kan ikke forstå at «eksisterende» dobbeltspor kan unndra seg dagens krav i plan- og bygningsloven. Det må iverksettes kartlegging av støyforholdene i henhold til Forskrift av 30. mai 1997. Støyskjerming av «eksisterende» dobbeltspor er påkrevet som en konsekvens av ovenstående.

Kommentar

Det finnes ikke formelt gyldige regler for jernbanestøy fra nye baner i Norge. Praksis har vært å bruke gjeldende regelverk for vegtrafikkstøy, Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79. Beregningsmetoden som er benyttet i beregningene er en velprøvd metode som er utarbeidet av Statens forurensningstilsyn i samarbeid med NSB. Nøyaktige beregninger vil for nytt dobbeltspor bli utført i detaljplanfasen etter at valg av trase er fastlagt. Eksisterende dobbeltspor omfattes kun av konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor der de to dobbeltsporene går inntil hverandre, og de anleggsarbeidene som foregår på eksisterende dobbeltspor er derfor ikke med i vurderingene. Eventuell bygging av støyskjerm langs eksisterende spor inngår derfor ikke i planene for nytt dobbeltspor.

For eksisterende dobbeltspor vises det imidlertid til de nye forskriftene til forurensningsloven som er utarbeidet, og som krever at alle boliger langs jernbanen skal ha et døgnequivivalent innendørs støynivå på 42 dBA eller mindre. Det er satt krav om at tiltak som tilfredsstiller disse kravene skal gjennomføres innen 2005. Dette vil skje uavhengig av nytt dobbeltspor. Kravene til nye baner etter rundskriv T-8/79 er strengere enn kravene etter forurensningsloven.

H7 Gunnar Markussen, Åsveien 7, 07.10.97
Sendt til Jernbaneverket

I lys av problemene knyttet til Romeriksporten vil Markussen peke på at det på Malurtåsen er en liten dam. Dammen ligger mellom eiendommene 39/42, 39/41, 39/199 og 39/198.

Kommentar

Uttalelsen tas til orientering. Det henvises ellers til kommentaren under Fylkesmannens miljøvernavdeling (A10) punkt 12.

H8 Ilmy Marstrander, Vollsavn. 8, 27.09.97
Sendt til Jernbaneverket

I konsekvensutredningen står det at bygningene i Vollsveien 8 allerede er forutsatt revet etter gjeldende reguleringsplan. Marstrander påpeker at dette ikke er riktig. Bygningene er verneverdige, og hovedhuset skulle flyttes lengre inn på tomten.

Kommentar

Tiltakshaver vil i samarbeid med bl.a. vernemyndighetene i detaljplanfasen vurdere om det er mulig å flytte hovedhuset lenger inn på tomten, framfor å rive det.

H9 Ilmy Marstrander, Vollsavn. 8, 29.09.97
Sendt til Bærum kommune

Marstrander foreslår at Bærum kommune frafaller kravet om at Lysaker stasjon skal opprettholdes som stasjon for fjerntogene. En av tunneløsningsene for Oslo kan da knyttes sammen med H2B, mens lokaltogene går som nå.

Kommentar

Tiltakshaver kan ikke akseptere at Lysaker stasjon ikke blir betjent av fjern tog. Det er tidligere utredet flere alternativer hvor det nye dobbeltsporet ikke gikk innom Lysaker. Alle disse alternativene er blitt forkastet (se kap. 2.12 i konsekvensutredningen).

H10 Ingrid Meland, Sverrestien 13, 30.09.97

Sendt til Bærum kommune

Meland ønsker med denne uttalelsen at også eksisterende bane blir omfattet av støyskjermingstiltak.

Kommentar

Se kommentarene til H6.

H11 Johannes Faale, Ballerud Alle 3, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket

Faale er innehaver av Ballerud golfbane. Han ber om at tverrslag/nødutgang plasseres slik at golfbanen ikke blir berørt. På kartet er det antydnet at riggområdet vil ligge tett opp til drivingrangen, på området til store Stabekk gård. Det må sikres langs golfbanen slik at golfballer ikke gjør skade på installasjoner eller folk. Faale ser det som umulig å redusere området for drivingrangen. Dersom dette skjer må den stenges av sikkerhetsgrunner.

