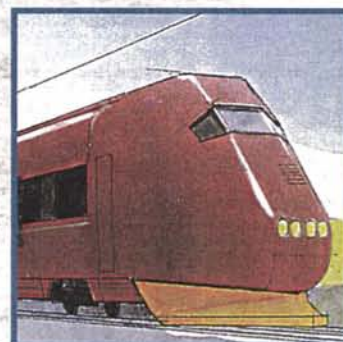
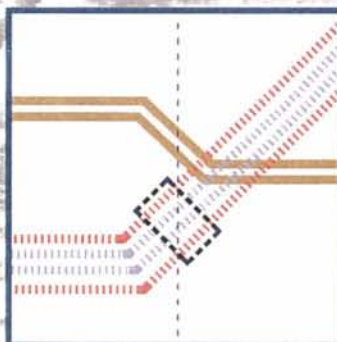


NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN – ASKER

Kopi av innkomne
høringsuttalelser til
konsekvensutredning fase 2
og kommunedelplanene.



Jernbaneverket
Biblioteket

Jernbaneverket Region Sør, Desember 1997



Jernbaneverket

INNHOLD

A. Statlige og fylkeskommunale:			Til	Side
A 1	Buskerud fylkeskommune, Regionalutviklingssetaten	02.10.97	JS	1
A 2	Kommunal- og arbeidsdepartementet	11.09.97	JS	2
A 3	Landbruksdepartementet	18.09.97	JS	2
A 4	Nærings- og handelsdepartementet	30.09.97	JS	3
A 5	Olje- og energidepartementet	30.09.97	JS	4
A 6	Direktoratet for brann og eksplosjonsvern	31.07.97	JS	4
A 7	Direktoratet for sivilt beredskap	30.09.97	JS	5
A 8	(Unntatt fra offentlighet)	07.10.97	JS	
A 9	Forsvarets bygningstjeneste, Region Østlandet Underkontor Oslo	14.08.97	JS	5
A 10	Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvern avdelingen	23.10.97	JS	6
A 11a	Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavdelingen	29.09.97	JS	10
A 11b	Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavdelingen	30.10.97	A	11
A 12	Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Beredskapsavdelingen	06.11.97	JS	12
A 13	NSB BA, Adm.dir. kontor	30.09.97	JS	13
A 14a	NSB BA, Eiendom	29.09.97	A	15
A 14b	NSB BA, Eiendom	29.09.97	B	16
A 14c	NSB BA, Eiendom	20.10.97	O	18
A 15	NSB BA, Gods	05.08.97	JS	19
A 16	Politiet i Asker og Bærum	22.08.97	JS	21
A 17	Riksantikvaren	15.10.97	JS	21
A 18	Statens vegvesen, Vegdirektoratet	08.10.97	JS	24
A 19a	Statens vegvesen, Akershus	08.10.97	B	27
A 19b	Statens vegvesen, Akershus	08.10.97	A	28
A 19c	Statens vegvesen, Akershus	17.10.97	O	28
A 20	Statens vegvesen, Oslo	22.10.97	O	29
A 21	Statsbygg	17.10.97	JS,O,B	30
A 22	Kystverket, 1. distrikt	26.09.97	B	33
A 23	Norges vassdrags og energiverk	10.09.97	B	33
A 24a	Jernbaneverket Region Øst	28.10.97	O	34
A 24b	Jernbaneverket Region Øst	02.10.97	B	40
A 24c	Jernbaneverket Region Øst	02.10.97	A	43
A 25	Luftfartsverket, Hovedadministrasjonen	18.07.97	JS	45
A 26	Oslo Lufthavn AS	06.08.97	JS	45
A 27	Direktoratet for naturforvaltning	24.10.97	JS	46
A 28	Akershus fylkeskommune, Fylkesrådmannen	04.11.97	JS	47
B. Kommunale:				
B 1a	Oslo kommune, Byrådsavdeling for næring og byutvikling	13.11.97	JS	55
B 1b	Oslo kommune, Ullern bydel	01.09.97	JS	63
B 1c	Oslo kommune, Byantikvaren	10.09.97	O	65
B 1d	Oslo kommune, Byantikvaren	20.10.97	O	68
B 1e	Oslo kommune, Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn	03.09.97	O	69
B 1f	Oslo kommune, Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn	20.10.97	O	70
B 1g	Oslo kommune, Havnevesenet	08.08.97	O	73
B 1h	Oslo Energi Nett AS	22.08.97	O	73
B 1i	AS Oslo Sporveier	29.08.97	O	74
B 1j	AS Oslo Sporveier	30.10.97	O	78
B 1k	Oslo kommune, Samferdselsetaten	29.10.97	O	79
B 1l	Oslo kommune, Vann og avløpsverket	19.09.97	O	80
B 1m	Oslo kommune, Etat for eiendom og utbygging, Fornebu prosjektet	02.10.97	O	81
B 1n	Oslo kommune, Byrådet/byutviklingskomiteen	Udatert	B	83

B 2a	Bærum kommune, Avdeling interne bedrifter, Bærum brannvesen	30.09.97	JS	88
B 2b	Bærum kommune, Avdeling barn og unge, Direktøren	24.09.97	JS	89
B 2c	Bærum kommune, Avdeling levekår, seksjon helse, miljø, kultur	25.09.97	JS	89
B 2d	Bærum kommune, Rådmannen	07.11.97	JS	91
B 2e	Bærum kommune, Rådmannen	07.11.97	O	101
B 2f	Bærum kommune, Rådmannen	08.11.97	A	105
B 3a	Asker kommune, Teknisk etat, Brann og redningsavdelingen	13.10.97	JS	107
B 3b	Asker kommune, Teknisk sjef	03.10.97	A	108
B 3c	Asker kommune, Teknisk etat, Kommunalteknisk avdeling	25.09.97	A	110
B 3d	Asker kommune, Teknisk etat, Bygnings- og reguleringsavdelingen	23.09.97	A	111
B 3e	Asker kommune, Skole og barnehageetaten	24.09.97	A	115
B 3f	Asker kommune, Kultur-, kirke- og friluftsetaten	18.08.97	A	115
B 3g	Asker kommune, Rådmannen	27.11.97	JS	116
B 4	Lier kommune, Teknisk etat	14.10.97	JS	122
B 5	Drammen kommune, Rådmannen	09.10.97	JS	124
B 6a	Landbrukskontoret i Asker og Bærum	15.10.97	JS	124
B 6b	Landbrukskontoret i Asker og Bærum	16.10.97	A	128

Vel i Oslo:

C 1a	Sollerud Vel	01.10.97	JS	131
C 1b	Sollerud Vel	20.10.97	O	133
C 2a	Skøyen Vel	29.09.97	JS	135
C 2b	Skøyen Vel	29.09.97	O	136
C 3	Bestum Vel	30.09.97	JS	136

Vel i Bærum:

D 1	Lysaker Vel	01.10.97	JS	137
D 2	Vestre Stabekk Vel	30.09.97	JS	137
D 3	Selskabet til Sandvikens Vel	29.09.97	B	138
D 4	Jar Vel	30.09.97	JS	139
D 5	Bærum Velforbund	30.09.97	JS,B	141
D 6	Bærum Velforbund	05.11.97	JS	141
D 7	Nedre Ramstad Vel	22.09.97	JS	142
D 8	Tanum Vel	22.09.97	JS,B	142
D 9	Blommenholm Vel	01.10.97	B	144

Vel i Asker:

E 1	Hvalstad Vel	28.09.97	JS	145
E 2	Vipevegen og omegn Vel	30.09.97	JS	145
E 3	Asker stasjon og Omegn Vel	30.09.97	JS	149
E 4	Billingsstad Vel	22.09.97	JS,A	150

Organisasjoner/sammenslutninger/bedrifter:

F 1a	Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor C/O Haugeland	30.09.97	JS	152
F 1b	Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor C/O Haugeland	19.10.97	O	154
F 2	ArkiForum Arkitekter AS	16.10.97	JS	156
F 3a	Furulund Boligstiftelse	22.09.97	JS	157
F 3b	Furulund Boligstiftelse	17.10.97	O	158
F 4a	Interesseområdet Bestun stasjon	25.09.97	JS	159
F 4b	Interesseområdet Bestun stasjon	17.10.97	O	160
F 5	Jong Vest Huseierforening	15.09.97	JS	162
F 6	Landsutvalget for jernbane	30.09.97	JS	163
F 7	Lysaker speidergruppe	29.09.97	JS	165
F 8	Oslo og omland friluftsråd	26.09.97	JS	166
F 9a	Styret for sameiet Nedre Skogvei	28.09.97	JS	167

F 9b	Styret for sameiet Nedre Skogvei	28.09.97	O	168
F 10	Underskriftkampanje Bestum	Udatert	JS,O	169
F 11	Idrettslaget Jardar	28.09.97	JS,B	170
F 12	Natur og Ungdom	24.10.97	JS,O,B,A	171
F 13	Vennersborg AS	25.09.97	B	174
F 14	NCC EEG-Henriksen Eiendom AS	30.09.97	B	175
F 15	Oslofjordens friluftsråd	19.09.97	B	179
F 16	Rise og Per Stønjum A/S	15.09.97	A	179
F 17	Boligsameiet Agneslund IV	19.09.97	B	180
F 18	Olav Thon Gruppen	29.10.97	B	181
F 19	Naturvernforbundet i Oslo og Akershus	10.10.97	B	181
F 20	G.A Carlsen a/s	09.09.97	JS	182
F 21	Beboere i Asker terrasse	01.09.97	JS	183
F 22a	Lysakerelven Næringsvel	20.10.97	JS	184
F 22b	Lysakerelven Næringsvel	20.10.97	B	186
F 22c	Lysakerelven Næringsvel	27.10.97	O	188
F 23	Stor-Oslo Lokaltrafikk	15.10.97	O	190
F 24	AS Mallin	17.10.97	O	191
F 25	Sameiet Bestumvn. 2 v/ Henriette Prytz	18.09.97	O	191

Private i Oslo:

G 1	Eva, Helga og Fritz Widing v/ Advokatf. Hjord	20.10.97	JS	192
G 2	Mogens Lønborg Friis v/ Siv.Ark. Arne Sunde	19.09.97	JS	194
G 3	Geir Baastad	16.09.97	JS	197
G 3	Geir Baastad	29.09.97	JS	199
G 4	Gudrun Mølmen	30.09.97	JS	199
G 5	Knut Masserud	09.10.97	JS	200
G 6	Jon og Wendy Garborg	20.10.97	O	201
G 7	Gunnar Solheim m/ familie	19.10.97	O	201
G 8	Karl Otto Karlsen	16.10.97	O	203
G 9	Ulla og Kjell Backer	17.10.97	O	203
G 10	Berit Jørgensen Dæli v/ Advokat Hroar Holtet	17.10.97	O	204

Private i Bærum:

H 1	Anne Birte og Ole Bernhard Høgestøl	28.09.97	JS	205
H 2	Arne Jacobsen	16.10.97	JS	206
H 3	Carsten Anker	08.10.97	JS,B	206
H 4	Dagfinn Føllesdal	06.10.96	JS,B	207
H 5	Ingolf Thorud	29.09.97	B	208
H 6	Gro Thomter og Anders Kirkhus	28.09.97	JS,B	208
H 7	Gunnar Markussen	07.10.97	JS	210
H 8	Ilmy Marstrander	27.09.97	JS	210
H 9	Ilmy Marstrander	29.09.97	JS,B	211
H 10	Ingrid Meland	30.09.97	B	212
H 11	Johannes Faale	30.09.97	JS	213
H 12	Lars Christensen	30.09.97	JS	213
H 13	Magnus Løseth	01.10.97	JS	214
H 14	Merete og Johan Gedde-Dahl	14.09.97	JS	214
H 15	Nicolai Mikkelsen	30.09.97	JS,B	215
H 16	Nils Kristian Ødegaard	28.09.97	JS	216
H 17	Ole Jakob Sjørdalen	25.09.97	JS	216
H 18	Per Arne Snekkerhagen	26.09.97	JS	218
H 19	Østen /Iversen mfl.	29.09.97	B	218
H 20	Sturla Lie	22.09.97	JS	219
H 21a	Siviling. Åsmund Eggestad	25.08.97	JS	219

H 21b	Siviling. Åsmund Eggestad	16.09.97	B	221
H 22	Dag Jahnsen	29.09.96	B	222
H 23	Esben Oust Heiberg	24.09.97	B	223
H 24	Kirsten og Erling Rykkelid	25.09.97	B	227
H 25	Knut og Hilde Paulsen	30.09.97	B	229
H 26	Roar Amundsen	15.09.97	B	230
H 27a	Jensen, Røgeberg og S.Hansen v/Seim - Haugen, Steenstrup & Co	01.10.97	JS	230
H 27b	Jensen, Røgeberg og S.Hansen v/Seim - Haugen, Steenstrup & Co	01.10.97	B	231

Private i Asker:

I 1	Arne og Bergljot Rosness	29.09.97	JS	233
I 2a	Reidun og Hilmar Aafloy	23.09.97	JS	234
I 2b	Reidun Aafloy	08.09.97	A	234
I 3	Erik Gjørtz	19.09.97	JS,A	235
I 4	Grete og Øystein Næss	24.09.97	JS	235
I 5	Hans FUSDahl	24.09.97	JS	236
I 6	Ingeborg og Andreas Fredriksen	01.09.97	JS	237
I 7	Ivar Fernholt	14.09.97	JS	238
I 8	Jan McGeorge	15.09.97	JS,A	240
I 9	Karin og Kjell Nicolaisen	30.09.97	JS	240
I 10	Knut Rønning	24.09.97	JS	241
I 11	Lie, Hansen, Næss, Grinde-Andersen	02.09.97	A	242



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

REGIONALUTVIKLINGSETATEN

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Jernbaneverket

97/4149

Vår dato: 02.10.97

Arkivbet.: 1D 552

Telefaks 32808676

Vår ref. 97/2623-3
(oppgis ved alle henv.)
Arkivkode: 713

Deres ref. 26 06 97

Det er avgjørende for Buskeruds interesser at det velges en stasjonsløsning for Asker som tilgodeser vårt fylkes behov på en best mulig måte både når det gjelder Spikkestadbanen, tog som kommer fra Drammen samt korrespondanse med busser og annen kollektivtrafikk fra Tranby og Lier. Det er derfor i Buskeruds interesse at løsningen for Asker stasjon avklares raskt.

Med hilsen

Arnhold Danielsen
Arnhold Danielsen
regionalutviklingssjef

Kåre Aase
Kåre Aase
kst. seksjonsleder

KONSEKVENsutredning fase II. NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. HØRINGSUTTALELSE

I medhold av plan- og bygningslovens kap. VII, § 33-3 har Buskerud fylkeskommune ved regionalutviklingsetaten mottatt ovennevnte konsekvensutredning til uttalelse. Vi har gjort Jernbaneverket oppmerksomme på at vår uttalelse vil komme noen dager etter fristen 01.10.

Fysiske forhold som omtales i utredningen, ligger i sin helhet i Oslo og Akershus. Dermed er det ikke arealer i Buskerud som direkte berøres, og vi uttaler oss derfor på mer prinsipielt grunnlag uten å ta stilling til selve trasevalgene. Det foregår stor pendleraktivitet fra nedre Buskerud til Asker, Bærum og Oslo. I motsatt retning foregår det også betydelig pendling. Tall fra SSB for 4. kvartal 1996 viser følgende pendlingsmatrise.

Pendler til:

	Asker	Bærum	Oslo
<i>Bostedskommune:</i>			
Lier	769	959	1568
Drammen	712	1091	2831
Røyken	1153	1244	1742
Hurum	218	251	410
Nedre Eiker	191	231	604

Selv om det omsøkte prosjektet altså ikke angår vårt fylke rent fysisk, er det likevel av stor betydning for Buskerud at jernbanenettet mot Oslo blir best mulig. Det er den enkeltdelen av det totale transportopplegget mot hovedstadsregionen som Buskerud fylkeskommune mener at det haster mest med å få en kapasitetsøkning på.

I årene framover er det sannsynlig at boligveksten i nedre Buskerud blir betydelig, fordi ledige boligarealer i Oslo vest og tildels Bærum etter hvert kan bli begrenset. Det er også sannsynlig at en stor del av de som kommer til å bosette seg i nedre Buskerud vil ha sitt daglige virke i hovedstadsområdet. I tillegg kommer transportbehovene som skyldes hovedflyplassen på Gardermoen.

Saksbehandler: Thor Skjevraak (dir. tlf. 32808715)



17 SEPT 1997

DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: AKERSGT. 59 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO

TELEFON 22 24 90 90

A2

Jernbaneverket	
Kass.kode	
ARBEISET DRAMMEN	
Sak/Dok.nr.:	97/4149
Arkivbet.:	ID 552

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Deres ref.
97/4149, Bet. ID 552

Vår ref.
97/4229 PA OGR

Dato
11 .09.1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN- ASKER – HØRING AV KONSEKVENSTREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

Vi viser til brev av 26.06.97 med vedlagt konsekvensutredning fase 2 m.m.

Kommunal- og arbeidsdepartementet (KAD) har merket seg de alternativer Jernbaneverket har vurdert, de foreliggende kommentarer og de prioriteringer som Jernbaneverket har foretatt.

KAD har ingen prinsipielle innvendinger til dette, men vil bemerke at det prioriterte alternativet (H10, H2B, Ræverudlinjen) innebærer økt støybelastning for en rekke boliger og utemiljøer. Departementet vil understreke viktigheten av at tiltakene mot støy som er angitt i konsekvensutredningen, fase 2, blir satt i verk, eventuelt at ytterligere tiltak kan benyttes for å hindre forringelse av bomiljøene på grunn av støy.

Utover dette har departementet ingen merknader til utredningen.

Med hilsen


Annemarie Bechmann Hansen e.f.
avdelingsdirektor


Odd Grønvald

	POLITISK LEDELSE	ARBEIDS- AVDELINGEN	ARB MILJØ- OG SIKKERH AVD	BOLIG OG BYGNINGS- AVD	INNVANDRINGS- AVDELINGEN	KOMMUNAL- AVDELINGEN	PLAN- OG ADMIN AVD	REGIONAL- POLITISK AVD	AVDELINGEN FOR SAMISKE SPM
Telefon	22 24 68 01	22 24 47 01	22 24 69 01	22 24 71 01	22 24 71 71	22 24 72 01	22 24 68 51	22 24 70 01	22 24 70 91
Telefax	22 24 95 45	22 24 95 49	22 24 95 46	22 24 27 36	22 24 95 48	22 24 27 35	22 24 27 70	22 24 95 47	22 24 27 31

(*** er på postis og i brev, dobbeltspor-asker.doc)



DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT 59
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO
E-POST: S=postmottak,O=id,P=dep,A=telemax,C=no

Jernbaneverket, Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

A3

Jernbaneverket	
Kass.kode	
ARBEISET DRAMMEN	
Sak/Dok.nr.:	97/4149
Arkivbet.:	ID 552

Deres ref.
97/4149.Bet.ID 552

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
97/03000 EAA/BBA

Dato
18.09.97.

HØRING AV KONSEKVENSTREDNING, DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

Det vises til høringsbrev og konsekvensutredning av juni 1997.

De enkelte alternativer som er utredet ser ikke ut til å få vesentlig konsekvenser for landbruksnæringen eller landbrukets ressursgrunnlag. Konsekvensutredningen gir en tilstrekkelig behandling av dette utredningstemaet for at en kan foreta slike vurderinger. Tiltakets direkte konsekvenser for landbruket bør derfor ikke tillegges stor betydning ved valg av trase.

Tiltaket medfører imidlertid et masseoverskudd på mellom 1.500.000 og 3.000.000 m³, avhengig av trasévalg, der tiltakshavers anbefalte traseer gir et masseoverskudd på ca. 1.835.000 m³. Som det framgår av konsekvensutredningen, finnes det ikke godkjente deponimuligheter for et slikt volum innen eller i nærheten av planområdet. Dette er et spørsmål som kan ha stor betydning for landbruket, da områdene i nærheten av tiltaket dels er verdifulle landbruksområder, stedvis med viktige kulturlandskap, og dels er verdifulle rekreasjonsområder, og hvor begge arealkategorier er under sterkt byggepress.

Oversikten i konsekvensutredningen over deponimulighetene er ikke detaljert nok til å fastslå hvilke areal-, landskaps- eller ressursmessige følger massedeponering vil få. Problemene med massedeponi blir større ved at det vil komme betydelige mengder overskuddsmasse fra andre utbygginger i Oslo området. Landbruksdepartementet vurderer utredningsprogrammets behandling av dette som mangelfull, og drøftingen med løsningsforslag i utredningen som utilstrekkelig.

Som det framgår av konklusjonen under tema «Masseoverskudd», vil det dersom man skulle basere seg på godkjente utfyllingsområder, være mangel på plasseringsmuligheter. En antar tiltakshaver ikke kan ha til hensikt å planlegge deponi på ikke-godkjente lokaliteter. Mangel på plasseringsmuligheter må derfor få følger for valg av trasé.

Landbruksdepartementet 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 strekninger. En bør under enhver omstendighet unngå at anleggsarbeidet tar til uten at det er inngått avtaler om massedeponi på godkjente lokaliteter med tilstrekkelig kapasitet.

Forslag om massedeponi på verdifulle landbruksarealer må påregnes å bli møtt med innsigelse fra landbruksmyndighetene. Under eventuelle videre utredninger om massedeponi, bør det på et tidlig tidspunkt inngås kontakt med de regionale landbruksmyndigheter.

Med hilsen

Bente Meinert
Bente Meinert e.f.

Erik Anders Aurbakken
Erik Anders Aurbakken
(saksbehandler)

Kopi til:
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavdelingen, Postboks 414,
2001 Lillestrøm.
Norsk institutt for by- og regionforskning, Kompetansesenteret for
konsekvensutredninger, Postboks 44 Blindern, 0313 Oslo.
Miljøverndepartementet, Planavdelingen, Postboks 8013, dep, 0030 Oslo

RGv

DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT



Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

Jernbaneverket
Kass.kode
NØM
97/4149
A 105 105 105 105
ID 552

Deres ref.
97/4149, Bet ID552

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
NHD 97/3221 N NU ENR/RAS

Dato
30.09.1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER - KONSEKVENsutREDNING FASE 2

Vi viser til oversendelse 26.6.97.

Nærings- og handelsdepartementet har ingen vesentlige merknader til konsekvensutredningen

Med hilsen

Kjell Grømmevet
Kjell Grømmevet (e.f.)

Einar N. Ruud
Einar N. Ruud

Postadresse: Postboks 8014 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Grubbegt. 8
Telefon, sentralbord: 22 24 90 90
Næringspolitisk avdeling: Telefaks: 22 24 95 29
Saksbehandler: Einar N. Ruud
Telefon: 22 24 67 39



01 10. 1997

DET KONGELIGE OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENTET

KONTOR: EINAR GERHARDSSENS Plass 1 - TLF. 22 24 90 90 - TELEFAX 22 24 95 65
POSTADRESSE: POSTBOKS 8148 DEP., 0033 OSLO - TELEKS 21486 OEDEP N

11

PGv

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

A5

Jernbaneverket
Saksnr.: 97/4149
Arkivbet.: 10 552

Deres ref
97/4149

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
OED 97/3365 EV TUI

Dato
30 SEPT. 1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

Det vises til Deres brev av 26.06.97 vedrørende ovennevnte.

Departementet har ingen merknader til konsekvensutredningen.

Etter fullmakt

Per Håkon Høisveen

Geir Uglum

slutt
28.97



Direktoratet for
brann- og
eksplosjonsvern

DBE

h

16

PGv

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

A6

Jernbaneverket	Kass.kode
ARKIVET DRAMMEN	
Sak/Dok.nr.: 97/4149	
Arkivbet.: 10 552	

Deres ref
97/4149, Bet.ID 552

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
Saksnr.: 97/1939-2/KJ
Ark.nr.: 618.3

Dato
31 JULI 1997

Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker - høring av konsekvensutredning

Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern viser til Jernbaneverkets høringsbrev av 26.06.97 om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Direktoratet har merket seg at konsekvensutredningen ikke omfatter en beskrivelse av ulykkesrisiko i henhold til forskrift om konsekvensutredninger av 13. desember 1996 §10 jf. vedlegg VI bokstav e. Direktoratet er klar over at konsekvensutredningsprogrammet ble fastsatt før denne forskriften både ble vedtatt og trådte i kraft.

Direktoratet er opptatt av at ulykkesrisikoen for traseen utredes, spesielt forhold knyttet til tunneler. Dette omfatter både forebyggende og beredskapsmessige forhold. Det fremgår av adresselisten at de berørte kommuner har fått tilsendt høringsbrevet. De lokale brannvesenene er som kjent kommunale, men vi anbefaler at høringsbrevet også stiles til brannvesenene. Videre forutsetter direktoratet at ulykkesrisikoen utredes og derved også innsatsmulighetene i brann- og ulykkessituasjoner.

SAMFUNNSAVDELINGEN
Seksjon for brannvern
Med hilsen

Finn Mørch Andersen
seksjonssjef

Kari Jensen
rådgiver



1111
Direktoratet for sivil beredskap
samarbeid for sikkerhet

76r

Jernbanelverket
Region sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

(A7)

(1) - 6 11 1997

Jernbanelverket		Kasskode
ARBEIDT DRAMMEN		
Sak/Dok.nr.:	97/4149	
Arkivbet.:	1D.552	

Direktoratet for sivil beredskap
Directorate for Civil Defence
Civil Emergency Planning
Sandakerveien 12
Postboks 8136 Dep. 0033 Oslo
Telefon 22 35 84 00
Telefax 22 35 17 81

Deres ref./Your ref.
97/4149 Bet. ID 552

Vår ref./Our ref.
Saksnr. 9700423
PSE/RNS 451.3
Saksbehandler:
Rita Nygaard Sørensen
1. sekretær

Data/Date
30. september 1997

Adm. avdeling
Fax 22 35 17 81
Info. kontor
Fax 22 71 43 69
Datakontor
Fax 22 71 43 69

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER, HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII a.

Plan- og tilsynsavg.
Fax 22 38 28 24
Plan. seksjon
Fax 22 38 26 75

Direktoratet for sivil beredskap har ingen merknader til denne høringssaken. I og med at fylkesmannen i Oslo og Akerhus også er adressat, forutsetter vi at eventuelle merknader knyttet til mer spesifikke beredskapsmessige hensyn tas opp i fylkesmannens høringssuttalelse.

Sivilforsvarsavg.
Fax 22 71 52 87
Teknisk seksjon
Fax 22 35 06 70

Med vennlig hilsen

Marit Stene Myrvåg
Marit Stene Myrvåg
fung. avdelingsdirektør

Rita Nygaard Sørensen
Rita Nygaard Sørensen
1. sekretær



Forsvarets bygningsstjeneste
Region Østlandet Underkontor Oslo

1 av 1

Vår saksbehandler
Morten Petersen, 22 47 82 47

Til
Jernbanelverket
Region Sør

Internt

(A9)

Vår dato 1997-08-14 Vår referanse 9700977-4/97/B/FBTØ-OSL Imp 1850

Tidligere dato Tidligere referanse

Kopi til
FBT/S
FBT/Ø
DKØ

Intern kopi til

Jernbanelverket

97/4149
1D.552

Arkivbet.:

20

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. - Høring av konsekvensutredning fase 2.

1

Vi viser til høring dokumenter mottatt i fm. konsekvensutredning for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Etter nærmere gjennomsyn av høring dokumentet synes forslaget ikke å reise merknader fra Forsvarets side.

Bjarne K. Nordhuus
Sjef ing.
Sjef Adm.

Morten Petersen
Rådgiver
Eiendomskontoret

5



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Miljøvernnavdelingen



Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Deres ref.
97/4149

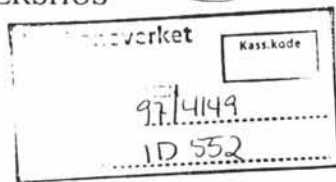
Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)
Snr 97/4149

Dato

23 1 09 7

27 OCT 1997

128



NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE II

Vi viser til oversendelse av 26.06.97 fra Jernbaneverket Region Sør vedrørende konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker, utlagt til offentlig ettersyn frem t.o.m. 01.10.97. Vi viser også til vår tidligere uttalelse til KU fase 1 for transportsystemet i Vestkorridoren, datert 05.10.94.

Fylkesmannens miljøvernnavdeling mener at den fremlagte konsekvensutredningen i stor grad gir en grundig tiltaksbeskrivelse og vurdering av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Innenfor temaene masseoverskudd, støy og konsekvenser i anleggsperioden mener Miljøvernnavdelingen likevel at det er behov for tilleggsutredninger. Miljøvernnavdelingen mener videre at eventuell fare for grunnvannspåvirkning knyttet til de ulike tunnelalternativene bør utredes.

Konsekvensutredningen gir etter Miljøvernnavdelingens vurdering ikke tilstrekkelig avklaring av om muligheten for å etablere en mest mulig effektiv kollektivtransport mellom Oslo og Fornebu er ivarettatt. Miljøvernnavdelingen mener at Jernbaneverket i større grad må synliggjøre hvordan de utredede alternativene for det nye dobbeltsporet vil kunne virke inn på alternative kollektivløsninger til Fornebu, og mulighetene for å realisere disse alternativene.

Bakgrunn

Jernbaneverket Region Sør planlegger nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker, og har som del av denne prosessen lagt ut konsekvensutredning fase 2 - Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker - til høring.

Dobbeltsporstrekningen Oslo-Asker er en av Norges mest trafikkerte jernbanestrekninger. Kapasiteten er allerede i dag sprengt fordi togtettheten er høy, og fordi lokaltog og hurtigtog

på det samme sporet har ulike stoppmønstre og hastigheter. Samtidig tilsier dagens prognoser for år 2010 et behov for nesten en dobling av kapasiteten i forhold til dagens situasjon.

I tillegg til behov for bedre regularitet og fremkommelighet for regional- og fjerntog, er det også et uttrykt politisk mål at kollektivtrafikken skal ta det meste av den betydelige lokaltrafikkveksten som vil komme i Vestkorridoren de nærmeste tiårene. Et godt utbygd lokaltogtilbud på strekningen Oslo-Asker vil være en forutsetning for å nå dette målet. Behovet for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er derfor begrunnet ut fra både nasjonale, regionale og lokale behov.

Planprosess

Den fremlagte konsekvensutredningen er del av en lang og omfattende KU-prosess. Melding om tiltaket var ute på høring i 1993, og KU- fase 1 lå ute til offentlig ettersyn i 1994. KU-fase 1 var et samarbeid mellom NSB og Statens Vegvesen i Oslo og Akershus. Utredningsprogram for KU-fase 2 ble fastsatt i mars 1996, og programmet fastla rammene for utredningene, hvilke alternativer som skulle vurderes og hvilke temaer som skulle utredes.

Det vil være de berørte kommunene som gjennom sin behandling av kommunedelplaner for dobbeltsporet på strekningen Skøyen-Asker, og innenfor rammen av de fremlagte traséalternativene, vil fastsette det endelige trasévalget for dobbeltsporet. Jernbaneverket har imidlertid allerede varslet innsigelse til to av de utredede traséalternativene.

Foreløpige signaler fra Jernbaneverket og kommunene

Når det gjelder de utredede traséalternativene, synes det å være stor grad av enighet mellom Jernbaneverket og Bærum og Asker kommuner om hvilket alternativ som bør legges til grunn for den videre detaljplanleggingen. Jernbaneverket har foreløpig anbefalt alternativet H10 (Oslo) + H2B (Bærum) + Ræverudlinja (Asker), og samtidig varslet innsigelse mot de to alternativene som baserer seg på stasjon under bakken på Lysaker (J4/J5). Formannskapet i Bærum har, ved utleggelse av kommunedelplan for dobbeltsporet til offentlig ettersyn, anbefalt alternativ H2B, mens formannskapet i Asker har avvist alternativ Ytre linje og er i stor grad innstilt på å tilpasse seg det trasévalg som blir foretatt i Bærum.

Når det gjelder Oslo kommune, stiller situasjon seg annerledes. Kommunen har ved utleggelse av sin kommunedelplan for dobbeltsporet til offentlig ettersyn, lansert et nytt traséalternativ. Alternativet, kalt J6, baserer seg på at det nye dobbeltsporet legges via Fornebu i en lang tunnel.

Miljøvernnavdelingens vurderinger

Generelle merknader

I forbindelse med utviklingen av transportsystemet i Vestkorridoren har fylkesmannen tidligere gitt klart uttrykk for at det må legges tilrette for en størst mulig overføring av trafikk fra privatbil til kollektive reisemidler. Dette er også målsettingen i Fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren som nå ligger ute til offentlig høring. Behovet for å se utviklingen innen vei og kollektivtrafikk i sammenheng var også bakgrunnen for konsekvensutredning for fase 1. I vår uttalelse til KU for fase 1 la Miljøvernnavdelingen vekt på betydningen av å redusere behovet for veiinvesteringer, ved gjennomføring av en kombinasjon av samferdselspolitiske tiltak, fra utbygging av et effektivt og godt kollektivtilbud, til restriksjoner på privat bilkjøring. I dette lys er Miljøvernnavdelingen opptatt av at det nye dobbeltsporet gjennomføres på en måte som gir effektiv togtransport, tilstrekkelig kapasitet på rutene og materiell, hyppige avganger og komfort for de reisende.

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Saksbehandlere:	Kristin Dale Selvig	Knut Grønntun
Postboks 8111 Dep	Tordenskioldsgate 12	22 00 35 00	Dir. telefaks:	Førstekonsulent	Førstekonsulent
			Dir. telefon:		Dir. telefon:

Inngrep av denne størrelse gjennom sammenhengende bebygde områder, må nødvendigvis også føre til ulemper for miljø og naturressurser. En vil i en sak som dette derfor være stilt overfor motstridende miljømål. For det enkelte lokalsamfunn kan ny dobbeltsporet jernbanetrasé ha uheldige konsekvenser, særlig i anleggsfasen, men også permanent. Sett i forhold til den overordnede målsetting om økt andel kollektivreisende må imidlertid enkelte negative konsekvenser aksepteres. Nasjonale og regionale interesser tilsier at nytt dobbeltspor må bygges, men av hensyn til miljø og naturressurser på lokalt nivå bør den mest skånsomme trasé velges, og avbøtende tiltak må gjennomføres, både i forhold til endelig trasévalg og i forhold til anleggsfasen.

En viktig problemstilling i forhold til spørsmålet om økte kollektivandeler er knyttet til betjening av Fornebuområdet. Utviklingen av dette området vil forårsake en kraftig trafikkvekst i Vestkorridoren, og det er derfor avgjørende å få til en best mulig kollektivdekning av området. KU fase 2 for jernbane tar i liten grad opp problemstillinger rundt betjening av Fornebuområdet, utover beskrivelse av de mindre aktuelle alternativene J4/J5. I høringsuttalelsen til fase 1 ba Miljøvernavdelingen om at fase 2 for jernbane skulle omfatte utredning av banebetjening for Fornebuområdet. Den fremlagte konsekvensutredningen omfatter ikke Fornebuområdet, men Miljøvernavdelingen har likevel valgt å vektlegge denne koblingen i sin vurdering av konsekvensutredningen.

Det nevnes i konsekvensutredningen at det er igangsatt et strategisk samarbeid mellom NSB BA, Oslo Sporveier og A/S Jernbaneverket for å vurdere hva som kan oppnås ved å se investeringer og drift i de ulike skinnegående transportsystemene mer i sammenheng. Dette har resultert i en forstudie om muligheten for satsing på et kombibanesystem, og foreløpig konklusjon er at kombibane har stort potensiale.

Det er av stor betydning at også Fornebu får en effektiv kollektivløsning. Konsekvensutredningen gir imidlertid etter Miljøvernavdelingens vurdering ikke tilstrekkelig klarlegging av om muligheten for en effektiv transport Oslo-Fornebu er i varetatt. Kombibane vil beslaglegge areal i allerede belastede Oslogater, og det råder usikkerhet både om kapasiteten på veinettet og kapasiteten i antall reisende for en kombibane. Dette er vel også bakgrunnen for at Oslo kommune i sitt forslag til kommunedelplan anbefaler et alternativ J6, der nytt dobbeltspor legges om Fornebu, mer sentralt plassert enn ved alternativene J4 og J5.

Miljøvernavdelingen forstår Oslo kommunes bekymring med hensyn til en effektiv transport til og fra Fornebu, og forutsetter at Jernbaneverket gir begrunnede synspunkter på dette alternativet i forbindelse med behandling av Oslos kommunedelplan for dobbeltsporet. Det ville være svært uheldig om en dårlig samordning av utbyggingsplaner for henholdsvis dobbeltsporet og Fornebu skulle føre til en uheldig transportløsning for Fornebu, som planlegges som et "utstillingsvindu" for miljøvennlig utbygging.

Miljøvernavdelingen vil derfor be om at Jernbaneverket i større grad synliggjør hvordan de utredede alternativene for det nye dobbeltsporet vil kunne virke inn på ulike alternativer for kollektivløsninger til Fornebu, slik disse bl.a. er skissert i Kollektivutredning Vestkorridoren, og muligheten for å realisere disse alternativene.

Miljøvernavdelingen har i denne omgang ikke tatt endelig stilling til hvilken trasé vi mener bør legges til grunn for videre detaljplanlegging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker. En slik anbefaling vil først bli gitt i forbindelse med behandlingen av de respektive kommunedelplaner for dobbeltsporet på strekningen. Miljøvernavdelingens vurdering bygger

imidtild på en forståelse av at traséene slik de er kartfestet i konsekvensutredningen vil være bindende for den videre detaljplanleggingen av dobbeltsporet.

Vurdering av beskrivelsen av konsekvensene

Etter Miljøvernavdelingens vurdering gir den fremlagte konsekvensutredningen i stor grad en grundig tiltaksbeskrivelse og vurdering av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Miljøvernavdelingen finner det likevel nødvendig å komme med noen merknader til et utvalg av de tematiske utredningene som er gjort, og også påpeke behov for tilleggsutredninger for enkelte temaer. Dette gjelder særlig i forhold til avbøtende tiltak, som i en del tilfelle etter vår vurdering er for overflatisk beskrevet. Formuleringer som: "Området kan ved enkel tilrettelegging gjøres lettere tilgjengelig i det aktuelle krysningspunktet", anser vi ikke som en tilstrekkelig beskrivelse av et avbøtende tiltak.

Miljøvernavdelingen har i henhold til vårt ansvarsområde lagt hovedvekt på temaer som landskap og naturmiljø, friluftsliv og rekreasjon, støy og strukturlyd samt massedeponering. Også konsekvenser i anleggsfasen samt andre samfunnsmessige konsekvenser har i nødvendig grad vært vurdert.

Landskap

Den store tunnellandelen skåner store deler av strekningen Skøyen- Asker for landskapsendringer. På dagstrekningene vil imidlertid et nytt dobbeltspor få landskapsmessige konsekvenser. Der dobbeltsporet bygges i sammenheng med eksisterende spor blir landskapsendringene generelt minst, selv om en enda bredere jernbanetrasé vil bli et mer dominerende element i landskapet. Dette dominerende inntrykket blir forsterket av flere store skjæringer, som også kan forsterke støyeffekten. Ved Vækerø og Engervannet vil skjæringene kunne bli spesielt dominerende. Avbøtende tiltak som utforming av nytt terreng og etablering av vegetasjon må her vurderes.