Kommentar

Riggområdene er ikke fastlagt i detalj, og kan forskyves en del. Dette vil bli gjort i forbindelse med reguleringsplanene. Det vil bli forsøkt tatt hensyn til golfbanen, slik at denne blir berørt i minst mulig grad. Dette vil imidlertid bli nærmere avklart i detaljplanfasen.

H12 Lars Christensen, Jongsåsvn. 25b, 30.09.97

Sendt til Jernbaneverket og Bærum kommune

1. Christensen påpeker at veiadkomst til eiendommen må opprettholdes under anleggsperioden.
2. Miljømessige belastninger i form av støy og trafikk fra nattarbeid og helgearbeid må unngås.
3. Før arbeidet startes må huset besiktiges og fotograferes i tilfelle det oppstår skader fra anleggsarbeidet. Anleggsområdet må etter avsluttende arbeider ryddes og istandsettes på en ordentlig måte.
4. For å hindre strukturlyd og vibrasjoner i driftsfasen må tiltak som er effektivt dempende settes inn.
5. Åpne strekninger må støyskjermes.

Kommentar

1. Tas til etterretning.
2. Det vil lagt vekt på å unngå støyende natt- og helgearbeid, men det er for tidlig å si om dette kan unngås helt. Dersom nattarbeidene vil bli for støyende, vil berørte få tilbud om overnatting på hotell.
3. Tas til etterretning.
4. Tas til etterretning.
5. Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støy nivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak kan utføres. Det er for tidlig å gå i detalj om hvilke boliger som vil få hvilke tiltak. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanleggingen.

H13 Magnus Løseth, Jongsåsvn. 29, udatert **Sendt til Jernbaneverket**

Løseth protesterer mot at Jong-området nærmest raseres. For å unngå dette foreslår han blant annet:

1. Gå i tunnel hele veien inklusiv Sandvika stasjon.
2. Ved åpen stasjon i Sandvika legge traseen under Jongskollen, noe som gir rettere trase, lengre tunnel og mindre skadevirkninger.

Kommentar

1. *Det er tidligere vurdert en løsning med stasjon under bakken i Sandvika. Denne stasjonen må enten ligge svært dypt i fjell eller graves i løsmasser med problemer å finne trase fri for pelefundamenter for bygninger/konstruksjoner. Det vil bli en svært uheldig løsning på to plan med store høydeforskjeller på Sandvika og med stasjon under bakken.*
2. *Bl.a. sporføringene på Sandvika stasjon har innvirkning på hvordan nye spor kan legges i forhold til eksisterende dobbeltspor. I Jongområdet er det forsøkt å få lagt avgrensingen for Ringeriksbanen og traseen for Ræverudlinja slik at de totale inngrepene i området minimaliseres. En justering av Ræverudlinja, som foreslått, vil medføre at avgrensingen for Ringeriksbanen må flyttes nærmere Sandvika. Dette kan vanskelig aksepteres, og tiltakshaver mener en løsning som foreslått med Ræverudlinja og Ringeriksbanen i samme trase forbi Jong-jordene vil minimalisere de totale inngrepene i området.*

H14 Merete og Johann Gedde-Dahl, Jongsåsvn. 12, 14.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

1. Gedde-Dahl finner ikke samsvar mellom KU fase 2 og kommunedelplanen når det gjelder avgrensning for Ringeriksbanen.
2. På grunn av det svært porøse grunnfjellet på Jongsåsen er det nødvendig med inngående dokumentasjon av tilstanden til de eksisterende bygninger. Gedde-Dahl finner det sannsynlig at eksisterende bygninger vil bli påført skader.
3. Gedde-Dahl ønsker at jernbanen legges i en miljøtunnel mellom E16 og Jongsåsveien 8. Dette vil redusere både støyen fra jernbanen og faren for barn i skinnegangen. Adkomsten til boligene i Jongsåsveien 10, 12 og 14 vil bli sterkt berørt av en utbygging.
4. Gedde-Dahl krever at det blir satt opp støyskjermer på dagstrekninger. Dette gjelder også eksisterende toglinje. I tillegg må tunnelstrekningene isoleres mot strukturlyd.

Kommentar

1. *Avgrensingen for Ringeriksbanen på side 122 gjelder for Indre og Ytre linje, mens avgrensning for Ringeriksbanen i tilknytning til Ræverudlinja kommer utenfor kartbladet.*
2. *Tiltakshaver er oppmerksom på de spesielle geologiske problemene ved Kampebråten naturminne, og forholdene vil bli undersøkt av geolog og nødvendige sikringstiltak vil bli utført i anleggsfasen. Det vil bli gjennomført tilstandsregistrering av bygningene i området før anleggsstart.*
3. *Endelig plassering av Jongsåsveien, gangveier, adkomster og lengde på kulvert vil bli nærmere avklart i detaljplanfasen. Noen særlig forlengelse av kulverten synes ikke realistisk fordi dette vil medføre en meget ruvende konstruksjon og store anleggskostnader. Langs linja vil det enten settes opp støyskjermer eller gjerde langs banen.*
4. *Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak kan utføres. Det er for tidlig å gå i detalj om hvilke boliger som vil få hvilke tiltak. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanleggingen. Der hvor det er fare for strukturlyd vil vibrasjonsisolerende matter under sviller eller ballast bli lagt i tunnelene.*

H15 Nicolai Mikkelsen, Jongsbruvn. 8, 30.09.97
Sendt til Jernbaneverket og Bærum kommune

Eiendommen vil bli innløst ved valg av Ræverudlinja, og Mikkelsen opplyser om at bygningene er SEFRAK-registrert som kulturminne.

Kommentar

Tas til orientering.

H16 Nils Kristian Ødegaard, Nordraaks vei 11b, 28.09.97
Sendt til Jernbaneverket

Alternativ H2B fører blant annet til at en trerekke på 20 kastanjetrær må hugges og flere garasjer innløses. Ved å forskyve hele traseen litt i nordlig retning kan man beholde både kastanjetrærne og garasjene.

Kommentar

Det vil i detaljplanleggingen bli sett på om det er mulig å forskyve linja noe i dette området.

H17 Ole Jakob Sjørdalen, Jongsåsvn. 31a, 25.09.97
Sendt til Jernbaneverket

1. Avbøtingstiltak for de familier som må flytte, må ytterligere vurderes og fremmes slik at de negative konsekvensene for disse blir minimalisert. Avbøtingstiltak kan være økede erstatninger og/eller erstatningstomter som kompenserer for alle negative konsekvenser.
2. Siden finansieringen av tiltaket er høyst usikker og innløsning av boliger formelt ikke kan starte før bevilgninger foreligger, bør ikke kommunedelplanen med resulterende båndlegging vedtas før bevilgninger er klare. Dersom allikevel kommunedelplanen blir vedtatt, bør Jernbaneverket innløse alle de boliger til de familier som ønsker å flytte i planperioden.
3. Ut fra en kost/nytte-betraktning bør en terminering av dobbeltsporet i Sandvika vurderes.
4. Ytterligere et alternativ burde ha vært utredet, nemlig et alternativ hvor dobbeltsporet legges fullstendig i tunnel fra Oslo helt til Asker.

Kommentar

1. *Dersom boligen må innløses vil eieren få erstatningen som dekker kjøp av tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får boligen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen og hvor de vil flytte. Jernbaneverket setter vanligvis ingen krav til hvordan erstatningen skal benyttes. Erstatningstomter vil bli forsøkt funnet i samarbeid med kommunen. Tiltakshaver forutsetter et nært samarbeid med grunneiere og kommunen for å minimalisere de negative konsekvensene ved innløsning.*
2. *Normal prosedyre er heller den motsatte: at det kreves vedtatt kommunedelplan før tiltaket kommer inn i Norsk Jernbaneplan. De endelige bevilgningene kommer i de årlige statsbudsjettene. Tiltakshaver innløser normalt ikke boliger før det foreligger bevilgninger til anlegget.*
3. *Det er utført en grundig nytte-/kostnadsanalyse, som er gjengitt i kap. 9.1 i konsekvensutredningen. Denne analysen viser at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt, med unntak av J-alternativene. Se også kommentaren til A18 punkt 2.*
4. *Det er vurdert slike løsninger tidligere, men de er blitt forkastet fordi bl.a. tunnelen blir adskillig lengere enn ønskelig, og at de ikke betjener de store kollektivknutepunktene Skøyen, Lysaker og Sandvika som forutsatt.*