Det nye dobbeltsporet vil enkelte steder som f.eks. ved Vollsveien og Marstranderveien ha en dårligere landskapstilpasning enn eksisterende spor, som mykt innordner seg landskapet i dalbunnen. Det nye sporet vil i dette området ved alle alternativer bryte opp landskapet på en uheldig måte. Som avbøtende tiltak bør det vurderes å opparbeide den eksisterende trasé, som etter utbyggingen kan bli overflødig, som friområde og grøntdrag, med beplantning som skjerm mot nytt dobbeltspor og tunnelåpning.

Ved Åstad i Asker går alternativene Ræverudinja og Ytre linje i en ca. 1 km lang dagstrekning gjennom et verdifullt skog- og kulturlandskap, og bare ca. 100 meter fra Åstad naturreservat, som er opprettet på grunn av sjelden og artsrik vegetasjon. Landskaps-virkningen av det nye sporet for boligområdene blir imidlertid begrenset, fordi det er lokalisert vest for, og i ly av det eksisterende spor. Miljøvernavdelingen forutsetter imidlertid at traséen gjennom den videre detaljplanleggingen ikke legges nærmere naturreservatet enn det det legges opp til i konsekvensutredningen.

Alternativet Ytre linje har i Åstadorrådet store miljøkonsekvenser, og er helt uakseptabelt sett fra miljøvernavdelingens side. Linjen vil bryte opp flere "urørte" mindre skogsområder og nærfriluftsområder, og den vil også ha en sterk barriereeffekt gjennom det nye planlagte boligområdet på Hvalstad. *Dersom dette alternativet skulle bli aktuelt vil Miljøvernavdelingen vurdere å fremme innsigelse mot planen.*

Utbygging av dobbeltspor vil på dagstrekningene kreve gjennomføring av støyskjermingstiltak. Støyskjermene vil i seg selv bli et nytt element i landskapet, som positivt skjermer for støy,

men som kan ha negative konsekvenser for utsikt, og til en viss grad for lysforholdene i omgivelsene. Det er viktig at støyskjermingen får en god visuell utforming, tilpasset landskapet og bebyggelsen i omgivelsene.

Naturmiljø

Det er i henhold til utredningsprogrammet redegjort for tiltakets konsekvenser for naturkvaliteter og naturforhold på en grei måte. Dobbeltsporet går i hovedsak gjennom bebygde områder, med unntak av i skogsområdene ved Åstad. I de bebygde områder blir en del mindre naturområder kraftig redusert av utbyggingen, og gjennomskåret av høye skjæringer. Disse områdene har stor lokal betydning for det biologiske mangfold, bl.a. for fugleliv, annen fauna og flora, samtidig som de bidrar til å dele opp landskapet og skille ulike arealbruksformer. Det er uheldig at disse forsvinner, og desto viktigere at det etter anleggsfasen reetableres stedegen vegetasjon.

Utbyggingen kan komme i konflikt med to områder vernet som naturminne etter Naturvernlovens § 11. Kampebråten og Jongsåsveien naturminne er begge vernet av hensyn til de rike fossilforekomster, og er mye brukt i undervisningsøyemed. Gjennom et delegasjonsvedtak fra Miljøverndepartementet i 1989 er Bærum kommune forvaltningsmyndighet for verneområdene, og det er derfor Bærum kommune som kan gi dispensasjon fra vernebestemmelsene etter samråd med Direktoratet for naturforvaltning(DN). DN kan også foreta mindre justeringer i grensene til verneområdene. Miljøvernavdelingen vil påpeke betydningen av at arealreduksjonen 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.

Engervannet er et viktig tilholdssted for laks og sjøaure, og vannet utgjør også et viktig leveområde av regional verdi for fugl. Flere av fugleartene holder til i skråningen mot jernbanelinjen. Det er derfor viktig at jernbanelinjen ikke trekkes nærmere vannet, og at naturlig vegetasjon i størst mulig grad skånes under anleggsfasen.

Åstaddammen har rik ferskvannsauna og flora og er av spesiell betydning for amfibier. Utbyggingen vil medføre utvidet utfylling ut i Åstaddammen. Åstaddammen er i ferd med å gro igjen, og reetablering av dammen, som opprinnelig var en kunstig dam, er foreslått ovenfor den utvidete jernbanefyllingen. Miljøvernavdelingen er positiv til slik reetablering, men forutsetter at planer for reetableringen blir forelagt miljøvernavdelingen for godkjenning.

Friluftsliv, rekreasjon

På strekningen Skøyen - Asker renner flere sammenhengende elveløp med stedvis naturpregede omgivelser fra Marka til sjøen. Lysakerelva, Sandvikselva og Neselva er alle varig vernet gjennom Verneplan I for vassdrag. De rikspolitiske retningslinjer (RPR) for verna vassdrag tilsier at inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt og fisk skal unngås. Miljøvernavdelingen vurderer den overordnede målsetting om tilrettelegging av kollektivtrafikk som så vesentlig at nytt dobbeltspor kan aksepteres, selv om tiltaket strider mot målsettingen i RPR for verna vassdrag.

I kommuneplanene for Asker og Bærum er arealene rundt elveløpet i deler av elvestrekningen avsatt som LNF-områder, eller friområder, og turveier er - eller planlegges - opparbeidet langs elvestrekningen. Disse grøntdragene er av stor betydning for landskapsbildet, for naturmiljøet og det biologiske mangfold, og ikke minst for det bolignære friluftslivet. De tjener også i noen tilfelle som forbindelseslinje mot Marka. Det er derfor viktig at disse grøntdragene ikke blir

unødig forstyrret og ødelagt av fyllinger, midlertidige massedeponi eller skjemmende broløsninger. For de nye broene må god landskapstilpassning og estetisk utforming tilstrebtes, som både tilrettelegger for trivelige underganger og ikke fører til inngrep i selve elveløpene

Flere av elvene er i økende bruk til fritidsfiske, og fiskebestanden er etterhvert god, samtidig som elvevannet er blitt renere de senere år. Oslo og Bærum kommune er i gang med fiskestelltiltak i Lysakerelva. Utbyggingen må ikke medføre reduserte muligheter for fiske, og fiskeplasser må opprettholdes, eventuelt reetableres etter anleggsfasen.

De mindre naturområdene som vil bli berørt er viktige som grønne lunger, ikke minst som lekeområder for barn. Miljøvernavdelingen finner konsekvensutredningen mangelfull når det gjelder å påvise konsekvensene av utbyggingen for barn og unges interesser, samt når det gjelder avbøtende tiltak. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (T-1/95) fastsetter i punkt 5, bokstav d: "Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde eller er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning " Miljøvernavdelingen forutsetter at Jernbaneverket og kommunene følger opp dette i den videre planprosess.

Forøvrig finner Miljøvernavdelingen at utredningsprogrammet er besvart når det gjelder friluftsliv.

Støy og strukturlyd

Det er i henhold til utredningsprogrammet beregnet støykoter for 60 og 55 dBA ekvivalentnivå utenfor fasade med nærmere angivelse av antall berørte. Det er også beregnet antall boliger som etter støyskjerming langs ny trasé fremdeles vil være utsatt for støynivåer som overskrider anbefalte grenseverdier gitt i T-8/79. Dette gjelder for både ekvivalent- og maksimalstøynivåer. På dette punktet anser Miljøvernavdelingen at utredningsprogrammet er tilfredsstillende oppfylt.

Etter Miljøvernavdelingens vurdering er imidlertid spørsmålet om avbøtende tiltak ikke tilfredsstillende utredet. Etter støyskjerming langs ny banetrasé vil det fremdeles, avhengig av valg av banetrasé, være et stort antall boliger hvor anbefalte grenser for støy på utendørs oppholdsarealer ikke vil være tilfredsstillt. Som svar på dette legger jernbaneverket opp til lokal skjerming ved boliger og på utendørs oppholdsområder. Det konkluderes likevel med at det for enkelte boliger i praksis ikke vil være mulig å redusere utendørs lydnivå til anbefalte grenseverdier.

Miljøvernavdelingen mener at avbøtende tiltak i form av lokale støybeskyttelsestiltak må beskrives mer detaljert enn det som er gjort i foreliggende konsekvensutredning. En slik beskrivelse bør omfatte omfanget av tiltakene, hva slags tiltak som er aktuelle, estetiske konsekvenser, eventuelle lokale skjærmer samt den støydempende effekten av tiltakene.

Miljøvernavdelingen ber særlig om at det utredes omfanget av antall boliger som ikke vil kunne få tilfredsstillende lydnivåer på utendørs oppholdsarealer selv etter lokal skjerming. Miljøvernavdelingen vil anta at dette særlig vil omfatte boliger som både er utsatt fra jernbanestøy og veitrafikkstøy fra store trafikkårer, fortrinnsvis E-18. Det forutsettes derfor at forventet trafikkvekst på E-18, basert på utbyggingsalternativene i KU fase I inngår som grunnlag i støyberegningene.

Når det gjelder strukturlyd, er Miljøvernavdelingen usikker på hvilke grenser Jernbaneverket legger til grunn for sin vurdering av når strukturlyd kan være et problem. I innledningen av

kapittelet om støy henvises det til de grenser som er gjort gjeldende for Gardermobanen, men det er uklart om disse skal gjelde også for dobbeltsporet Skøyen-Asker. Miljøvernavdelingen ønsker en avklaring på dette spørsmålet, og forutsetter ellers at disse grensene vil bli lagt til grunn i den videre planleggingen. Miljøvernavdelingen ønsker også en begrunnelse for Jernbaneverkets beregning av at bare en fjerdedel av strekningen som har et mulig strukturlydproblem må isoleres.

Massedeposering

Midlertidige eller permanente massedepони inngår ikke direkte i tiltaket, men aktuelle deponi skal i h.h.t. utredningsprogrammet likevel vurderes ut ifra bl.a. landskapsmessige hensyn og konsekvensene av massetransport.

Miljøvernavdelingen kan ikke se at konsekvensutredningen tilfredsstillende utredningsprogrammet på dette området. Det er ikke gjennomført brede søk i hele området med sikte på å kartlegge alle utfyllingsmuligheter, og de foreslåtte lokalitetene er stort sett basert på tidligere planer og opplysninger/vurderinger fra kontaktpersoner i kommunene. Selv om det er knyttet usikkerhet til aktuelle deponiområder, mener Miljøvernavdelingen at konsekvensutredningen i altfor stor grad skyver problemene med plassering av masseoverskudd foran seg.

Miljøvernavdelingen vil derfor be om at det gjennomføres tilleggsutredninger der det foretas en helhetlig mulighetsanalyse for plassering av masseoverskudd, og hvor det grovt redegjøres for virkningene av aktuelle deponiområder. Aktuelle virkninger som bør utredes er landskapsmessige konsekvenser, forurensningsfare, trafikkskaping i anleggsfasen, landbruks- og naturforvaltningsinteresser. Utredningen bør også beskrive avbøtende tiltak. I tillegg bør vurdert deponibehov i større grad enn hva som er gjort i konsekvensutredningen sees i sammenheng med andre større utbyggingstiltak i området, som f.eks. Ringeriksbanen og utbygging av E-18.

En utredning som nevnt over må danne grunnlag for videre utarbeidelse av kommunale deponiplaner. Ideelt sett burde slike deponiplaner vært integrert i arbeidet med kommunedelplanene for dobbeltsporet som nå ligger ute til offentlig høring. Miljøvernavdelingen ser at dette vanskelig lar seg gjøre, men forutsetter at krav om bindende deponiplaner senest knyttes til reguleringsbestemmelser når den videre planprosessen er kommet til dette stadiet.

Grunnvannspåvirkning

Dette temaet er ikke tatt inn som en del av utredningsprogrammet, og er derfor bare overfladisk behandlet som en del av kapittelet som omhandler geologien i området. Tatt i betraktning den store tunnelandelen som flere av traséalternativene vil innebære, mener Miljøvernavdelingen at denne problemstillingen bør underlegges en grundigere utredning. Ikke minst tilsier erfaringene som er gjort i forbindelse med Romeriksporten på Gardermobanen at dette er et tema som bør utredes grundig så tidlig som mulig, samtidig som disse erfaringene bør trekkes inn for å legge et best mulig grunnlag for en slik utredning for nettopp dette tiltaket.

Miljøvernavdelingen forutsetter at en utredning av dette temaet omfatter både generelle konsekvenser for grunnvannsspeil, fare for lekkasjer fra eventuelle berørte overflatekilder, samt at det så langt det er mulig kartlegges omfanget av områder hvor setningsskader på bygninger kan bli et aktuelt problem. Det må også redegjøres for avbøtende tiltak.

Anleggsvirksomhet


Anleggsvirksomheten knyttet til et så omfattende tiltak som det her er snakk om vil kunne medføre store ulemper for miljø og naturressurser, og konsekvensene av de ulike alternativene vil kunne variere betydelig. Miljøvernavdelingen mener derfor at konsekvensutredningen bør strekke seg langt i å beskrive problemstillinger samt avbøtende tiltak og effekten av disse.

Utredningen er tilfredsstillende i forhold til problembeskrivelse, også når det gjelder konkretisering av sannsynlige problemer knyttet til de forskjellige traséalternativene. Når det gjelder omhandling av avbøtende tiltak, er imidlertid konsekvensutredningen for generell og oppramsende. Miljøvernavdelingen savner en konkretisering av hvilke avbøtende tiltak som vil være aktuelle i de forskjellige problemområdene, samt en vurdering av effekten av disse.

Særlig når det gjelder konsekvenser av den enorme anleggstrafikken på tilstøtende veinett mener miljøvernavdelingen at utredningen er for svak. Selv om deponisteder for masseoverskudd fremdeles er uavklart, bør transportruter fra uttaksområdene til hovedveinettet i stor grad kunne beskrives uavhengig av valg av deponistad, og dermed også de trafikale konsekvensene for lokalveinettet. Dette er også i tråd med KU-programmet.

Fylkesmannen har hjemmel i forurensningsloven til å kreve at tiltakshaver søker om utslippstillatelse (anleggskonsesjon) for anleggsvirksomhet som kan føre til forurensning av et visst omfang. Alternativet til dette er at utbygger på forhånd viser hvordan anleggsarbeidene er tenkt gjennomført, samt påviser konsekvenser og beskriver avbøtende tiltak. Miljøvernavdelingen mener at en konkretisering av avbøtende tiltak som nevnt over må utredes og beskrives nærmere før utredningsplikten er oppfylt. Miljøvernavdelingen forutsetter forøvrig å være høringsinstans i forbindelse med arbeidet med det kommende miljøoppfølgingsprogrammet.

Med hilsen



Åsmund Sæther
fylkesmiljøvernansjef



Frode Davidsen
planrådgiver

PR



01 10. 1997

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Landbruksavdelingen

81

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

A11a

97/4149
Ansøkt ved: 10.552

Deres Ref.
97/4149

Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)
97/17611 GPR/ew 421.11 029997 10146 KUR 29. september 1997

Dato:

**JERNBANEVERKET REGION SØR
KONSEKVENSTREDDNING FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
- OFFENTLIG ETTERSYN**

Akershus fylkeslandbruksstyre har mottatt ovennevnte konsekvensutredning til uttalelse i forbindelse med offentlig ettersyn. Frist for uttalelse er satt til 01 10.97. Landbruksdirektøren har behandlet saken og gitt uttalelse på vegne av fylkeslandbruksstyret. Fylkeslandbruksstyret vil behandle kommunedelplaner for sporstrekningene i Asker og Bærum kommuner når disse legges ut til offentlig ettersyn.

Landbruksdirektørens bemerkninger:

Landbruksdirektøren registrerer at det er gjort et omfattende og grundig arbeid med konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Konsekvensene for landbruket er i hovedsak knyttet til arealinngrep i jord- og skogbruksarealer, og må sies å være marginale for alle alternativ sett i forhold til tiltakets omfang.

Arealinngrep slik det fremgår på side 59 i utredningen viser at alternativ H1B og ytre linje vil medføre permanent beslag på hhv 6 og 10 daa dyrka mark. H1B kan aksepteres av tiltakshaver, mens alternativene som anbefales er hhv H1O, H2B og Ræverudlinja. Ingen av disse alternativene medfører permanente inngrep i dyrka mark.

Det er til dels omfattende arealinngrep av midlertidig karakter knyttet til anleggsfasen. Arealinngrepene er beskrevet på side 59, og det oppgis på side 8 at areal kan tilbakeføres til landbruksareal når anleggsarbeidene er avsluttet. Landbruksdirektøren vil bemerke at landbruksarealene i området har blitt sterkt redusert i dette århundret, og at det er et betydelig utbyggingspress. Ordlyden bør derfor være at områdene skal tilbakeføres til landbruksareal etter anleggsfasen. Avbøtende tiltak og reetablering av landbruksareal er forhold som må følges opp i det videre arbeidet med kommunedelplaner i Oslo, Asker og Bærum.

Landbruksdirektøren vurderer tiltaket til å være tilstrekkelig utredet i forhold til fastsatt utredningsprogram, og vil ikke kreve tilleggsutredninger.

Landbruksdirektøren ser at konsekvensene for landbruket er minimale for alle alternativer, og at hensynet til landbruksareal ikke kan være avgjørende for valg av alternativ. Det registreres imidlertid at de alternativ tiltakshaver anbefaler ikke medfører permanent beslag av jord- og skogbruksareal.

Landbruksdirektørens uttalelse:

1. Fylkeslandbruksstyret i Akershus vurderer tiltaket til å være tilstrekkelig utredet i forhold til fastsatt utredningsprogram, og vil ikke kreve tilleggsutredninger.
2. Fylkeslandbruksstyret forutsetter at alt landbruksareal som berøres midlertidig som følge av anleggsfasen tilbakeføres fullstendig så raskt det er mulig.
3. Fylkeslandbruksstyret vil ta stilling til valg av alternativ og vurdere beskrivelse av avbøtende tiltak ved behandling av kommunedelplanene for strekningene i Asker og Bærum kommuner.
4. Fylkeslandbruksstyret i Oslo vil behandle kommunedelplan for dobbeltsporets strekning i Oslo.

Med hilsen

Kjell Kapaasen
Kjell Kapaasen
fylkesskogsjef

Gunnar Prøis
Gunnar Prøis
fylkesagronom

Kopi: Akershus fylkeskommune, plan- og miljøavdelingen
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavdelingen
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, samordningsstaben for kommunesaker
Asker kommune v/ teknisk etat, postboks 353, 1371 Asker
Bærum kommune v/ planseksjonen, postboks 124, 1301 Sandvika
Oslo kommune v/ plan- og bygningsetaten, Trondheimsveien 5, 0560 Oslo
Landbrukskontoret i Asker og Bærum

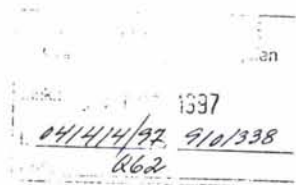
Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon	Telefaks
Postboks 414 2001 Lillestrøm	Storgaten 25 2000 Lillestrøm	63 81 73 21	63 81 76 76

10



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Landbruksavdelingen

Asker kommune
Teknisk etat
Postboks 353
1371 ASKER



Deres Ref
TEBYPCH S91/01338

Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)
97/15584

Dato:
30. oktober 1997

GPR/ew 421.31 022097 10134 KDP

ASKER KOMMUNE
FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ
STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON

Planen ble behandlet av Akershus fylkeslandbruksstyre som sak nr. 022097 10134 KDP (136/97) i møte den 30. oktober 1997.

Utskrift av møteprotokollen vedlegges.