H18 Per Arne Snekkerhaugen, Jongsåsvn. 28, 26.09.97
Sendt til Jernbaneverket

1. Snekkerhaugen protesterer mot Ræverudlinja, og mener traseen burde vært lagt under Sandvikselva.
2. Ræverudlinja vil komme i tunnel under boligen, og Snekkerhaugen påpeker at grunnforholdene er vanskelige i området med blant annet skalefjell. Han ønsker en skriftlig tilbakemelding om at huset vil tåle denne belastningen og bli stående, og at han i tillegg ikke blir belastet med strukturlyd.

Kommentar

1. Se kommentaren under H13, punkt 1.
2. Tiltakshaver regner med at huset vil bli stående. Fra kommunedelplanen til reguleringsplan kan det skje trasejusteringer som kan medføre verre eller bedre forhold for de berørte. Endelig fastlegging av hvilke hus som må innløses vil skje i forbindelse med reguleringsplanene. Det er antatt at det ikke vil bli strukturlydproblemer etter at tiltaket står ferdig. Der hvor det er fare for strukturlyd over fastsatte grenser, vil vibrasjonsisolerende matter under sviller eller ballast bli lagt.

H19 Østen/lversen m.fl., 29.09.97
Sendt til Bærum kommune

Dette er en uttalelse fra huseiere på Jong som har eiendommer nær det planlagte dobbeltsporet. De forutsetter at Bærum kommune og Jernbaneverket i planleggingen videre vil gjøre alt for å støyskjerm dem med jordvoller under anleggsperioden og også permanent etterpå.

Kommentar

Tiltakshaver vil støyskjerm både i anleggsperioden og i driftsperioden. Det er et mål å skjerme alle boliger med beregnet ekvivalent støynivå over 55 dBA på utendørs oppholdsareal. En del boliger vil selv etter støyskjerming ikke få tilfredsstillende utendørs oppholdsarealer. Innendørs lydnivå vil da vurderes, og fasedetiltak kan utføres. Det er for tidlig å gå i detalj om hvilke boliger som vil få hvilke tiltak. Dette vil bli nærmere avklart i detaljplanleggingen. Det samme vil spørsmålet om det skal bygges støyskjerm eller jordvoller langs banen.

H20 Sturla Lie, Nordraaks vei 11c, 22.09.97
Sendt til Jernbaneverket

1. Ved bygging av Granfosstunnelen sank terrenget rundt huset på grunn av endringer i grunnvannsforholdene. Lie er usikker på om huset vil tåle ytterligere setninger, og må derfor ta forbehold om at nivået på grunnvannet ikke på nytt blir endret.
2. Lie krever at det tas alle mulige hensyn til støynivået både i anleggsperioden og under etterfølgende drift slik at de ikke får en ytterligere forverring av støyplagene. Han ber om svar på om eiendommene vil bli støyskjermet i anleggsperioden og ved senere normal drift. I tillegg ber han om svar på om man vil følge anbefalingene i Kommunehelseloven og Forurensingsloven, samt hvordan verdiene for døgnequivallenter og maksimalstøy ligger i forhold til anbefalinger i Kommunehelseloven.

Kommentar

1. Se kommentaren under uttalelsen til Fylkesmannens miljøvernavdeling (A10), punkt 12.
2. Se kommentarene under H19 og H6.

H21a Åsmund Eggestad, Nordraaks vei 11d, 25.08.97

Sendt til Jernbaneverket

H21b Åsmund Eggestad, Nordraaks vei 11d, 16.09.97

Sendt til Bærum kommune

1. Like utenfor sporområdet på eiendommene Nordraaksvei 9a - 9e er det en allé med i alt 16 store kastanjetrær. Anleggelse av det midlertidige sporet vil måtte medføre at alle disse gamle trærne må hugges ned. Eggestad mener man må ha tillatelse til å felle så gamle trær, og mener dette vil være et miljømessig tap for området å miste trærne.
2. Eggestad mener det har vært brukt foreldede kart over området.
3. Eggestad opplyser at eiendommene i Nordraaksvei 11d og e består av meget bløt kvikkleire til stor dybde, og han er bekymret for vibrasjoner i grunnen ved stor hastighet.
4. Eggestad ønsker at traséen legges i kulvert vest for Vollsveien, og vil som et resultat av det foretrekke en kaldluftsjø framfor støyproblemer.

Kommentar

1. Se kommentaren under H16.
2. Under utarbeidelsen av konsekvensutredningen har de mest oppdaterte kartene blitt brukt, noe som også går fram av kartvedleggene i rapporten.
3. Så tett opp til Lysaker stasjon vil ikke hastigheten bli særlig stor, iallefall ikke i forhold til høyhastighetsbaner. Dersom det er fare for at vibrasjoner oppstår kan avbøtende tiltak være å gjøre grunnen under baneoppbyggingen stivere eller å øke oppbyggingens langsgående lastfordelende evne. Det mest aktuelle tiltaket er kalk-/sementpeler under banen.
4. Synspunktet taes til orientering. Se dessuten kommentaren til D1 punkt 1.

H22 Dag Jahnsen, Kampebråten 15b, 29.09.97

Sendt til Bærum kommune

1. Jahnsen tviler på påstanden om at alle utbyggingsalternativene vil medføre færre støyutsatte boliger enn uten utbygging.
2. Jahnsen mener at problemer med strukturlyd og vibrasjoner kan løses ved å velge gode og grundige tiltak fra første stund.
3. Jahnsen lurer på om boliger som får støynivå på utendørs oppholdsarealer på over 55 dBA ekvivalent støynivå skal innløses, og om det i så fall stilles erstatningsboliger eller erstatningstomter til disposisjon.

Kommentar

1. Beregningene viser at påstanden er riktig med den forutsatte ruteplanen i 2010. En av grunnene til dette er at svært mange av togene vil gå i tunnel over større deler av strekningene, og kravene til støyskjerming vil være mye strengere enn i dag. Det er bare ved alternativ H1B mellom Lysaker og Sandvika at antall hus i støyutsatte områder før lokale tiltak vil bli større enn i dag. Det henvises til kap. 3.2 i konsekvensutredningen som behandler dette inngående.
2. Tiltakshaver er enig i at disse problemene lar seg løse. Når det gjelder vibrasjoner henvises det til kommentaren under H21a punkt 3. Det er antatt at det ikke vil bli strukturlydproblemer etter at tiltaket står ferdig. Der hvor det er fare for strukturlyd over fastsatte grenser, vil vibrasjonsisolerende matter under sviller eller ballast bli lagt. Kostnader til å unngå vibrasjoner og strukturlyd er med i kostnadsoverslaget.
3. Det henvises til kommentarene under H19. Dersom tiltak for å redusere innendørs maksimale støynivå til under 45 dBA ikke er mulig, vil innløsning av boligen bli vurdert. Se også kommentar til H17 punkt 1.

H23 Esben Oust Heiberg, Slepndvn. 33, 24.09.97
Sendt til Bærum kommune

Heiberg er eier av Vestre Jong gård, og for ham er Ræverudlinja det beste alternativet. Ved dette valget vil 60-80 mål av gårdens jorder bli benyttet som riggområde og kulverttraseer. Heiberg har fått henvendelse fra Vennersborg A/S, som gjerne vil se på muligheten for omsorgsboliger i grønne «park omgivelser», samt at det tidligere har vært diskutert mer idrett, friluft og park-formål for området. Heiberg er innstilt på å diskutere slike løsninger framfor å bli sittende med et 3. rangs jordbruksområde. Han vedlegger også et notat fra Jordforsk som vurderer tilbakeføring til jordbruksformål.