Thor Nøsterud
Thor Nøsterud
juridisk konsulent

Kopi: Akershus fylkeskommune, plan- og miljøavdelingen
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavdelingen
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, samordningsstaben for kommunesaker
Landbrukskontoret i Asker og Bærum

Postadresse: Postboks 414 2001 Lillestrøm	Besøksadresse: Storgaten 25 2000 Lillestrøm	Telefon 63 81 73 21	Telefaks 63 81 76 76
---	---	------------------------	-------------------------

Fylkeslandbruksstyret i Akershus

Møte: 30. oktober 1997

Sak nr. 022097 10134 KDP

ASKER KOMMUNE
FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREK-
NINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON – OFFENTLIG ETTERSYN

Akershus fylkeslandbruksstyre har mottatt ovennevnte plan i forbindelse med offentlig ettersyn. Frist for uttalelse er 01.10.97. Landbruksavdelingen har i brev datert den 26.09.97 underrettet kommunen om at fristen ikke kan overholdes da saken skal behandles av fylkeslandbruksstyret den 30.10.97.

Vedlagt til fylkeslandbruksstyrets behandling følger:

1. Saksutredning - behandling planutvalget i Asker kommune 27.08.97
2. Forslag til utfyllende bestemmelser datert 01.06.97 og retningslinjer for gjennomføring
3. Oversiktskart over alternativene datert 01.06.97
4. Brev fra landbruksavdelingen av 29.09.97 til Jernbaneverket om KU for nytt dobbeltspor
5. Utdrag fra KU s. 59: Kap. 4.2 om jord- og skogressurser

1. Bakgrunn

Bakgrunnen for planforslaget er tidligere vedtak om at det skal bygges nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Kapasiteten på strekningen er i dag sprengt med ca. 160 tog pr. døgn og retning, og det forventes at behovet vil øke til over 300 tog i døgnet i år 2010.

«Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker» (KU) omhandler hele strekningen for nytt dobbeltspor. Kommunene Oslo, Asker og Bærum følger opp planarbeidet med hver sin kommunedelplan hvor det tas stilling til valg av trase. KU var nettopp til offentlig ettersyn med frist for uttalelse 01.10.97. Landbruksavdelingen gav administrativ uttalelse (se vedlegg 4) og fylkeslandbruksstyret behandler saken kommunevis når kommunedelplanene legges ut til offentlig ettersyn.

2. Planbeskrivelse

Generelt

Planen viser traséer for nytt dobbeltspor gjennom Asker, hvor hele strekningen vil gå i tunnel med unntak av stasjonsområdet i Asker sentrum og en strekning på ca 650 meter mellom Solstad (nedenfor Skaugumsåsen) og Åstad ved Skustadgata. Sistnevnte strekning er LNF-område i kommuneplan for Asker.

Forhold til konsekvensutredning

I konsekvensutredningen var tre alternativer vurdert for strekningen i Asker kommune: Indre linje, Ytre linje og Ræverudlinja. Planutvalget vedtok å kun fremme 2 alternativer: Indre linje og Ræverudlinja. Begrunnelsen for dette var hensynet til landskap, natur- og kulturmiljø. Ytre

linje ville bl.a. medføre permanent beslag av 10 daa dyrket mark, og ville for øvrig ikke være i samsvar med kommunale utviklingsmål og overordnede arealplaner.

Konsekvenser for landbruket

Kommunedelplanen er knapp i beskrivelsen av konsekvenser, og henviser til KU for detaljer. KU s 59 (se vedlegg 5) behandler konsekvenser for jord- og skogressurser. Her går det fram at ingen av alternativene som nå foreslås i Asker vil medføre permanente inngrep i landbruksareal. Begge alternativene medfører midlertidig anleggsområde på Åstad. Inngrepene er hovedsakelig knyttet til riggområdene på jordet nord for Billingstad skole og ved Åstad. Berørt dyrka mark skal tilbakeføres etter anleggsperioden på ca 3,5 år.

Strekningen i dagen mellom Solstad og Åstad er felles for begge alternativene. Her skal sporet legges på en utvidelse av eksisterende fylling ved Åstaddammen, og videre på en lang bro. Bruk av eksisterende fylling og ny bro medfører at skogvegetasjonen blir i lite berørt.

KU s 59 oppgir samlede arealkonsekvenser for Bærum og Asker kommune. Indre linje vil gi midlertidige inngrep i ca 58 daa landbruksareal, og Ræverudlinja vil gi midlertidig inngrep i 133 daa.

3. Landbruksdirektørens bemerkninger

Landbruksdirektøren ser kommunedelplanen som et godt utgangspunkt for videre planlegging i form av regulering. Dobbeltsporet vil hovedsakelig gå i tunnel, og strekninger i dagen er lagt slik at landbruksarealer av høy kvalitet ikke berøres.

Forskjellen på alternativene Indre linje og Ræverudlinja er generelt liten i Asker kommune. Konsekvensene for landbruket er marginale, og kan ikke være avgjørende for valg av alternativ. Fylkeslandbruksstyret vil derfor ikke ta stilling til valg av alternativ. Landbruksdirektøren viser ellers til brev fra landbruksavdelingen til Jernbaneverket Region Sør angående konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor.

LANDBRUKSDIREKTØRENS FORSLAG TIL UTTALELSE:

1. Akershus Fylkeslandbruksstyre har ingen bemerkninger til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon, slik det fremkommer av oversiktskart datert 01.06.97.
2. Fylkeslandbruksstyret viser til landbruksdirektørens bemerkninger, og velger å ikke ta stilling til valg av alternativ.

UTTALELSE: FORSLAGET TILTRES ENSTEMMIG

RETT UTSKRIFT:

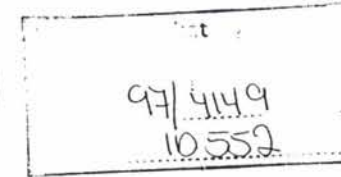
30/10-97 Elin Willasen



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Beredskapsavdelingen

Jernbaneverket
Region sør
Plankontoret
3006 Drammen



Deres ref.
Petter Grimsgaard

Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)
Snr

Dato
06.11.1997

NYTT DOBBELTSPOK SKØYEN - ASKER HØRING AV KONSEKVENSTREDDNING FASE 2 OG KOMMUNEDELPLANER FOR OSLO, BÆRUM OG ASKER

Beredskapsavdelingen beklager at det i vårt brev av 31.10.97 har sneket seg inn en skrivefeil når det gjelder antall spor og tunneløsninger på strekningen Oslo S-Skøyen.

Planforslaget omhandler ikke beredskap og det ansvar de berørte kommuner, Oslo, Bærum og Asker, har gjennom «Normalreglement for kommunens beredskapsarbeid».

På strekningen Skøyen - Asker økes togkapasiteten med inntil 32 tog pr. time. Nytt dobbeltspor er en forutsetning for at strekningen skal kunne ta forventet trafikkvekst og etter utbyggingen vil det være fire spor på hele strekningen. Nytt dobbeltspor vil gi bedre kapasitet, punktlighet og raskere tog.

Det kan synes som om det er noe uenighet om trasévalg. Oslo kommune ønsker jernbane via Fornebu mens Bærum kommune ønsker seg en indre linje med lang tunnel. Uansett løsning så forutsettes det tunneløsninger på deler av parsellen. Planen forutsetter dobbeltspor i en tunnel.

Innføring av Ringeriksbanen til Sandvika stasjon forsterker behovet for denne parsellen.

Ringeriksbanen er ikke definert som en del av forsert kollektivutbygging i Oslo/Akershus, men det ligger i dagen at store deler av strekningen Oslo - Ringerike vil bli lange tunneløsninger (15-25 km).

En av forutsetningene for trafikkvekst er raskere tog og på enkelte traseer skal det brukes høyhastighetstog, hurtigtog eller krengetog.

Postadresse:	Besöksadresse:	Telefon:	Saksbehandler:
Postboks 8111 Dep 0032 Oslo	Tordenskioldsgate 12 Inngang sjøsiden	22 00 35 00 Telefaks: 22 00 35 35	Bjorn Mathisen konsulent Dir. telefaks: 22 00 35 70
			Dir. telefon: 22 00 35 54

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 en se på rømningsveier gjennom tverrslag, brannhemmende materiale i tunnel, sikker kommunikasjon, ventilasjonssystemer m.v.

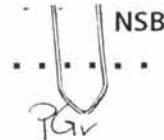
Videre må det lages en plan for ulykker/katastrofer i de kommunene som blir berørt av planen, hvilke ressurser som kan hentes inn fra nabokommunen og om mulighetene for sentral assistanse.

Fylkesmannen har også i flere høringsuttalelser til jernbane- og veiplaner påpekt behov for nærmere vurdering av sikkerhet og beredskap i forbindelse med de mange og lange tunnelene som planlegges og i særdeleshet tunneler som skal bygges for høyhastighetstog.

Med hilsen

Lisa Strand
avdelingssjef

B. Mathisen
Bjørn Mathisen
konsulent



NSB BA
Administrerende direktørs kontor

Besøksadresse:
Prinsensgt. 7-9
0048 Oslo

Sentralbord:
23 15 00 00
Telefaks:
23 15 33 00

Postgiro:
0804.52.07006
Bankgiro:
8200.01.19756
976 948 343 MVA

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN



Henvendelse til: Tor O. Andersen
Deres ref:
Saksref: 97/7943
Dato: 30.09.1997

Jernbaneverket	Kassikode
97/7943	
Arkivbet: 10.552	



Høringsuttalelse konsekvensutredning fase 2 for dobbeltspor Skøyen-Asker

Jernbaneverket Hovedkontoret har sendt konsekvensutredning fase 2 ut til høring til ulike instanser innen NSB-konsernet.

NSB BA har funnet det riktig å samkjøre høringsuttalelsen for hele NSB-konsernet. Enkelte av instansene har under utarbeidelsen av hovedplanen gitt en rekke innspill underveis. Dette gjelder både NSB Persontrafikk og NSB Gods.

Generelt

I planene har NSB Gardermobanen lagt opp til 3 avganger pr. time fra Asker. Hvis trafikkgrunnlaget blir større enn forventet, vil dette kunne tilsi flere avganger fra Asker. Dette vil være vanskelig å gjennomføre med nåværende infrastruktur.

Det nye dobbeltsporet vil dessuten gi en viktig kapasitetsøkning og mulighet for større differensiering av kjørehastighet på strekningen for den øvrige trafikk som InterCity og fjerntog.

NSB-konsernet vil derfor gjerne 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 dobbeltspor-strekninger.

Oslo kommune er interessert i å begrense antall bussruter fra vest i størst mulig grad. Etter utbygging vil dagens spor utnyttes i størst mulig grad med høyfrekvente lokaltog, eventuelt supplert med kombibane for å dekke Oslo Vest og Nord. Konsekvensutredningen har fokusert i for liten grad på samspillet mellom eksisterende og ny bane for å oppnå et helstøpt transporttilbud for alle kundegrupper. Her må dagens bane opprustes inkl. forbedringer med signalanlegg, samband, kjøreledning m.v. hvis samspillet skal virke. Vi kan ikke se at kostnader for en slik opprustning er med.

NSB Gods har tidligere (12.09.96) pekt på at man i et langsiktig perspektiv ikke bare må betrakte sporkapasiteten på strekningen Skøyen - Asker i lys av deres trafikk mellom Alnabru og Sorlands-, Vestfold- og Brattsbergbanen, men at det også bringes inn trafikken mellom Alnabru og Bergensbanen dersom denne skal ha nytte av Ringeriksbanen.

Dersom man tar hensyn til den utviklingsretning som er lagt for godstogsopplegg hvor det antas en økning i antall godstog på dagtid, er det i dokumentet gjort forutsetninger som NSB BA ikke kan godta.

I forbindelse med avgrensninger omtales Grefsen-Bestumbanen, og det påpekes at det er rimelig å vurdere løsninger som knytter seg direkte til det nye dobbeltsporet. Samtidig forutsettes det imidlertid at godstogene bare skal ha adgang til det nye dobbeltsporet om natten. Dette bryter dermed noe med NSB Gods' forutsetninger. Dette betyr at enten må Grefsen - Bestumbanen også ha forbindelse til eksisterende dobbeltspor eller så må godstogene til/fra Ringeriksbanen ha adgang til det nye dobbeltsporet også om dagen.

Anleggsperiode - trafikkavvikling

Det må legges vekt på at anleggsperioden gir minst mulig negative følger for togtrafikken. Dette betyr at anleggsperioden for kritiske strekninger (f.eks. bru over Sandvikselvene) gjøres kortest mulig. Vi vil også minne om at midlertidige trasèer erfaringsmessig betyr vesentlig lavere hastigheter og dermed økte fremføringstider i anleggsperioden. Det er ikke redegjort for trafikk- og inntektstap i anleggstiden p.g.a. forstyrrelser i drift på dagens bane og om dette vil variere mellom alternativene. Erfaring fra bygging av Gardermobanen tyder på at dette tapet kan være betydelig. Vi ber derfor om at det gis en slik redegjørelse eventuelt supplert med kostnadsanslag for tiltak som vil kunne redusere tapet/forstyrrelsene både for flytogene og NSB BA's ordinære tog.

Vi er helt enig i nødvendigheten av en raskere styrking av Vestkorridoren i jernbanenettet. Men finner likevel grunn til å påpeke at det vil gi konflikter, og at det vil være avgjørende at det finnes klare overordnede retningslinjer omkring gjennomføringen (prioritering mellom togslag/trafikktyper etc). Vi ber derfor om at vi involveres tidlig og tilstrekkelig i planleggingen av arbeidet.

Med de erfaringer som er gjort i forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen vil vi anbefale at det nøye vurderes og vektlegges eventuelle farer for grunnvannssenkning og setninger i overliggende bebyggelse.

Kombibane

Eventuell fremføring av en fremtidig kombibane på "lokaltog-sporet" på deler av strekningen Skøyen - Asker omtales flere steder i Konsekvensutredningen. Kombibane er et nytt og spennende konsept, men det har mange uavklarte forhold omkring seg. Det er sannsynlig at kombibanedrift kan ha vesentlige konsekvenser for NSB's øvrige aktiviteter (f.eks. punktlighet, hastighet, avvikshåndtering). NSB BA må derfor understreke behovet for at det så tidlig som mulig gjøres konkrete vurderinger av slike uavklarte forhold. Det må kvalitetssikres at kombibane driftsmessig er realiserbart på de aktuelle strekninger for NSB går sterkere og mer forpliktende inn i en kombibane-satsning.

Flaskehals

Konsekvensutredningen bør redegjøre for eventuelle nye flaskehals som vil kunne oppstå som en konsekvens av tiltaket. Redegjørelsen bør ta utgangspunkt i Oslo - Drammensbanen som en helhet.

Med bakgrunn i ruteplaner basert på R98 som grunnkonsept og det faktum at det med ekstratog i rushtiden vil være behov for hensettingsarealer for togmateriell, først og fremst lokaltog. Mangel på hensettingsarealer på endepunktene vil forårsake tomkjøring som opptar kapasitet på sporet og merkostnader for drift av jernbanen.

Det anbefales derfor 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.

Stasjonsområder

Det er viktig å redusere barrieren ved overgang buss-tog med bl.a. lyse, trivelige stasjoner med et bredt tjenestetilbud. Konsekvensutredningen viser til terminalutforming som en kritisk suksessfaktor. I den videre detaljplanlegging bes Jernbaneverket sørge for at NSB BA, kommunene og busselskapene gis full anledning til å påvirke den endelige knutepunktutforming. Spesielt viktig er det å få til en god løsning for Lysaker tross ugunstig geografi, men tiltakets suksess avhenger ikke i liten grad av at dagens bane opprustes til høy pålitelighet med attraktive, lett tilgjengelige stasjoner.

Generelt gjelder at parkeringsmuligheter er tillagt liten vekt i utredningen. Tilgjengelig parkering ved stasjonsområder som Lysaker, Sandvika og Asker er viktig.

Investeringen bør ha som mål, hvor det er mulig, å utvide jernbanens omland og øke tilgjengelighet til kollektivtrafikk knutepunkter. Det er en kjensgjerning at jernbanens rolle som kollektivtransportør i Bærum kommune er begrenset p.g.a. sporets beliggenhet i forhold til viktige barrierer som E18 og kommunens geografi.

Lysaker stasjon

I brev av 13.08.97 fra Jernbaneverket Utbygging er NSB varslet om at "Stasjoner-98"-prosjekt for Lysaker stasjon stanses. Det må forutsettes at dette ikke innvirker på øvrig fremdrift. Økningen av kapasiteten på Lysaker stasjon er stadig høyt prioritert.

Det er fra flere hold påpekt at underjordisk stasjon på Lysaker er lite attraktiv for våre kunder. Denne løsning bør derfor unngås.

Dersom alternativ H1B eller H2B velges, vil det frigris arealer vest for Lysaker. Det er viktig at at frigitte arealer ikke for raskt overgis til "ikke-jernbane-formål" - før man har tilstrekkelig trygghet for fremtidige behov, f.eks. til hensetting. Å avgi jernbanearealer til annen bruk må i praksis regnes om en irreversibel prosess.

Alternativer - anbefaling

NSB BA har vurdert de ulike alternativer innenfor hver enkelt strekning og kommet frem til følgende anbefalinger:

Strekningen Skøyen - Lysaker

Ut fra bedriftsøkonomiske kriterier og fravær av tunnel går NSB BA inn for alternativ H10.

Strekningen Lysaker - Sandvika

På denne strekningen har NSB BA lagt vekt på at de miljømessige forhold (støy, friluftsliv og rekreasjon, konsekvenser for eksisterende bebyggelse m.v.) og at hensynet til omgivelsene og til utvikling av eksisterende trafikk er gunstigst for alternativ H2B. I tillegg har dette alternativet de laveste prosjektkostnader.

Kombinasjonen H10+H2B for strekningen Skøyen - Sandvika gir totalt en betydelig lavere prosjektkostnad i forhold til alt. J4 og J5. NSB BA har også i sin vurdering lagt vekt på at alt. J4 og J5 i tillegg gir ugunstigere driftsforhold for jernbanen.

2.10.97gj

A14a

P6r Asker kommune
v/ bygnings- og reguleringsjefen
Postboks 353

1371 ASKER

Jernbaneverket	97/4.149
Arkivbet.: 1D552	

Henvendelse til: Greg Gabriel/23 15 38 31 eller Sissel Bjørkto/23 15 18 44
Deres ref: TEBYPCH S91/01338
Saksref: 97/10235
Dato: 29.09.1997



KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE-ASKER STASJON

Vi viser til tilsendt kartmateriale med bestemmelser vedrørende ovenstående kommunedelplan med oversendelsesbrev av 28.08.97.

Generelt

Fra 1.12.96 er Norges Statsbaner delt i to:

- *Jernbaneverket*: Statlig forvaltningsorgan, på linje med Statens vegvesen, med ansvar for planlegging og forvaltning av jernbanens kjøreveg. Jernbaneverket Region Øst forvalter den statlige jernbaneinfrastrukturen i det sentrale Østlandsområdet.
- *NSB BA*: Særlovselskap med ansvar for transportvirksomheten og eiendomsforvaltningen.

Tidligere praksis der NSB Baneregionen koordinerte NSB's uttalelser til planer fremmet i henhold til Plan- og bygningsloven er nå endret. Jernbaneverket skal uttale seg som statlig jernbanemyndighet og beholder innsigelsesretten. NSB BA, Eiendom skal koordinere transportetatenes eventuelle uttalelser angående spørsmål som kan ha betydning for jernbanedriften, og skal som hjemmelshaver for eiendommene uttale seg om spørsmål vedrørende disse. NSB BA, Eiendom Oslo koordinerer uttalelsene for NSB BA i det sentrale Østlandsområdet.

Konkret til plansaken

NSB BA understreker jernbanens fortrinn som transportmiddel spesielt der hvor store mengder av personer og gods skal håndteres, slik som i området Asker-Bærum-Oslo. De miljømessige og samfunnsøkonomiske hensyn som taler for en satsing på jernbanen er dokumentert av Jernbaneverket i KU 2. NSB BA bifaller således de intensjoner som ligger bak denne kommunedelplanen.

Utover dette vil vi knytte følgende kommentarer til saken:

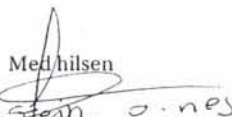
Hensetting og vending

NSB BA vil anmode sterkt at man ikke undervurderer det behov for arealer som jernbaneverksamhet krever til hensetting og driftsrelaterte funksjoner.

Ruteplaner basert på større kapasitet på Drammensbanen er beskrevet som pendelruter uten opphold i Oslo. Dette gjelder først og fremst lokaltogene. Konsekvensen av dette vil være en endring av togdriften med bl.a.

Strekningen Sandvika - Asker

I forhold til alt. "Ytre linje" og "Indre linje" anser NSB BA Ræverudlinja som totalt sett den beste løsning, først og fremst sett i sammenheng med den innsparing som vil oppnås i forbindelse med Ringeriksbanen.

Med hilsen

 Stein O. Nes
 Stabs- og adm. direktør

A146

Jernbaneverket	
- 1 OKT. 1997	
Saksnr:	97/16661
Arkivbst.	20 031.9

etterspørsel for hensettingsarealer ved pendlenes endepunkter. Mangel på hensettingsplass og vendespor vil forårsake tomkjøring som opptar kapasitet på sporet, føre til merkostnader og mindre punktlighet samt beslaglegge verdifulle sentrumsarealer i Oslo. (Filipstad.)

Anleggsperiode - trafikkavvikling

Det må legges stor vekt på at anleggsperioden gir minst mulig **negative følger** for togtrafikken, dvs. kortest mulig anleggsperiode for kritiske strekninger. Vi må også minne om at midlertidige traséer erfaringsmessig betyr vesentlig lavere hastigheter og dermed forlengende framføringstider i anleggsperioden.



Oppsummering:

NSB BA slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om å velge trasé Ræverudlinja for den aktuelle sporstrekning.

NSB BA anbefaler at hensettingsbehov for togmateriell ved endestasjoner mellom Skøyen og Asker utredes og klargjøres før reguleringsplanarbeid igangsettes. Hensettingsspor skal inngå som en del av dobbeltspor-prosjektet.

NSB BA forutsetter at de aktuelle enheter i organisasjonen så tidlig som mulig kommer med i arbeidet med planlegging av selve anleggsperioden.

NSB BA ser frem til et godt samarbeid om videre realisering av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Vennlig hilsen

Greg Gabriel
Plan- og utviklingssjef

Sissel Bjørkto
Sissel Bjørkto
Arkitekt

Bærum kommune
rådmannen v/ Brit L. Kvanum
Rådhuset
Postboks 23
1301 SANDVIKA

Henvendelse til: Greg Gabriel/23 15 38 31 eller Sissel Bjørkto/23 15 18 44

Deres ref: 010.0
Saksref: 97/10098
Dato: 29.09.1997



KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR GJENNOM BÆRUM SOM DEL AV STREKNINGEN SKØYEN-ASKER

Vi viser til ovenstående kommunedelplan (høringsutkast datert august 1997) med oversendelsesbrev av 28.08.97.

Generelt

Fra 1.12.96 er Norges Statsbaner delt i to:

- * **Jernbaneverket:** Statlig forvaltningsorgan, på linje med Statens vegvesen, med ansvar for planlegging og forvaltning av jernbanens kjøreveg. Jernbaneverket Region Øst forvalter den statlige jernbaneinfrastrukturen i det sentrale Østlandsområdet.
- * **NSB BA:** Særlovsselskap med ansvar for transportvirksomheten og eiendomsforvaltningen.

Tidligere praksis der NSB Baneregionen koordinerte NSB's uttalelser til planer fremmet i henhold til Plan- og bygningsloven er nå endret. Jernbaneverket skal uttale seg som statlig jernbanemyndighet og beholder innsigelsesretten. NSB BA, Eiendom skal koordinere transportenhetenes eventuelle uttalelser angående spørsmål som kan ha betydning for jernbanedriften, og skal som hjemmelshaver for eiendommene uttale seg om spørsmål vedrørende disse. NSB BA, Eiendom Oslo koordinerer uttalelsene for NSB BA i det sentrale Østlandsområdet.

Konkret til plansaken

NSB BA slutter seg til kommunens overordnede mål (pkt. 1.3 i høringsutkastet) - "å legge forholdene til rette for at kollektivtrafikken i fremtiden skal kunne ta sin del av den forventede trafikkøkningen gjennom kommunen." Denne målsetting må innebære en styrking av jernbanens tilbud i området.

NSB BA understreker jernbanens fortrinn som transportmiddel spesielt der hvor store mengder av personer og gods skal håndteres, slik som i området Asker-Bærum-Oslo. De miljømessige og samfunnsøkonomiske hensyn som taler for en satsing på jernbanen er dokumentert av Jernbaneverket i KU 2. Vi refererer også til Forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren.

NSB BA bifaller således de intensjoner som ligger bak denne kommunedelplanen.

Utover dette vil vi knytte følgende kommentarer til saken:

Kopi:
Jernbaneverket region sør v/ John Ole Grinde

,0048 Oslo

Tilknytning til Fornebu

Lokaliseringen av en egen stasjon for Fornebu som skissert i alternativ J4 virker urasjonell tatt i betraktning at Lysaker stasjon ligger så nær. Den planlagte stasjon ligger også for langt nord til å fange opp tyngden av trafikken fra Fornebu. Et matesystem vil da uansett bli nødvendig.

Enn videre er underjordiske stasjoner svært lite attraktivt for våre kunder.

Fra et togdriftsynspunkt er også alternativ J4 (foring av nytt dobbeltspor via Fornebu) svært ugunstig. Det vil bl.a. medføre en dårlig linjeføring med større stigning/fall og krappere horisontalkurver enn de fastlagte normalkrav ved nyanlegg av jernbanespor i Norge (Jfr. Jernbaneverkets regler og normer). Det gir bl.a. utslag i mindre tonnasje for godstog og lavere kjørehastigheter. Alternativet er derfor uakseptabelt for NSB.



Kombibane for tilknytning av Fornebuområdet er et nytt og spennende konsept. Men slik drift vil ha vesentlige konsekvenser for NSBs øvrige trafikk, f.eks. hva gjelder punktighet, hastighet, avvikshåndtering. Vi understreker derfor viktigheten av at slike uavklarte forhold vurderes konkret så tidlig som mulig.

Knutepunkter

Av vesentlig betydning for kollektivtrafikkens suksess er at selve trafikkknutepunktene med overganger mellom de ulike transportmidlene fungerer effektivt. Kommunedelplanens målsetting om økt kollektivandel av trafikken er fortjenstfull. Dagens infrastruktur på jernbanenettet kan imidlertid gjøre det vanskelig å nå dette målet. Utformingen av eksisterende tilknytningspunkter mot jernbanesporene, såvel som lokalisering av eventuelle nye tilknytningspunkter, må vies stor omtanke. Tilgjengelighet vil være et nøkkelbegrep her. Gangavstander og stigninger mellom jernbanespor, busstasjon, eventuell bybane/T-bane/kombibane og gang- og sykkelveinett må minimaliseres. Det må tilrettelegges for "kiss-and-drive" og "park-and-ride". Estetiske og miljømessige faktorer må vektlegges.

Hensetting og vending

NSB BA vil anmode sterkt at man ikke undervurderer det behov for arealer som jernbanevirksomhet krever til hensetting og driftsrelaterte funksjoner.

Ruteplaner basert på større kapasitet på Drammensbanen er beskrevet som pendelruter uten opphold i Oslo. Dette gjelder først og fremst lokaltogene. Konsekvensen av dette vil være en endring av togdriften med bl.a. etterspørsel for hensettingsarealer og vendespor ved pendlenes endepunkter. Mangel på arealer til dette vil forårsake tomkjøring som opptar kapasitet på sporet, føre til merkostnader og mindre punktighet samt beslaglegge verdifulle sentrumsarealer i Oslo (Filipstad).

Dersom alternativ H1B eller H2B velges, vil det frigis arealer vest for Lysaker. NSB BA vil advare mot at frigitte arealer for raskt overgis til reguleringsformål utenfor jernbanen - før man har tilstrekkelig trygghet for framtidige behov, f.eks. til hensetting. Å avgi jernbanearealer til annen bruk må i praksis regnes som en irreversibel prosess.

Anleggsperiode - trafikkavvikling

Det må legges stor vekt på at anleggsperioden gir minst mulig negative følger for togtrafikken, dvs. kortest mulig anleggsperiode for kritiske strekninger (f.eks. bru over Sandvikselvene). Videre vil alternativene som berører Bestum snustasjon eksempelvis medføre innstilling av lokaltog i anleggsperioden. Vi må også minne om at midlertidige traséer erfaringsmessig betyr vesentlig lavere hastigheter og dermed forlengede framføringstider i anleggsperioden.

Konklusjon:

I likhet med Bærum kommune v/ rådmannen og Jernbaneverket mener også NSB BA at kommunedelplanens intensjoner best ivaretas ved å velge trasé H2B for strekningen Lysaker-Sandvika og trasé Ræverudlinjen for strekningen Sandvika-kommunegrensen mot Asker.

NSB BA fraråder at trasé J4 velges.

NSB BA anbefaler at hensettingsbehov for togmateriell ved endestasjoner mellom Skøyen og Asker utredes og klargjøres før reguleringsplanarbeid igangsettes. Hensettingsspor skal inngå som en del av dobbeltspor-prosjektet.



NSB BA forutsetter at de aktuelle enheter i organisasjonen involveres i planleggingsarbeidet av anleggsperioden så tidlig som mulig og i tilstrekkelig grad.

NSB BA ser frem til et godt samarbeid om videre realisering av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Vennlig hilsen

Greg Gabriel
Plan- og utviklingssjef

Sissel Bjørkto
Sissel Bjørkto
Arkitekt

Kopi:

Bærum kommune v/ prosjektleder Ragnhild Johansen, Jernbaneverket Region sør v/ Tor Saghaug og Ove Skovdahl, NSB Gardermobanen

A14c

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsvn. 5
0560 Oslo

97/63325

VEF
230065141
512.2

Henvendelse til: G. Gabriel/23 15 38 31 eller S. Bjørkto/23 15 18 44
Deres ref: 930065141, j.nr.97/50182
Saksref: 97/10221
Dato: 20.10.1997



SKØYEN-LYSAKER, FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPO

Vi viser til varsel av 27.08.97 om utlegging av ovennevnte sak til offentlig ettersyn.

Vi viser også til våre tidligere kommentarer til Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker samt til våre kommentarer til kommunedelplanene for respektive Bærum- og Askerparsellen av nytt dobbeltspor. Kopi av sistnevnte er vedlagt.

Konkret til kommunedelplanen for nytt dobbeltspor, Skøyen-Lysaker:

Konklusjoner og anbefalinger

NSB BA understreker betydningen av at utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker gis høyeste prioritet med Skøyen-Lysaker som første utbyggingstrinn. Dette er påkrevet av hensyn til trafikkavviklingen for hele regionen, uavhengig av Fornebu-utbyggingen.

NSB BA anbefaler at et av traséalternativene H10 eller H10T legges til grunn for utbyggingen av nytt dobbeltspor. Dette korresponderer med alternativ H2B på Bærumssiden av kommunegrensen. Ser man hele vest-regionen 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 traséene J5 og J6. Det knytter seg stor usikkerhet til realismen i de to alternativene hva gjelder sporgeometri og stasjoner. Også forutsetningene (trafikkmengder og reisemønstre til og fra Fornebu) synes usikre.

NSB BA presiserer viktigheten av å velge en løsning for det nye dobbeltsporet som muliggjør rask realisering som et eget prosjekt. Utbyggingen må kunne skje uavhengig av hvorvidt alle spørsmål om arealbruk, utnyttingsgrad, transportbetjening osv. av Fornebu-området er avklart.

Begrunnelse

To ulike hovedprinsipper for traséføring

Ved valg av sportrasé for Oslo-parsellen av planlagt nytt dobbeltspor Skøyen-Asker er det nødvendig å se på trafikkavviklingen for hele regionen under ett. For NSB BA er en avgjørende forskjell mellom traséprinsipp H og traséprinsipp J den at prinsipp H baserer seg på Lysaker som et tett, velutviklet knutepunkt med alle fire togspor i dagen. Prinsipp J baserer seg på en oppsplitting av knutepunktrollen mellom en nedgradert Lysakerstasjon i to plan pluss en ny Fornebustasjon ved nytt hurtigtogspor ført i tunnel.

Knutepunkter. Lokalisering og utforming.

Tilgjengelighet til knutepunktene er et nøkkelbegrep når det gjelder lokaliseringen. Til nå har Lysaker, sammen med Asker, Sandvika og Skøyen stasjoner, blitt planlagt og utbygget til å kunne betjene både lokaltog, lokalekspresstog, Gardermotog, samt, bortsett fra Skøyen, InterCitytog og fjertog. Lysaker har hatt en vekst i passasjerantall på 275 % fra 1987 til 1995. Lysaker har geografisk et større naturlig omland enn Fornebu. Stedet har anløp av et stort antall busser fra hele vestregionen, båt fra Nesodden, og flere hovedveier samt sykkelstamvei møtes der. Det er vår oppfatning at et matesystem med god flatedekning på Fornebu som bringer de reisende inn til et Lysaker med fullt repertoar av reisetilbud og minimal gangavstand mellom disse, vil gi totalt best mulig tilbud for flest mulig mennesker. Dette oppnås gjennom traséprinsipp H1.

Traséprinsipp J innebærer en dyp underjordisk Lysaker stasjon. Det nevnes ikke i planen at en slik stasjon må legges 20-30 m under bakkenivå p.g.a. Lysakerelva. Underjordisk stasjonsløsning er uheldig både driftsmessig og markedsmessig for NSBs kunder. Disse forholdene forverres ved at 'Lysaker i dypet' skal fungere sammen med Lysaker lokaltogstasjon og kollektivknutepunkt, som forutsettes å ligge omtrent på dagens nivå. Enn videre tilsier retningslinjene for gjennomføringen av foreliggende kommunedelplan at Lysaker stasjon skal ha en oppgang på Oslo-siden av elva. Et slikt konsept for kollektivknutepunktet Lysaker vil gjøre det *meget* kostbart og vanskelig å finne gode og effektive løsninger hva gjelder gang- og kommunikasjonslinjer mellom de ulike transportmidler, perronger og oppganger.

Et nedgradert Lysaker til fordel for Fornebu kan NSB BA ikke gå inn for.

Fornebu-utbyggingen

De siste signaler fra Staten gir et meget usikkert tallgrunnlag for å beregne hvor mye trafikk som genereres fra Fornebu. Uansett vil det meste av trafikken til og fra Fornebu være av typen lokalreiser som krever hyppige avganger og forholdsvis kort avstand mellom stoppestedene. Det synes derfor ulogisk å plassere en stasjon av denne type på et hurtigtogspor.

Med det omfang som nå antydes for Fornebu-utbyggingen, ser vi et langt større behov for jernbanebetjening enn man antok for et halvt år siden. Både *hvilken type* banebetjening Fornebu trenger, og valg av *lokal trasé* må avklares snarest mulig. Så langt mulig må en slik avklaring 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 lokaltogsløye, der utbyggingen i stor grad kan skje som et eget prosjekt, uavhengig av den øvrige jernbaneutbyggingen i Vestkorridoren.

PGV

A15

Hva gjelder kombibanedrift, som foreliggende plan tar opp, så vil den alltid lide under at forsinkelser i den ordinære tog-gangen kan forplante seg i systemet. Men dette gjelder også den motsatte vei. Den ordinære togdrift kan bli skadelidende ved dårlig punktlighet i kombibane-avganger, dersom ikke kombibanen gjennomgående gis en lavere prioritet.

Spørgeometri

NSB BA påpeker at fra et togdriftssynspunkt er alternativ J4/J5 på Bærumssiden svært ugunstig. Det vil bl.a. medføre en dårlig linjeføring med større stigning/fall og krappere horisontalkurver enn de fastlagte normalkrav ved nyanlegg av jernbanespor i Norge (Jfr. Jernbaneverkets regler og normer). Det gir bl.a. utslag i mindre tonnasje for godstog og lavere kjørehastigheter. Dette vil åpenbart også gjelde traséalternativ J6, iallfall i vertikalplanet. Forslaget viser en Fornebu stasjon i dagen dvs. anslagsvis på høyde + 10 m.o.h. Vi etterlyser en vurdering av realismen i dette, f.eks. når det gjelder stigning/fall mot Lysaker og senketunnel under Holtekilen.

Spørsmålet om retnings- eller linjedrift på Lysaker tas opp i forbindelse med alternativ HIOT variant A (s. 26 i kommunedelplanen). Utbyggingen av Lysaker stasjon må gjøres i et langsiktig perspektiv, og det er da svært uheldig å basere den på linjedrift, som i gitte situasjoner kan virke ødeleggende for stasjonens sporkapasitet.

Kostnader

I kommunedelplanen antydes det merkostnader i størrelsesorden 400-500 mill.kr. på hele strekningen Skøyen-Sandvika ved å velge alternativ J5 fremfor H10 eller HIOT. Ved alternativ J6 antydes merkostnadene å bli 200-300 mill. kr. lavere. Til dette bemerkes at J6-alternativet innebærer såpass mange risikomomenter og er såvidt dårlig utredet at kostnadene må forventes å bli betraktelig høyere enn stipulert dersom forslaget skulle komme til utførelse.

Vi kan ikke se at merkostnadene ved alternativene J5 og J6 oppveies av de fordeler som er redegjort for.

Vennlig hilsen



Greg Gabriel
Plan- og utviklingssjef



Sissel Bjørkto
Arkitekt

Kopi: JVO, NSB Gardermobanen

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

Henvendelse til: Thor J. Vasset
Deres ref: 97/4149, ID 552
Saksref: 97/9123, G 552
Dato: 05.08.97

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 2

Det vises til Deres brev av 26.06.97 med vedlegg

NSB Gods har hatt en foreløpig utgave av konsekvensutredningen (juli 1996) til gjennomsyn i forbindelse med behandlingen av tilhørende hovedplan. Vi viser til vårt brev av 12.09.96 hvor vi gav merknader til hovedplanen. Vi har ingen ytterligere merknader til konsekvensutredningen.

Med hilsen



Thor J. Vasset
NSB Gods

Vedlegg: Kopi av vårt brev 12.09.96



Gjp: Gd, Gp Gpf, GpØV, GpO

NSB Bane
Plankontoret
0048 OSLO

Henvisning til	Deres referanse	Saksreferanse	Dato
Thor J. Vasset 52 058	Ødegaard 19.08.96	96/11610 I 552.1	12.09.96

FORSLAG TIL NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER
Høring i forbindelse med godkjenning av hovedplan.

Vi viser til brev av 19.08.96 vedlagt Hovedplan, utkast pr juli 1996, og Konsekvensutredning fase 2, utkast pr juli 1996.

Til dokumentene vil vi bemerke at det i høy grad har vært nødvendig å benytte begge dokumentene for å få den nødvendige oversikten. Det bør vurderes i hvilken grad en slik avhengighet er ønskelig ved en videre bearbeiding av planen.

Fra det samlede materiale finner vi at banen dimensjoneres for 22,5 tonn/aksel ved 100 km/h. Dette er i tråd med våre primære krav. Konsekvensutredningen angir også at 25 t/aksel kan tillates ved lavere hastighet uten at dette defineres nærmere.

Vi minner om at strekningen Alnabru-Hønefoss er en av de strekninger hvor vi i NJP-arbeidet har etterspurt 25 t/aksel, og hvor vi har fått som svar at dette vil kunne oppnås når Ringeriksbanen er bygget. Vi ser i denne sammenhengen det nye dobbeltsporet som en "forlengelse" av Ringeriksbanen i retning mot Alnabru, og ønsker klarhet i hva som menes med lavere hastighet.