Kommentar

Se kommentaren under F11, punkt 3 og F13. Tiltakshaver er innstilt på å gjennomføre de tiltak som er nødvendig for at området igjen skal kunne brukes til jordbruksformål med tilfredstillende kvalitet.

H24 Kirsten og Erling Rykkeli, Marstrandervn. 31, 25.09.97
Sendt til Bærum kommune

Undertegnede har bolig som blir berørt av foreslått tunnel vest for Lysaker. Boligen grenser til jernbane og er avmerket på kart med «mulig innløsning» sammen med tre andre nabo-eiendommer. Rykkeli ønsker at linja i området justeres slik at ikke boligen trenger innløses.

Kommentar

Det vil bli sett på muligheter for å optimalisere linja i detaljplanleggingen. Endelig avklaring om innløsning vil skje gjennom reguleringsplanene.

H25 Knut og Hilde Paulsen, Vollsavn. 12a, 30.09.97
Sendt til Bærum kommune

De protesterer mot at jernbanesporene legges åpent mellom Vollsveien og Marstranderveien. Da det pr. i dag er store støypilager i området med to spor, vil en dobling av sporene gjøre området ubeboelig. Hvis jernbanen derimot ble lagt i kulvert ville støypilagene ikke forverres.

Kommentar

Tiltakshaver ser det som lite aktuelt å legge jernbanen i kulvert på hele denne strekningen. Grunnen til dette er at man ønsker en Lysaker stasjon i dagen, og at en kulvertløsning vil fordyre prosjektet betraktelig. I tillegg vil en kulvertløsning som ikke legges under bakken være svært dominerende i området samtidig som det vil dannes en kaldluftsjø i daldraget oppover mot Myra. Tiltakshaver har foreslått støyskjerming i stort omfang, og det henvises til kommentaren under H19 når det gjelder dette.

H26 Roar Amundsen, Damveien 14, 15.09.97
Sendt til Bærum kommune

Amundsen er eier av Jongsåsveien 6. Eiendommen blir ikke direkte berørt av selve sporet, men deler av eiendommen vil likevel båndlegges. For å redusere ulempene mener Amundsen at følgende punkter bør søkes ivaretatt i den videre planlegging i området. Disse punktene er:

1. Ved valg av Ræverudlinja, og således bare et spor forbi tomten, bør dette trekkes lengst mulig vekk fra eiendommen, dvs lengst mulig mot nord.
2. Adkomstforholdene til eiendommen bør allerede nå ivaretas, ved at ny adkomst sikres ved stadfestelse av planen i området.
3. Dersom det vil kunne påvirke byggelinjer og således utnyttelse av tomten, bør eventuelt kulverten ved inngangen til tunnelen bygges noe lenger ut mot nordøst, mot Sandvika sentrum.

Kommentar

Alle punktene er detaljerte forhold som man vil se nærmere på i detaljplanfasen. Endelig fastlegging av linja vil skje gjennom reguleringsplanene. Tiltakshaver er skeptisk til å øke kulvertlengdene, både med hensyn til økte kostnader og det visuelle utseendet.

H27a Advokat Seim-Haugen, Steenstrup & CO, 01.10.97

Sendt til Jernbaneverket

H27b Advokat Seim-Haugen, Steenstrup & CO, 01.10.97

Sendt til Bærum kommune

Advokatfirmaet representerer Kaare A. Jensen (Jongsbruvn. 3a) og Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen (Jongsbruvn. 3b). Begge disse eiendommene må innløses og rives dersom dobbeltsporet Skøyen - Asker og avgreninger til Ringeriksbanen gjennomføres i henhold til de fremlagte planer. På vegne av klientene anmoder advokatfirmaet om at Jernbaneverket utreder andre trasevalg som i mindre grad berører utsatte områder, og foretar en konsekvensutredning av disse alternativene.

Kommentar

Tiltakshaver peker på at alle de tre alternativene som ble krevd utredet i henhold til konsekvensutredningsprogrammet er utredet. Tidligere var det vurdert andre alternativer, som ble forkastet før utredningsprogrammet ble fastlagt. Det henvises også til kap. 2.12 og bilag 1 i konsekvensutredningen.