I hovedplanen finner vi angitt som dimensjoneringskriterie "Tverrsnitt er U1C-GC". Vi regner med at dette betyr at lasteprofil U1C-GC skal tillates på banen. I så fall er dette i tråd med våre ønsker.

Vi er meget tilfreds med at dokumentene nå eksplisitt viser bestemmende stigning. Vi merker oss at det har

vært nødvendig å fravike normene på maks 12,5 o/oo bestemmende stigning og gå opp til 15 o/oo for noen av traceene. Hensyn tatt til stigningsforholdene på tilstøtende strekninger vil vi imidlertid karakterisere de angitte verdier som akseptable.

Sett fra NSB Gods ståsted må vi, i et langsiktig perspektiv, ikke bare betrakte sporkapasiteten på strekningen Skøyen-Asker i lys av våre trafikker mellom Alnabru og Sørlands-, Vestfold- og Brattsbergbanen, men vi må også bringe inn trafikken mellom Alnabru og Bergensbanen dersom denne skal ha nytte av Ringeriksbanen.

Tar vi samtidig hensyn til den utviklingsretning vi har lagt for våre godstogopplegg, hvor vi antar en økning i antall godstog på dagtid, finner vi forutsetninger i dokumentene som vi ikke uten videre kan godta. Det er mulig at dette på nåværende tidspunkt i planprosessen vil ha mindre betydning, men vi vil likevel alt nå rette oppmerksomheten på disse forholdene.

I forbindelse med avgreninger omtales Grefsen-Bestumbanen, og det påpekes at de er rimelig å vurdere løsninger som knytter seg direkte til det nye dobbeltsporet. Samtidig forutsettes det imidlertid at godstogene bare skal ha adgang til det nye dobbeltsporet om natten. Dette bryter dermed noe med våre forutsetninger, så enten må Grefsen-Bestumbanen også ha forbindelse også til eksisterende dobbeltspor, eller så må godstogene til/fra Ringeriksbanen ha adgang til det nye dobbeltsporet også om dagen.

Den omtalte forbindelsen mellom Grefsen-Bestumbanen og Filipstad anser vi for sekundær og bør ikke, hvis den skal realiseres, legges føringer for hvorledes forbindelsen mellom Drammensbanens (4) spor og Grefsen-Bestumbanen etableres.

Gitt at ovenstående punkter kan ivaretas har NSB Gods ingen kommentarer til baneregionens foreløpige anbefaling med hensyn til valg av alternativ.

Med hilsen

Thor J. Vasset
Plansjef
NSB Gods Produksjon



POLITIET I ASKER OG BÆRUM



RIKSANTIKVAREN

SAKSBEHANDLER
 LK: I.konsulent Hogne Langset
 LA: Inger Karlberg / B: Toril Sættem Vestad
 INNVALGSTELEFON 22 94 04 47 TELEFAX 22 94 04 08

23/6 1997
 176.2

Jernbaneverket Region Sør
 Plankontoret
 3006 DRAMMEN

A16 97/4149
 Arkivbet.: 10.552

22 AUG 1997
 22

Deres ref: 97/4149 bet.ID 552
 Vår ref: 97/756-2
 Dato: 22.07.97

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER. HØRING AV KONSEKVENSTREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a.

Det vises til brev av 26.6.97 med flere vedlegg om ovenstående. Dette politidistrikt har ingen merknader til konsekvensutredningen.

Vi vil imidlertid benytte anledningen til å minne om de utfordringer et slikt prosjekt setter til ulykkesberedskapen, og da spesielt til de deler av jernbanenettet som legges i tunnel. For politiet er det bl.a. av avgjørende betydning at vårt samband kan brukes langs hele jernbanelinjen.

De trafikale forhold under utbyggingen vil bli en utfordring for bl.a. politiet, uavhengig av hvilke traséer som blir valgt. I et samarbeide med vegvesenet vil vi måtte komme tilbake til hvilke tiltak som skal iverksettes som en følge av valgt utbyggingstrase.

Med vennlig hilsen

Jan Rygg
 Jan Rygg
 kst. politiinspektør

PGV

A17

DERES REF: 97/4149
 VÅR REF: 97/3416-111
 Ark. P-46-47
 117
 DERES DATO: 26.06.97
 VÅR DATO: 15 OKT. 1997

Jernbaneverket, Region Sør
 Plankontoret
 3006 Drammen

Jernbaneverket
 Kass.kode
 97/4149
 10.552

OSLO, BÆRUM OG ASKER KOMMUNER; NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER.
 HØRING AV KONSEKVENSTREDNING FASE 2 ETTER PBL. KAP. VII-A

Vi viser til brev datert 26.06.97, med vedlagt konsekvensutredning, samt ettersendt oppdragsmelding. Vår uttalelse sendes i hht. utsatt frist 15.10.97, som avtalt pr. telefon med Petter Grimsgaard 19.09.97.

Konklusjon

Konsekvensutredning (KU) av mai 1997 fra Jernbaneverket region Sør oppfyller for vårt ansvarsområde i tilstrekkelig grad utredningskravene satt i programmet for KU fase 2. Oppdragsmelding og konsekvensutredning (KU) er omfattende arbeider, men har på kulturminnesiden enkelte svakheter. Supplert av innkomne høringsuttalelser vil KU-utredningen likevel gi et tilstrekkelig grunnlag for valg av trasé.

For traséalternativ H10, H20, og J4 varsles at innsigelse kan bli aktuell i reguleringsplanfasen.

Bakgrunn

Strekningen Oslo - Asker er av landets tyngst trafikkerte jernbanestrekninger. Kapasiteten er sprengt pga. høy togtetthet og forskjellig stoppmønster og hastighet på lokal- og hurtigtog. Den utredete utbyggingen baseres på forventet trafikkvekst på strekningen og rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging med satsing på kollektivtrafikk.

Strekningen ønskes utbygd fra ett til to dobbeltspor i hel lengde. Eksisterende dobbeltspor ønskes videreutviklet for lokaltrafikk, mens nytt dobbeltspor reserveres hurtigtog. Nytt spor knyttes på den aktuelle strekningen kun til stasjonene Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker.

Tiltaket er underlagt krav til konsekvensutredning (KU) i hht. plan- og bygningsloven (pbl.) kap. VII-a. Melding lå ute til høring i -93. KU fase 1,

ADRESSE:	POSTADRESSE:	TELEFON:	TELEFAX:	GIRO:
Malmstrøvevn. 4	Postboks 415	67 57 60 00	Sandvika politistasjon : 67 54 86 34	Post : 0826.05.52954
1300 SANDVIKA	1301 SANDVIKA		Førnebu politistasjon : 67 57 69 09	
			Førvaltningsavd. : 67 57 64 90	

Dok.navn: II:SAKSAPP\ØSTLANDEVAKERSHUS\NSB.DBI\BREV4C.DOC	TELEFON:	TELEFAX:
POSTADRESSE:	BESØKSADRESSE:	22 94 04 00
Postboks 8196 Dep.	Dronningens gt. 13	22 94 04 08
0034 Oslo	0152 Oslo	

Vestkorridorutredningen, som var et samarbeid med Statens vegvesen, lå ute til høring i -94. Riksantikvaren ga i denne runden uttalelse med innspill på overordnet nivå. Riksantikvaren hadde vesentlige innvendigner mot veisystemet. KU fase 1 ble godkjent. Den videre utredningprosess for dobbeltspor ble fristilt fra vegsystemet og programmet for KU fase 2 ble fastsatt 15.03.96. Jernbanelinje Region Sør har hatt ansvaret for utredningene. KU fase 2 og kommunedelplaner utarbeidet av kommunene er ute til høring samtidig, og uttalelser vil bli utvekslet.

Konsekvensutredningen

Strekningen er delt i tre delstrekninger, hver avgrenset av de tilknyttede stasjonene. For hver av delstrekningene er 3-5 trasévalg utredet, med konsekvenser i hht. godkjent program. Jernbanelinjes foreløpige anbefaling er:

- Skøyen - Lysaker: alternativ H10
- Lysaker - Sandvika: alternativ H2B
- Sandvika - Asker: alternativ Ræverudlinja

Angitte konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø er basert på Oppdragsmelding 008 «NSB - Nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Kulturminner og kulturmiljø KU-fase 2» utarbeidet av Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU).

Høringsuttalelse fra Byantikvaren i Oslo, datert 10.09.97.

Byantikvaren finner at KU-utredningen og NIKU's oppdragsmelding 008 dekker kulturminneinteressene og konsekvensene for disse ved utbygging, med enkelte unntak. Spesielt gjelder dette verdien av arbeiderboligene i Harbitzalleen og konsekvensen for Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon. Byantikvaren ber Riksantikvaren vurdere om disse bygningene har nasjonal verdi, og kan gi grunnlag for innsigelse. Byantikvaren rangerer Harbitzalleen foran Bestum stasjon i verneverdi. På dette grunnlag anbefaler Byantikvaren alternativ J5 på strekningen Skøyen - Lysaker, på tross av usikkerhet rundt bevaring av Bestum stasjon og verneverdig funksisbebyggelse i Vækerø terrasse.

Akershus fylkeskommunes saksframlegg, samt fagnotat av 06.10.97.

Utredningsprogrammets krav er oppfylt når det gjelder automatisk fredete kulturminner og i det vesentlige også for nyere tids kulturminner. Kritiske merknader reises samtidig mot fagrapporten. Kartmateriale, liste over egenregistrerte automatisk fredete kulturminner og sammenheng mellom tekst og illustrasjoner savnes, og gjør rapporten lite nyttbar i den videre prosessen. Fylkeskommunens rolle som forvaltningsorgan med kontrollfunksjon vanskelig gjøres. Vedr. nyere tids kulturminner bemerkes:

- To sveitervillaer i Jernbaneveien, vest for Stabekk stasjon, er bevaringsverdige. Disse er ikke nevnt i oppdragsmeldingen eller KU.
- Skustadgata er nevnt i oppdragsmeldingen men ikke medtatt i KU. Fylkeskultursjefen vurderer veien som fredningsverdig.

Det understrekes at stor vekt må legges på avbøtende tiltak, og kulturminner som må fjernes må dokumenteres.

I vurderingen av traséalternativ vises videre til viktige kulturminne-/miljøhensyn som må finne sin form i en videre dialog. Fylkeskultursjefen anbefaler Ræverudlinja

og alt. J4/J5, sekundært H2B lagt til grunn for det videre arbeid. Det varsles ikke om forslag til innsigelse for noe alternativ.

Riksantikvarens vurdering

Kulturminner og kulturmiljø er en del av vår kulturarv og identitet som sammen med naturressursene representerer våre ikkefornybare ressurser, og må forvaltes i et slikt perspektiv.

Oppdragsmeldingen om kulturminner og kulturmiljø har en omfattende registreringsdel. Denne følges opp av en konfliktvurdering og forslag til avbøtende tiltak, men på dette plannivået blir vurderingene dels vage, og gjennomgående vises til senere avklaringer på detaljnivå. Dette fører i enkelte tilfelle til underkommunisering av konfliktgrad, men forholdet er tilstrekkelig fanget opp og konkretisert i ferdig KU til at den kan danne grunnlag for trasévalg. På enkelte punkter er kulturminneverdi ikke fanget opp i oppdragsmeldingen. Vi viser til uttalelsene fra Byantikvaren og Fylkeskultursjefen i Akershus, og støtter innholdet i disse.

Oppdragsmeldingen vurderer ikke riggområder, anleggsveier, eller massedeponier i denne omgang. NIKU påpeker behovet for utredninger og vurderinger i detaljfase basert på foreliggende kulturminne- og kulturmiljøregistreringer. Riksantikvaren sier seg enig i dette. Forholdene er i noen grad vurdert i KU-dokumentet, og vi vurderer dette som tilstrekkelig for valg av trasé. Riksantikvaren deler samtidig Byantikvarens bekymring over overskuddsmasse brukt som argument for uheldige utfyllinger, og krever at riggområder, anleggsveier, og massedeponier (midlertidige og permanente) avklares tidlig i den videre prosessen. Problemet med tunneler, tverrslag og senket grunnvannstand synes heller ikke å ha blitt belyst annet enn i generelle vendinger. Bevaringsforhold for intakte kulturminner, spesielt gjenstands- og organisk materiale i bakken bør vurderes trukket inn i de videre utredninger.

Generelt er det kun de direkte konfliktberøringer som er vurdert. Konsekvensene av støy, strukturlyd, vibrasjoner, og estetiske forhold for kulturminner og -miljø i anleggs- og driftsfase er ikke klarlagt på tiltaksnivå i oppdragsmelding eller KU. Riksantikvaren aksepterer at dette utstår til detaljplanleggingen, men henstiller samtidig til at avbøtende tiltak generelt knyttes til banelegemet framfor ombygginger eller tiltak knyttet til de enkelte verneobjektene.

Samferdselsektoren er et komplekst saksfelt der alle vesentlige problemstillinger ved et tiltak vanskelig lar seg fange. Hensikten med en KU er å gi grunnlag for viktige beslutninger på et tidlig, overordnet plannivå. Konsekvensene er i KU fase 2 både gjennomgått tematisk og geografisk avgrenset, og hensynene til kulturminner og kulturmiljø er gjennomgående godt behandlet og illustrert i disse kapitlene. I sammenstillende analyser, konkluderende vurderinger og anbefalinger virker utvalget av kulturminneverdier noe tilfeldig. Tabell 9.2-1 med sammenstilling av de viktigste konsekvensene er uforståelig i kulturminnesammenheng, da den ikke refererer seg til tilsvarende tabeller i de tidligere kapitlene og dels avviker fra disse, og heller ikke refererer seg klart til de sammenstillende analysene. Konsekvensene er her med ett unntak angitt til «små».

I forhold til at banen vil gå gjennom et kulturlandskap med mange historiske lag og dels høy utnyttelse, er riktignok konfliktene med kulturhistoriske interesser mye mindre enn en kunne antatt. På det enkelte sted er konflikten samtidig alvorlig nok. Riksantikvaren forutsetter at tiltakshaver også i det videre arbeid søker å ta hensyn til kulturminneverdiene i området, lokale som nasjonale, i samarbeid med Byantikvaren i Oslo og Akershus fylkeskommune. For objekter og miljøer som må fjernes kreves grundig dokumentasjon i forkant.

Arkeologi

Konsekvensutredningen er basert på et solid, variert kildemateriale og vurdert for å få oversikt over graden av konflikt med automatisk fredete kulturminner. Resultat er soner hvor potensiale for funn er tilstede, ut fra belagte funnsteder, automatisk fredete kulturminner og nyregistreringer. Kartlegging med feltregistreringer er også ytterligere lagt inn i kommende faser for detaljering ved kommunedel- og reguleringsplanarbeidet.

Imidlertid kunne fagrapportens kartmateriale (NIKU oppdragsmelding 008) vært bearbeidet for å øke anvendelsen av den kartrelaterte informasjonen. Nyregistreringer burde vært vedlagt i form av nøyaktige kartmarkeringer og beskrivelser for hvert kulturminne. Presentasjonen av eldre kartmateriale burde vært med markering av trasealternativene og i tekstdelen burde enkelte kulturminner blitt behandlet på mer selvstendig grunnlag enn knyttet opp mot kulturminner løstrevet i tid og sted fra tiltaksområdet.

Det framgår ikke om kostnader til feltregistreringer, sjakting og evt. utgravninger er medregnet i de totale kostnader. Det viktige er at disse kostnader ikke er vektlagt ved enkelte alternativ og ikke ved andre.

Konflikten ved alle alternativene er små vedr. de automatisk fredete kulturminnene. Arkeologisk oppfølging på traseer ved Asker er falt ut i den tematiske gjennomgangen (side 56), men forutsettes medtatt. Dette bør også omfatte riggområdet i utkanten av bebyggelsen ved Asker.

Nyere tids kulturminner og kulturmiljøer

KU-en berører mange kulturminner og kulturmiljøer, deriblant anlegg oppført i Nasjonal verneplan for jernbanebygninger (1993). Inndelingen i små, middels, og store konsekvenser bør sammenholdes med inndelingen i lokale, regionale, og nasjonale verneinteresser:

- Nasjonale interesser: Skøyen stasjon, Stabekk stasjon, Sandvika Stasjon, Hvalstad stasjon.
- Regionale / mulig nasjonale interesser: Harbitzalleen 2-12, Vækerø politistasjon og Vækerøstueene, Skustadgata.
- Regionale interesser: Bestum stasjon, Lysaker jernbanebru, Barnengenområdet, Lysaker stasjon, hangar m.m. på Fornebu, banevokterbolig i Marstranderveien, Sandvika stasjonsbygning og godshus, Solstad/Åstad kulturlandskap.
- Lokale interesser: Boliger i Vennersborgveien, funkisbygg i Vækerø terrasse, Vollsvn. 8, gamle trær og villaer i Marstranderveien, boliger i Terrasseveien og

Jernbaneveien, jernbanebru over Sandvikselva, gårdene Østre og Vestre Jong med kulturlandskap, 2 bevaringsverdige hus samt vegetasjon i Asker sentrum. Vurderingen av mulige nasjonale interesser vil være en lengre prosess, og vil gå ut over høringsfristens rammer. Anleggene bes inntil en slik avklaring foreligger vurderes som nasjonale interesser.

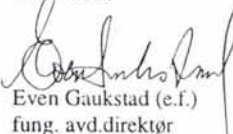
Samlet vurdering

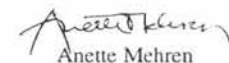
I den grad nasjonale eller viktige regionale kulturminner eller -miljøer vil gå tapt eller flyttes, bør dette fremstilles som store eller middels konsekvenser. For mindre inngrep vil vurderingen bli mer skjønsmessig. Riksantikvaren vil ut fra dagens kjente kunnskap rangere alternativene følgende:

- Store konsekvenser: H10, H20, J4
- Middels konsekvenser: H10T, H1B, H2B, Ytre linje
- Middels/små konsekvenser: J5, Indre linje, Ræverudbanen

For alternativer med store konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø varsler Riksantikvaren at det kan bli aktuelt å reise innsigelse i reguleringsfasen.

Med hilsen


Even Gaukstad (e.f.)
fung. avd. direktør


Anette Mehren

Gjenpart: Byantikvaren i Oslo
Akershus fylkeskommune, kulturetaten
Oslo kommune
Bærum kommune
Asker kommune
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
NIBR - KU bibliotek
DN
SFT
MD, PAK-avd.
MD, BFK-avd.



Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

A18

Jernbaneverket

97/04360-011

Arkivbetegnelse: 1D 532

Høring av Jernbaneverkets "Konsekvensutredning fase 2 nytt dobbeltspor Skøyen - Asker"

Vi viser til brev fra Jernbaneverket Region Sør datert 30 juni 1997 vedlagt konsekvensutredningsrapport.

Samferdselsdepartementet og Stortinget ønsker å tillegge Statens vegvesen et større planleggingsansvar for kollektivtransporten, jf St meld nr 37 for 1996-97, samtidig som Statens vegvesen har påtatt seg mer omfattende planleggingsoppgaver i Vestkorridoren enn det formelle ansvarsområdet skulle tilsi. Vegdirektoratet vil bemerke følgende:

Trafikkbildet - transportbehov

På bakgrunn av større generell trafikkvekst enn tidligere antatt og nye forutsetninger om arealutnyttelse på Fornebu som vil flerdoble trafikkpotensialet til/fra Fornebu, er det grunn til å stille spørsmål om de aktuelle alternativene for transportsystemet i Vestkorridoren vil fungere som tidligere forutsatt. Dette gjelder både veg og bane. Selv om dette ikke er fanget opp i utredningsprogrammet, er det realiteter som både Vegvesenet og Jernbaneverket må forholde seg til i videre planlegging.

Vegkontoret i Akershus vil på bakgrunn av Vegvesenets engasjement i Vestkorridoren, utarbeide en helhetlig og oppdatert trafikkrapport. Ref Vegdirektoratets brev datert 11 september 1997. Kopi vedlegges.

Trafikkoverføring til bane - prioritering av nærtrafikk

Stortinget har bestemt at jernbanen skal prioritere Oslo- og Akershus-området med tanke på at kollektivsystemet skal ta en større andel av trafikken. Dette er lagt til grunn for Vegvesenets og Jernbaneverkets fellesprosjekt i fase 1.

I KU fase 1 ble det konkludert med at kontaktflaten mellom veg og bane er liten. Det er derfor viktig, gjennom utforming av hele den kollektive infrastrukturen, å legge til rette for at mål om forsterket rolle for jernbanen kan oppnås.

Etter Vegdirektoratets syn bør knutepunktsystemet (stasjonsmønsteret) kvalitetssikres. Dette er viktig da andre aktører enn NSB også skal betjene disse knutepunktene. Det går ikke klart fram av rapporten om foreslått stasjonsmønster er kapasitetstilpasset og utformet for best mulig trafikkoverføring fra veg til bane. Det er også uklart hva

jernbanen bidrar med av "nær-trafikkapasitet" i forhold til satsingen på I-C togene. Jernbaneverket bør redegjøre for dette.

Vi viser her også til uttalelse fra Statens vegvesen Akershus angående delstrekningen Sandvika - Asker. Kopi vedlegges.

Forholdet til Fornebu

Vegdirektoratets mener at dobbeltspor via Fornebu skal utredes både trafikkalt og kostnadsmessig ut fra helhetlige systemløsninger og ikke bare for jernbanekostnader, jf også forslaget fra Oslo kommune. Konsekvensutredningen er ikke dekkende på dette punkt. De nye trafikkforutsetningene forsterker behovet for slik utredning.

Nytte/kostnadsberegninger

Den viktigste forutsetningen for nytte/kostnadsanalysen er trolig trafikkens størrelse. 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/kostnads-resultatet.

Massetransport

Vi viser til uttalelse fra Statens vegvesen Akershus.

Konklusjon

Vegdirektoratet mener at forholdet til Fornebu ikke er tilfredsstillende utredet gjennom rapportens J-alternativer.

Videre er det behov for kvalitetssikring av den helhetlige infrastrukturplanen (veg og bane) for Vestkorridoren med utgangspunkt i oppdaterte trafikkforutsetninger og måloppfyllelse med hensyn til best mulig trafikkoverføring til bane.

Forøvrig vises til uttalelse fra Statens vegvesen Akershus ved brev 30 september 1997.

Utbyggingsavdelingen
Med hilsen

Lars Aksnes
ubyggingsdirektør

Olav Kåre Fuglestad
kontorsjef

2 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet



Statens vegvesen Vegdirektoratet
 Postboks 8142 Dep
 0033 OSLO

Høringsuttalelse til Jernbaneverket Region Sørs "Konsekvensutredning fase 2 nytt dobbeltspor Skøyen - Asker"

Vi viser til Deres brev datert 1997-07-02 og brev fra Jernbaneverket 1997-06-26, og oversender herved vår høringsuttalelse til Jernbaneverkets KU fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Innholdet i utredningen

Vi mener at Jernbaneverket har oppfylt utredningsplikten i henhold til det godkjente utredningsprogrammet, med de bemerkninger og krav om tilleggstudretninger vi nevner i dette brevet. Vi vil kommentere følgende punkter i denne uttalelsen:

- Forholdet til Fornebu-utbyggingen
- Regionale effekter av dobbeltsporet
- Delstrekning Sandvika - Asker
- Massetransport

Forholdet til Fornebu-utbyggingen

Utbyggingsrammene for Fornebu er fastlagt gjennom brev fra Plan- og samordningsdept (PSD) 1997-03-04 og imøtekommet av Bærum kommune i kommunestyrevedtak 1997-04-16. Blir utbyggingsvolumet så høyt som antydnet, vil Fornebu bli et så viktig regionalt senter mellom Oslo og Sandvika at det bør vurderes likestilt med Skøyen og Lysaker med hensyn til å bli en del av jernbanenettet. Statens vegvesen Akershus ser det som meget uheldig om Fornebu får det utbyggingsvolum som er skissert i nevnte brev uten at det er vurdert et bedre regionalt kollektivtilbud gjennom Fornebu (både i retning Oslo og Sandvika). Vi er også alvorlig bekymret for belastningen på veinettet i en slik situasjon, selv med en utbygget E18. Dette fordi tyngdepunktet av arbeidsplassene i Oslo-området kan bli kraftig forskjøvet vestover uten at hele transportsystemet tilpasser den nye situasjonen.

Statens vegvesen Akershus 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 på Fornebu til det nivået som ble skissert i kommunedelplan 1.

Vi jobber nå med 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. Denne utredningen vil være ferdig i desember 1997.

Regionale effekter av dobbeltsporet

Tiltaket er tenkt finansiert gjennom Oslo-pakke 2 med lokal finansiering. Denne pakken har som formål å forere utbyggingen av kollektivsystemet i Oslo-regionen. Det er derfor viktig at Jernbaneverket synliggjør at det nye dobbeltsporet får en regional effekt for Asker og Bærum-trafikanter. Statens vegvesen Akershus mener at dette ikke kommer godt nok fram i de gjennomførte utredningene.

Trafikktallene som er vist i konsekvensutredningen viser at de største økningene i trafikken kommer som en følge av Gardermobanen, Vestfoldbanen, Sorlandsbanen og Ringeriksbanen. Vi stiller oss derfor tvilende til om dette i så stor grad bør finansieres av trafikantene fra Asker og Bærum. Vi er også skeptisk til om trafikkøkningen kan bli så stor som Jernbaneverket har beregnet. Dagens rollefordeling mellom bil og jernbanetrafikk og den utvikling vi nå ser, tilsier at det kan være vanskelig å få denne økningen i jernbanetrafikken på bekostning av biltrafikk, regionalt i Akershus.

Delstrekning Sandvika - Asker

På strekningen Sandvika -Asker viser konsekvensutredningen at kapasiteten er tenkt økt fra 17 tog/time til 35 tog/time, mens det er tenkt trafikkert med 18 tog/time (Figur 5.2-1). Vi mener at Jernbaneverket må godtgjøre nytten av en så stor kapasitetsøkning i forhold til den beskjedne trafikkøkningen på 1 tog/time. Vi mener det bør utredes andre løsninger på denne strekningen enn nytt dobbeltspor for å transportere det ene toget ekstra per time. Denne investeringen kan eventuelt utsettes inntil det er aktuelt med en bedre kapasitetsutnyttelse.

Vår kollektivutredning datert desember 1996 viser at man kan få et like godt jernbanetilbud i 2010 ved å nedlegge Høn og Vakås stasjoner som ved å bygge nytt dobbeltspor fra Sandvika til Asker. Et slikt alternativ inkludert konsekvensene av å nedlegge Vakås og Høn stasjoner burde vært utredet. Alternativt bør Jernbaneverket forsikre seg om at stasjonene Vakås og Høn blir satsingsområder for høy arealutnyttelse i kommuneplan for Asker før man vedtar å bygge et dobbeltspor for å bevare disse stasjonene. Vi viser i denne forbindelse til RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.

Massetransport

Det er meget viktig at transport av masser blir utredet gjennomgående i den videre planprosessen. Vi ser det som svært viktig at det blir så korte transportavstander som mulig på vei, da veinettet som skal benyttes er svært belastet. Det er meget uheldig

dersom transporten av masser skal gå gjennom Oslos fra før overbelastede veinett. Vi mener dette bør håndteres i egen deponiplan, samlet for Oslo, Bærum og Asker.


Tverrslagene bør legges til områder som gir minst mulig konsekvenser for lokalveinettet og med korte avstander til omlastingsplass.

For oss synes Fornebu å være det mest aktuelle landalternativ.

Annet

På spørsmålene omkring trasevalg viser vi til våre høringsuttalelser til Oslo, Bærum og Asker kommuner.

Med hilsen


Erik Furuseth
Fungerende vegsjef


Taale Stensbye



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Vår saksbehandler - innvalgsvnr
Gunnar Fitje - 22 07 36 67
Vår dato
1997-09-11
Vårt ark nr
361.1

sak 97/04360-009
Vår referanse
97/04360-009
Deres referanse

26

Statens vegvesen Akershus
Vegkontoret
Postboks 8166 Dep.
0034 OSLO

Status for planlegging av samferdselstiltak i Vestkorridoren og kopling til Fornebu - Endra forutsetninger - Oppdatert trafikkbilde

Vi viser til møte i Vegdirektoratet 4 september d.å.

Følgende planprosesser pågår:

- * KU fase 2 for dobbeltspor
- * KU fase 2 for veg
- * Fylkesdelplanlegging for kollektivsystem
- * Kommunedelplanlegging i Asker, Bærum og Oslo
- * Fornebubane
- * Fornebuutbygging

Helhetlig og oppdatert trafikkbilde/trafikkmatrise mangler.

På bakgrunn av større generell trafikkvekst enn tidligere antatt, og nye forutsetninger om arealutnyttelse på Fornebu som vil øke trafikkpotensialet vesentlig, er det grunn til å stille spørsmål om de aktuelle alternativene for transportsystemet i Vestkorridoren vil fungere som tidligere forutsatt. Vi kan heller ikke se at Jernbaneverket har vurdert dette i sin KU fase 2-rapport for dobbeltsporet.

Vegdirektoratet ber derfor Statens vegvesen Akershus utarbeide en helhetlig og oppdatert trafikkrapport som grunnlag for videre engasjement i ovennevnte planprosesser.

Plankontoret
Med hilsen

Olav Kåre Fuglem
kontorsjef


Gunnar Fitje

Kopi: Statens vegvesen Oslo

Postadresse Postboks 8142 Dep 0033 OSLO	Kontoradresse Grenseveien 92	Telefon 22 07 35 00 Telefaks 22 07 37 68	Egne kontoradresser Bruavdelingen Grenseveien 97 Telefaks 22 07 38 66	Veglaboratorer Gautstadalleen 25 Telefon 22 07 39 00 Telefaks 22 07 34 44	Driftsteknisk avdeling Gautstadalleen 25 Telefon 22 07 39 00 Telefaks 22 07 32 65
---	---------------------------------	---	--	--	--



Bærum kommune - Rådmannen
Rådhuset
Postboks 23
1301 SANDVIKA

A19a

Innk.: 14 OK 1997
03921/97 9101398
862

Høringsuttalelse "Kommunedelplan nytt dobbeltspor Skøyen-Asker"

Vi viser til brev datert 1997-08-28, samt vedlagte høringsuttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2 datert 1997-09-30.

Kommunedelplanens formål er å fastlegge en trase for nytt dobbeltsporet jernbane gjennom Bærum, og en sone langs traseen som nå båndlegges for å sikre gjennomføring av tiltaket. Fra vår uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning vil vi vektlegge følgende:

- Det er viktig å se sammenhengen mellom utbyggingsvolumene på Fornebu og etableringen av det nye dobbeltsporet
- Det er viktig at Bærum kommune ser på muligheten av å benytte Fornebu som et vesentlig område for masscoverskuddet fra utbyggingen.

Forholdet til Fornebu-utbyggingen

Utbyggingsrammene for Fornebu er fastlagt gjennom brev fra Plan- og samordningsdept (PSD) 1997-03-04 og imøtekommet av Bærum kommune i kommunestyrevedtak 1997-04-16. Bli utbyggingsvolumet så høyt som antydnet, vil Fornebu bli et så viktig regionalt senter mellom Oslo og Sandvika at det bør vurderes likestilt med Skøyen og Lysaker med hensyn til å bli en del av jernbanenettet. Statens vegvesen Akershus ser det som meget uheldig om Fornebu får det utbyggingsvolum som er skissert i nevnte brev uten at det er vurdert et bedre regionalt kollektivtilbud gjennom Fornebu (både i retning Oslo og Sandvika). Vi er også alvorlig bekymret for belastningen på veinettet i en slik situasjon, selv med en utbygget E18. Dette fordi tyngdepunktet av arbeidsplassene i Oslo-området kan bli kraftig forskjøvet vestover uten at hele transportsystemet tilpasses den nye situasjonen.

Statens vegvesen Akershus 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 på Fornebu til det nivået som ble skissert i kommunedelplan 1.

Vi jobber nå med 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. Denne utredningen vil være ferdig i desember 1997.

Massetransport

Det er meget viktig at transport av masser blir utredet gjennomgående i den videre planprosessen. Vi ser det som svært viktig at det blir så korte transportavstander som mulig på vei, da veinettet som skal benyttes er svært belastet. Det er meget uheldig dersom transporten av masser skal gå gjennom Oslos fra før overbelastede veinett. Vi mener dette bør håndteres i egen deponiplan, samlet for Oslo, Bærum og Asker.

Tverrslagene bør legges til områder som gir minst mulig konsekvenser for lokalveinettet og med korte avstander til omlastingsplass.

For oss synes Fornebu å være det mest aktuelle landalternativ.

Øvrige kommentarer

Vi støtter kommunen i at arealene ved Lysaker terminal båndlegges for å sikre arealer til den nødvendige utviklinga av et godt kollektivknutepunkt på Lysaker.

Utover dette har vi ingen andre kommentarer til kommunedelplanen enn det som går fram av vår uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning.

Med hilsen

Erik Furuseth
Erik Furuseth
Fungerende vegsjef

Taale Stensbye
Taale Stensbye

1 vedlegg

Kopi: Statens vegvesen Vegdirektoratet
Akershus fylkeskommune - Samferdselssjefen
Asker kommune
Oslo kommune - Plan- og bygningsetaten
Statens vegvesen Oslo
F, TAS, BAN, KG, AKO, CHB, HCN, JRM, KLS, TABT



Statens vegvesen
Akershus vegkontor

Vår sakshandler - innvalgsnr.
Morten Rannem - 23054366

Vår dato
1997-10-08

Vårt ark.nr
362

Vår referanse
97/06230-006

Deres referanse
TEBYPCB
S91/01338

Asker kommune
Postboks 353
1371 ASKER

Innk.: 14 OKT 1997

099021/97 s 9101338

362

A19b

Høringsuttalelse "Kommunedelplan nytt dobbeltspor Bærum grense - Asker stasjon"

Vi viser til brev datert 1997-08-28, samt vedlagte høringsuttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2 datert 1997-09-30.

Hensikten med kommunedelplanen er å velge utbyggingsalternativ for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon, samt å sikre arealer som er nødvendige i den videre planprosessen.

Vi har i vår uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning kommentert nytten av å gjennomføre dette tiltaket på strekningen Sandvika - Asker stasjon, samt massetransporten som følge av tiltaket. Vi ser det som meget viktig at transport av masser blir utredet gjennomgående i den videre planprosessen. Vi ser det som svært viktig at det blir så korte transportavstander som mulig på vei, da veinettet som skal benyttes er svært belastet. Vi mener dette bør håndteres i egen deponiplan, samlet for Oslo, Bærum og Asker. Tverrslagene bør legges til områder som gir minst mulig konsekvenser for lokalveinettet og med korte avstander til omlastingsplass.

Utover dette har vi ingen kommentarer til kommunedelplanen utover det som går fram av vår uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning.

Med hilsen

Erik Furuseth
Erik Furuseth
Fungerende vegsjef

Taale Stensbye
Taale Stensbye

I vedlegg



Statens vegvesen
Akershus vegkontor

Vår sakshandler - innvalgsnr.
Morten Rannem - 23054366

Vår dato
1997-10-17

Vårt ark.nr
362

Vår referanse
97/06230-004

Deres referanse
97/50182

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

77/63331

UEF
930025/11

A19c

28

Høringsuttalelse til kommunedelplan nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker

Vi viser til brev datert 1997-08-27, samt vår vedlagte høringsuttalelse til Jernbaneverket's konsekvensutredning fase 2 datert 1997-09-30.

Formålet med kommunedelplanens arealdel er å båndlegge område som skal avsettes til jernbane for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker. Vi vil i denne uttalelsen kommentere forholdet til Fornebu-utbyggingen og massetransporten.

Forholdet til Fornebu-utbyggingen

Vi har i vår uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning kommentert forholdet til Fornebu-utbyggingen. Utbyggingsrammene for Fornebu er fastlagt gjennom brev fra Plan- og samordningsdept (PSD) 1997-03-04 og imotekommet av Bærum kommune i kommunestyrevedtak 1997-04-16. Blir utbyggingsvolumet så høyt som antydnet, vil Fornebu bli et så viktig regionalt senter mellom Oslo og Sandvika at det bør vurderes likestilt med Skøyen og Lysaker med hensyn til å bli en del av jernbanenettet. Statens vegvesen Akershus ser det som meget uheldig om Fornebu får det utbyggingsvolum som er skissert i nevnte brev uten at det er vurdert et bedre regionalt kollektivtilbud gjennom Fornebu (både i retning Oslo og Sandvika). Vi er også alvorlig bekymret for belastningen på veinettet i en slik situasjon, selv med en utbygget E18. Dette fordi tyngdepunktet av arbeidsplassene i Oslo-området kan bli kraftig forskjøvet vestover uten at hele transportsystemet tilpasses den nye situasjonen.

Statens vegvesen Akershus 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 på Fornebu til det nivået som ble skissert i kommunedelplan 1.

Vi jobber nå med 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. Denne utredningen vil være ferdig i desember 1997.

Massetransport


Det er meget viktig at transport av masser blir utredet gjennomgående i den videre planprosessen. Vi ser det som svært viktig at det blir så korte transportavstander som mulig på vei, da veinettet som skal benyttes er svært belastet. Det er meget uheldig dersom transporten av masser skal gå gjennom Oslos fra før overbelastede veinett. Vi mener dette bør håndteres i egen deponiplan, samlet for Oslo, Bærum og Asker.

Tverrslagene bør legges til områder som gir minst mulig konsekvenser for lokalveinettet og med korte avstander til omlastingsplass.

Annet

Utover dette har vi ingen andre kommentarer til kommunedelplanen enn det som går fram av vår uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning.

Med hilsen


Erik Furuseth
Fungerende vegsjef


Taale Stensbye

1 vedlegg

Kopi: Statens vegvesen Vegdirektoratet
Statens vegvesen Oslo
SF, F, TAS, BAN, KG, KLS, AKO, JRM, CHB, HCN, TABT



Statens vegvesen

Oslo vegkontor

Oslo Kommune
Plan og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

Vegkontor Oslo
Plan-06 BYGNINGSETATEN
JOURNALNR MOTTATT ark nr
97/64222 363
29. OKT 97
AVD. VEP SAKSB. NØKKEL
MAPPEN IMEPR
930065141

Vegkontor Oslo
Håkon Ruud
22 57 55 35
Vår referanse
97/06121-010
Deres referanse

A20

Uttalelse til forslag til Kommunedelplan for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker

Viser til deres oversendelse av 1997-08-27.

Planleggingen av et nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker en del av en omfattende prosess for utviklingen av vestkorridoren. Det foregår 3 ulike KU prosesser: Fornebu, vegsystemet og dobbeltsporet som alle danner beslutningsgrunnlag for det videre planarbeid. Koordinering mellom disse parallelle planprossene er avgjørende med tanke på den sterke avhengighet det er mellom utbyggingsvolum på det nye Fornebu og dimensjoneringen av transportsystemet. En tredobling av antall arbeidsplasser til Fornebu vil sette helt nye krav til oppbyggingen og kapasitet på kollektivsystemet.

Etableringen av nye dobbeltspor for jernbanen mot Gardermoen, Ski og Asker i vest skal gjøre jernbanen i stand til å bli ryggraden i det fremtidige kollektivsystemet i Oslo. Dette er utvilsomt nødvendig, men trasevalg for denne omfattende utbyggingen vil kunne bli avgjørende for utnyttelsen og effektiviteten. Jernbanens styrke ligger i sin store kapasitet og raske fremføring.