Vedlegg I: Privatpersoner i Asker

I1 Arne og Bergljot Rosness, Trollhaugen 17b, 29.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

Boligen er angitt som vurdert innløst i konsekvensutredningen. Rosness ber om at ny tunnel forskyves nærmere eksisterende tunnel. Dette vill redusere inngrepet og konsekvensene for boligområdene Trollhaugen og Asker terrasse betydelig. Det planlagte tilkoblingsspor foreslås plassert ved stasjonsområdet, slik at antall boliger som innløses reduseres. Rosness mener det er rimelig at Jernbaneverket i samarbeid med Asker kommune gjør alt for å se på saken med nye øyne, som innfrir NSBs behov og som samtidig skåner boligen og boligmiljøet.

Kommentar

Problematikken rundt ny Asker stasjon blir nå behandlet i en egen planprosess. Sporplanen for Asker stasjon vil også få betydning for hvordan innføringen til Asker blir. Det blir vurdert flere alternativer på begge sider av eksisterende dobbeltspor. Grunnundersøkelser i området vil bli satt i gang, og endelig avklaring av sporplan på Asker stasjon, og dermed også innføringen, vil bli avklart i løpet av 1998.

Ved innløsning av boliger vil erstatning bli gitt, som dekker kjøp av tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får boligen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen og hvor de vil flytte.

I2a Reidun og Hilmar Aafloy, Dragonvn. 63, 23.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

I2b Reidun og Hilmar Aafloy, Dragonvn. 63, 23.09.97 **Sendt til Asker kommune**

Aafloy gjør oppmerksom på at grunnen i Dragonveien er meget problematisk. Den beste løsningen må derfor være å flytte traseen ca 100-150 meter lenger nord. Dette vil spare to hus, samtidig som man får rikelig med plass til brakker mv. under anleggsperioden.

Kommentar

Tiltakshaver regner med at linja vil bli flyttet lenger nordover slik at linja treffer fjell tidligere. Grunnundersøkelser vil bli foretatt, slik at den endelige plasseringen kan bli nærmere konkretisert i detaljplanleggingen.

I3 Erik Gjørtz, Dragonveien 64, 19.09.97 **Sendt til Jernbaneverket og Asker kommune**

Uttalelsen inneholder de samme synspunkter som uttalelsen til Reidun og Hilmar Aafloy (I2a og I2b). Se kommentaren der.

I4 Grete og Øystein Næss, Asker terr. 11, 24.09.97 **Sendt til Jernbaneverket**

Eksisterende planer for innføring av nytt dobbeltspor vil påføre eiendommen og det 130 år gamle verneverdige huset uerstattelige materielle skade, samt forringe den økonomiske verdi.

Kommentar

Se kommentaren under I1.

15 Hans Fusdahl, 24.09.97
Sendt til Jernbaneverket

Fusdahl eier flere boligtomter ved Trollhaugen, og disse vil bli sterkt berørt ved utbyggingen. Han ber om at skadene begrenses mest mulig, og at anleggstrafikk og støyforurensing blir minst mulig.

Kommentar

Se kommentaren under I1.

Når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden vil disse bli nærmere utredet i detaljplanleggingen. På dette plannivået er det for tidlig å fastlegge riggområder og anleggsveger konkret. Plassering av riggområder og massedeponier må reguleres ved at kommunen vedtar en reguleringsplan som behandler dette. For mer utfyllende kommentarer til massetransport og massedeponi henvises det til kap. 2.2.

Tiltakshaver vil legge vekt på å begrense støyforurensingen mest mulig.

16 Ingeborg og Andreas Fredriksen, Skustadgt. 23, sept. 97
Sendt til Jernbaneverket

Ved Ræverudlinja og Indre linje vil boligen deres bli innløst. De krever et mål tomt med ny enebolig, støyskjerming og adkomstveg som ulempestatning av Asker kommune. Boligen kreves bygget inntil nåværende eiendom.

Kommentar

Dersom boligen må innløses vil eieren få erstatning som dekker kjøp av tilsvarende bolig, flytteutgifter og dekning av offentlige avgifter. De som får boligen innløst får selv velge hvordan de vil benytte erstatningen og hvor de vil flytte. Jernbaneverket setter vanligvis ingen krav til hvordan erstatningen skal benyttes. Tiltakshaver vil frarå at det bygges ny bolig så tett opptil traséen for nytt dobbeltspor som foreslått. Om nødvendig kan tiltakshaver i samarbeid med kommunen være behjelpelig med å finne erstatningstomt eller bolig.

17 Ivar Fernholt, Dragonveien 62, 14.09.97
Sendt til Jernbaneverket

1. Fernholt ønsker traseen for Ræverudlinja flyttet noe lenger mot nordvest, og få svar på når grunnundersøkelser for denne alternative traseen vil finne sted.
2. Grunnforholdene i området er meget dårlige. Fernholt ønsker derfor at det blir utredet hvilke konsekvenser som kan oppstå for huset hans under anleggs- og driftsperioden. Han er bekymret for at trykkdifferanser og vibrasjoner kan få massene til å bevege seg.

Kommentar

1. Tiltakshaver regner med at linja vil bli flyttet lenger nordover slik at linja treffer fjell tidligere. Grunnundersøkelser vil bli foretatt, slik at den endelige plasseringen kan bli nærmere konkretisert i detaljplanleggingen. Grunnundersøkelsene er tidfestet til første halvår 1998.
2. Tiltakshaver vil anta at det er liten fare for slike problemer når man tar tilstrekkelige forholdsregler. Dersom linja flyttes nordover vil faren være betydelig redusert. Før anleggsarbeidet settes i gang vil forholdene bli undersøkt og tilstanden på husene i området undersøkt. Ræverudlinja vil bli fundamentert på fjell gjennom området, slik at problematiske vibrasjoner fra togtrafikken erfaringsmessig ikke vil forekomme.

18 Jan McGeorg, Dragonveien 66, 15.09.97
Sendt til Jernbaneverket og Asker kommune

McGeorg protesterer mot videre planarbeid som kan medføre riving av hus i Dragonveien. Det må være et rimelig krav at det foretas grunnundersøkelser for et justert alternativ lenger nord, for å få klarlagt trasévalget innen de kommunale reguleringsplanene utarbeides.

Kommentar

Se kommentaren under I7, punkt 1.

I9 Karin og Kjell Nicolaisen, Dragonveien 65, 30.09.97
Sendt til Jernbaneverket

Nicolaisen ber om at Jernbaneverket trekker linja noe lenger mot nordvest hvis grunnforholdene tillater det. Da vil man unngå å fjerne hus, samt få kortere åpne byggegroper.

Kommentar

Se kommentaren under I7, punkt 1.

I10 Knut Rønning, Trollhaugen 17a, 24.09.97
Sendt til Jernbaneverket

Eiendommen til Rønning er merket med «vurderes innløst». Dersom de skisserte planer realiseres ber Rønning om at eiendommen innløses. Betingelsene er at han får en erstatning som gjør det mulig å sette opp et tilsvarende hus, etter dagens byggestandard, og erstatningstomt innen Jansløkka skoleområde. Rønnings primære ønske er imidlertid at linja justeres slik at eiendommen ikke blir berørt. Rønning peker på at for de som blir berørt, er det en viktig motivasjonsfaktor å forstå hvorfor det drastiske inngrepet på Trollhaugen er nødvendig.

Kommentar

Se kommentaren under I1.

I11 Lie, Hansen, Næss og Grinde-Andersen, 02.09.97
Sendt til Asker kommune

1. De ber om nærmere informasjon om hvordan bortkjøring og deponering av masse vil skje.
2. De ber også om at det snarest klargjøres i detalj hvordan løsningen med nytt dobbeltspor vil berøre området like øst for Asker stasjon. Det må her settes alt inn på å bevare bebyggelse og miljø.

Kommentar

1. Se kommentaren under E2 punkt 2.
2. Se kommentaren under I1.



Jernbaneverket

I
JBV

Jernbaneverket
Biblioteket



09TU07805
200000166543