Utviklingen av det nye dobbeltsporet mot Sandvika / Asker har stått sentralt i planleggingen av transportsystemet i Vestkorridoren. Fremkommeligheten for IC og fjerntog har gitt sterke føringer for utredningsarbeidet. Med bakgrunn av at ca. 75% av de reisende mellom Lysaker og Skøyen vil vi peke på det store behovet for at også mulighetene for å betjene Fornebu med tog på en optimal måte bli utredet.

På vegnettet i Oslo og ut hovedårene i korridorene er det et betydelig antall lange reiser. Analyser viser at ca. halvparten av trafikken ved Akersgrense kjører gjennom Bærum og at ca. 30% passerer Oslo sentrum. Motstrømstrafikken, på E18, på Frognerstranda og ved Lysaker illustrerer også at en har store mengder lange arbeidsplassreiser inne i vestkorridoren fra Øst.

Trafikken på jernbanen i vest er i stor grad knyttet til de store stasjonene, Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Dette er naturlig da det er her arbeidsplassene er lokalisert og hvor en har knutepunktene. Analysene viser at dette trafikkbildet vil forsterke seg betydelig i tiden fremover pga forventet tung arealutvikling i korridoren, og forbedring av togtilbudet. Trafikken på jernbanen innenfor Osloregionen vil bli dominerende og må derfor veie tyngst når det gjelder hvilke stasjoner som det nye dobbeltsporet skal betjene.

Vegkontor: Postboks 8037 Dep, 0030 OSLO Kontoradr.: Grensevn. 97A tlf: 22 57 55 00 faks: 22 57 55 99	Vegtrafikksentral: Postboks 8037 Dep, 0030 OSLO Kontoradr.: Akershusstranda 57 tlf: 22 00 95 00 faks: 22 00 95 55 Veg- og trafikkinformasjon tlf 175	Trafikkstasjon: Postboks 342 Økern, 0513 OSLO Kontoradr.: Østre Aker vei 50 tlf: 22 72 50 00 faks: 22 72 28 15	Bilregister tlf: 22 72 50 10 Teknisk kontroll tlf: 22 72 50 20 Førerkort tlf: 22 72 50 30 Førerprøver tlf: 22 72 50 40 Tekn. forespørsler tlf: 22 72 50 50
--	---	--	--

En tidsbesparelse på 5 - 10 min. for de regionale reisene vil kunne være langt viktigere for de tunge kollektivandelene i Osloregionen enn en marginal tidsbesparelse for de reisende å fjern og IC-tog. Jernbanens kvaliteter og kapasitet må utnyttes svært godt slik at den kan bli ryggraden i Osloregionens regionale kollektivtilbud. En slik strategi kan bidra til en radikal tilbudsforbedring for tunge regionale reiserelasjoner. En utvikling av Fornebu etter de foreliggende rammebetingelser kan vi få et arbeidsplassområde på en størrelse som en idag samlet sett har på Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker. Et slikt nivå vil bety en kraftig vekst i de regionale arbeidsreisene.

En så tung utbygging på Fornebu vil sannsynligvis kreve at jernbanen betjener området med gjennomgående spor. Forslaget (J6) fra Plan- og bygningsetaten om å legge det nye dobbeltsporet via en stasjon sentralt på Fornebu, supplert med en mulig T bane, er et forslag som knytter området til det regional 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 dobbeltsystem.

Statens vegvesen vil i sitt arbeide med banebetjening av Fornebu oppgradere trafikkgrunnlaget for vestkorridoren og analysere konkrete forslag til transportsystemet inklusive Fornebu. Baneløsningene for Fornebu inkl. J6 som foreslått i kommunedelplanen vil inngå. Statens vegvesen støtter forslaget om å få utredet J6 slik at beslutningsgrunnlaget skal bli best mulig.

En best mulig kollektibetjening av Fornebu er helt avgjørende for at transportsystemet i vestområdet ikke skal bryte sammen med den foreslåtte utbyggingen. Dette er helt avgjørende for at vegsystemet skal fungere. Ved endelig valg av løsning må dette vektlegges tyngre enn kostnadsforskjellene mellom de ulike alternativene. Målsettingen må være å få til en best mulig transportløsning for vestområdet.

Vennlig hilsen

Ole Chr. Torpp
Ole Chr. Torpp
Vegsjef

Anne Sigrid Hamran
for Anne Sigrid Hamran
Utbyggingssjef



26r

A21

Jernbaneverket	STATSBYGG
ADDET ERAMMEN	Kass.kr.
Sakslok.no: 9714149	124
Arkivbet.: 1D 552	

Deres ref:

JERNBANEVERKET REGION SØR

Plankontoret
3006

Vår ref:
KL/U1
Saksbehandler:
Kjell Lønne ☎ 22 24 79 92
Dato:
17. oktober 1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER. HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP VII-A.

7. Vedlagt oversendes til orientering Statsbyggs uttalelse til kommunedelplanene for nytt dobbeltspor i henholdsvis Oslo og Bærum kommuner. Statsbygg beklager å ha oversittet fristen for uttalelse til konsekvensutredningen, men anser høringsuttalelsene til kommunedelplanene å være dekkende for de interesser Statsbygg har i forhold til nytt dobbeltspor. Statsbygg har derfor lagt vekt på å uttale seg til disse.

Med hilsen

Ann Elin Bratset
Ann Elin Bratset
Plandirektør

Rolf H. Jensen
for Rolf H. Jensen
Fung. Plansjef



STATSBYGG
P b 8106 Dep.
0032 Oslo

Besøksadresse:
Holbergs Terrasse
Stensberggt. 25

Telefon: 22 24 28 00
Telefaks: 22 24 28 06

Bankgiro: 0629 05 70161
Postgiro: 0827 1003766
Org nr: 971 278 374



STATSBYGG

OSLO KOMMUNE - PLAN- OG BYNINGSETATEN

Trondheimsveien 5
0560 Oslo

Deres ref:

Vår ref:
KL/U1
Saksbehandler:
Terje Næss ☎ 22 24 29 57
Dato:
17. oktober 1997

området. J6 kan dekke Intercity-markedet bedre med hurtige forbindelser uten overgang, men dette utgjør tross alt en mindre andel av markedet.

Statsbygg ser det som viktig at planarbeidet nå kan bringes videre med sikte på bygging av nytt dobbeltspor etter den skisserte fremdriftsplan. Dette er også viktig for å komme nærmere en avklaring av baneløsning til Fornebu.

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

Statsbygg har ikke spesielle synspunkter på alternativvalg mellom Skøyen og Lysaker.

Med hilsen


Ann Elin Bratset
Plandirektør

Rolf H. Jensen
Fung. Plansjef

Kopi: Planleggings og Samordningsdepartementet

KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR LYSAKER SKØYEN

Det vises til Deres brev av 27.8.97 om høring av ovennevnte.

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 fremtidige Fornebu har Statsbygg bygget på dette.

I forbindelse med planarbeidet har Plan- og Samordningsdepartementet bedt om at det legges til rette for en høy utnyttelse av næringsområdene. Dette har reist spørsmålet om bybane eller kombibane alene er tilstrekkelig for å betjene Fornebu-området. De trafikkale konsekvenser av en høy utnyttelse 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 frem vinteren -98.

I det alternativ for nytt dobbeltspor som NSB og Bærum kommune anbefaler ligger også muligheten for en avgrensning av lokalspor til Fornebu. I konsekvensutredningen er dette omtalt som en lokalsløyfe om Fornebu nord. I tillegg vil Statsbygg anta at også et buttspor kan være aktuelt, som også er mulig med den anbefalte løsning H2B.

Oslo kommune har fremlagt og anbefalt en løsning for nytt dobbeltspor om Fornebu, kalt J6. Dette forslaget gir en bedre flatedekning på Fornebu enn det tidligere forslaget J4, men dekker fortsatt ikke hele området. Oslo kommune har derfor forutsatt en bybane som supplement. Vi er usikre på hvordan dette stiller seg kostnadmessig i forhold til NSB's alternativ inkl. en evt. buttsporsløsning. Betjeningsmessig synes NSB's løsning med et eget lokalspor om Fornebu å gi bedre flatedekning i det regionale marked - dvs. innen SL-





K O P I

STATSBYGG

Side 2 av 2

32

Bærum kommune
Rådmannen

Postboks 23
1301 Sandvika

Deres ref:
010.0
Vår ref: 9702694
KL/U1
Saksbehandler:
Terje Næss ☎ 22 24 29 57
Dato:
01. oktober 1997

KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR LYSAKER SKØYEN

Det vises til Deres brev av 28.8.97 om høring av ovennevnte.

Statsbygg har tidligere deltatt i utredningsarbeid vedr. 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 fremtidige Fornebu har Statsbygg bygget på dette.

I forbindelse med planarbeidet har Plan- og Samordningsdepartementet bedt om at det legges til rette for en høy utnyttelse av næringsområdene. Dette har reist spørsmålet om bybane eller kombibane alene er tilstrekkelig for å betjene Fornebu-området. De trafikkale konsekvenser av en høy utnyttelse 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 frem vinteren -98.

I det alternativ for nytt dobbeltspor som NSB og Bærum kommune anbefaler ligger også muligheten for en avgrensning av lokalspor til Fornebu. I konsekvensutredningen er dette omtalt som en lokalsløyfe om Fornebu nord. I tillegg vil Statsbygg anta at også et buttspor kan være aktuelt, som også er mulig med den anbefalte løsning H2B.

Oslo kommune har fremlagt og anbefalt en løsning for nytt dobbeltspor om Fornebu, kalt J6. Dette forslaget gir en bedre flatedekning på Fornebu enn det tidligere forslaget J4, men dekker fortsatt ikke hele området. Oslo kommune har derfor forutsatt en bybane som supplement. Vi er usikre på hvordan dette stiller seg kostnadmessig i forhold til NSB's alternativ inkl. en evt. buttspørsøsning. Betjeningsmessig synes NSB's løsning med et eget lokalspor om Fornebu å gi bedre flatedekning i det regionale marked - dvs. innen SL-området. J6 kan dekke Intercity-markedet bedre med hurtige forbindelser uten overgang, men dette utgjør tross alt en mindre andel av markedet.

området. J6 kan dekke Intercity-markedet bedre med hurtige forbindelser uten overgang, men dette utgjør tross alt en mindre andel av markedet.

Statsbygg ser det som viktig at planarbeidet nå kan bringes videre med sikte på bygging av nytt dobbeltspor etter den skisserte fremdriftsplan. Dette er også viktig for å komme nærmere en avklaring av baneløsning til Fornebu.

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

Statsbygg har ikke spesielle synspunkter på alternativvalg mellom Skøyen og Lysaker.

Med hilsen


Ann Elin Bratset
Plandirekør


Rolf H. Jensen
Plansjef



A22

BÆRUM KOMMUNE
SE
ISØVN 30.9.97
A22
19669
RÅDM/RAS



NVE
NORGES VASSDRAGS-
OG ENERGIVERK

Bærum kommune
Rådhuset
Pb 23
1301 SANDVIKA

A23

Vår ref.
VRØ/ATH
97/3864-

Deres ref.
010.0

Vår dato

10 SEPT 1997

Deres dato
28.8.97

Bærum kommune,
Rådmannen,
Postboks 23,
1301 Sandvika

HAVNE- OG
FARVANNSAVDELINGEN
Vår ref.: 2290/97 OAS/SiR
Ark.nr.: 703.3

Dato:
26.09.97

Deres ref.: 010.0


**VEDR. HØRINGSUTKAST TIL KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR
SKØYEN - ASKER.**

Det vises til plandokumenter oversendt Kystverket, 1. distrikt i ekspedisjon datert 28.08.97.

Kommunedelplanen synes ikke å ville få noen havne- og farvannsmessig betydning.

Kystverket, 1. distrikt har derfor ingen merknader til saken.

Med hilsen


Otto Synnes e.f.
Avdelingssjef


Oddvar Salomonsen

**KOMMUNEDELPLAN DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
VASSDRAGSNR. 008.A**

Det vises til oversendelse av ovenfor nevnte kommunedelplan ved brev datert 28.8.97.

Det foreliggende planforslaget ser ikke ut til å berøre NVEs ansvarsområder i vassdrag. NVE har derfor ingen merknader til forslaget. Til grunn for denne vurderingen ligger kommunedelplanen kap 4.5 der det står: "Det er en forutsetning at dagens skråning fra jernbanesporene ned mot vannet (Engervannet - vår anm.) ikke berøres av anleggsarbeidene".

Med hilsen
Region Øst


Are Mobæk
regionsjef


Arne Hamarland
overingeniør

Kopi internt: RØV

Saksbehandler: Oddvar Salomonsen

Postadresse:	Besøksadresse:	Telejenester:	Postgiro:
Postboks 3 4801 ARENDAL	Langbryggen 13 4800 ARENDAL	Telefon: 37 00 46 00 Telegramadr: Kystverket 1. distrikt, ARENDAL Telefax: 37 02 69 49 Ismelding: 37 02 42 05 (telefon/telefax)	0803 5943782

Post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

NVE
REGION ØST

Postadresse Vangsvæien 73 (irrig Engergaten)
Postadresse Vangsvæien 73
2300 Hamar

Telefon 62 51 24 00
Telefax 62 51 25 72

Postgiro 0803 5052055

Org nr
NO 970 205 034 MVA

34

A24a

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN

Sak/arkivnr.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552



Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

att: T. Indrevoll

Henvendelse til: Bjørn Egede-Nissen
Deres ref: 930065141
Saksref: 97/6046, Bet. IO 031.9
Dato:

28. 10. 1997

FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER, PARSELL SKØYEN - LYSAKER (OSLO)

Vi viser til oversendt forslag til kommunedelplan datert 27.08.97.

Etter Jernbaneverkets oppfatning betyr utleggelse av forslaget til KDP til offentlig ettersyn at nytt dobbeltspor Skøyen - Asker er kommet et betydelig skritt nærmere realisering, og vi setter pris på at Oslo kommune derved har fulgt opp det høyt prioriterte prosjektet som nytt dobbeltspor er. Endelig vedtak omkring KDP er imidlertid avgjørende for å realisere dobbeltsporutbyggingen.

Sammendrag

Jernbaneverket vil anbefale at alternativ H10 legges til grunn for videre planlegging. Jernbaneverket kan også akseptere alt. H10T. Derimot vil vi 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 ulemperne.

Når det gjelder banebetjening av Fornebu vil en avgreining fra eksisterende dobbeltspor vest for Lysaker, f.eks. i form av en jernbane, være en funksjonell og rimelig løsning. En avgreiningsløsning 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. H10 og H10T medfører mht arealinngrep og støy f.eks. ved å redusere kravene til kurvatur.

Innledning

Planlegging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker har, med bakgrunn i tidligere geografisk inndeling av regionene vært utført av Jernbaneverket Region Sør (Drammen). Fra 01.01.94 er regiongrensen flyttet til kommunegrense Asker/Lier. Når det gjelder behandling av offentlige arealplaner som statlig fagmyndighet har Jernbanedirektøren delegert oppgavene i henhold til Plan- og bygningsloven til regionsjefen. I denne saken er det derfor Jernbaneverket Region Øst som avgir uttalelse på vegne av Jernbaneverket.

Vi vil ellers legge til at det i regulerings- og detaljplanfasen er Jernbaneverket Utbygging som er tiltakshaver og sørger for utarbeiding av de nødvendige dokumenter, mens Region Øst vil forestå Jernbaneverkets formelle behandling av reguleringsplanen(e).

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Norsk Jernbaneplan 1998 - 2007 at finansiering og organisering/gjennomføring av Skøyen - Asker utredes nærmere, med sikte på ferdigstillelse av hele prosjektet i løpet av 2004. Saken skal behandles på nytt i Stortinget i løpet av høsten -97, og inngår som et viktig ledd i arbeidet med Oslo-pakke 2 (forsert kollektivutbygging).

Bakgrunn/historikk

Stortinget vedtok i 1869 at det skulle bygges jernbane fra Kristiania til Drammen. Banen ble åpnet allerede i 1872, og var ombygd til normal sporbredde samt elektrifisert i 1922. Samme år ble det åpnet dobbeltspor fram til Sandvika, mens strekningen fram til Asker ble ferdig med dobbeltspor i 1958. Siden den gang har det ikke vært større trase-/kapasitetsmessige endringer i banenettet fra Skøyen til Asker.

Strekningen er i dag en av Norges sterkeste trafikkerte jernbanestrekninger, og med åpning av Asker stasjon for flytog fra oktober 1998 vil belastningen på strekningen øke ytterligere. Når ulike togprodukter med forskjellig hastighet og stoppmønster må følge samme spor oppstår det kapasitetsmessige problemer på jernbanelinjen. Dette betyr at NSB BA i dag ikke kan stille til rådighet et togtilbud med den frekvens, hastighet og punktlighet som markedet etterspur.

Med bakgrunn i behovet for å øke jernbanenettets kapasitet fra Skøyen til Asker og for å bidra i arbeidet med et funksjonelt og kapasitetssterkt transportnett i Vestkorridoren, har Jernbaneverket, delvis i samarbeid med Statens vegvesen, gjennomført følgende:

- Melding om tiltaket "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker" utarbeidet og lagt ut til høring 1993.
- KU fase 1 for Vestkorridoren (felles vei og bane) lagt ut til høring 1994.
- Utredningsprogram for KU fase 2 for nytt dobbeltspor fastlagt av Banedirektøren i samråd med MD våren 1996. Utredningsprogram for KU fase 2 for nytt veisystem i

Vestkorridoren (E 18 med omkringliggende veisystem) fastlagt av Vegdirektoratet i samme tidsrom.

- KU fase 2 for nytt dobbeltspor lagt ut til offentlig høring juni 1997.
- Kommunedelplaner for nytt dobbeltspor i kommunene Oslo, Bærum og Asker utlagt til offentlig ettersyn august 1997. Høringsfristen for kommunedelplanene i Bærum og Asker er tilpasset høringsfristen for KU, d.v.s 1.okt.
- For Oslo's vedkommende er høringsfristen for KDP forskjøvet til 20.okt. d.å.

Ut over dette pågår en rekke planprosesser i Vestkorridoren som i større eller mindre grad berører dobbeltsporprosjektet:

Fylkesdelplan vestkorridoren

Fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren, med nytt dobbeltspor til Asker samt videre vurdering/utredning av baneløsninger til Fornebu som de høyest prioriterte prosjektene. Fylkesdelplanen har samme høringsfrist som KDP for nytt dobbeltspor i Oslo; 20.oktober d.å.

Ny E 18

Ny E 18 med tverrforbindelser er under utredning. KU fase 2 for denne skal etter nåværende framdriftsplaner foreligge i februar 1998, med tanke på oversendelse til Vegdirektoratet før ferien. Kommunedelplaner vil foreligge i februar/mars -98, med antatt sluttbehandling i løpet av 1998.

Fornebu

Kommunedelplan 1 (KDP 1) for etterbruk av Fornebu er vedtatt nov.-96 i Bærum kommunestyre. En mer detaljert kommunedelplan (KDP 2) er under arbeid, og skal legges fram til offentlig ettersyn tidlig i -98. Kommunedelplanen forutsetter at det etableres banebetjening til Fornebu fortrinnsvis i form av bybane/kombibane, uten at banesystem eller traseer foreløpig er avklart. For tiden pågår et utredningsarbeid med Statens vegvesen Akershus som tiltakshaver. Formålet er å utrede framtidig banekonsept/-system til Fornebu. Jernbaneverket deltar i dette arbeidet. For øvrig kan nevnes at KU fase 2 for nytt dobbeltspor i Bærum (samt KDP) for alt. H1B og H2B legger til rette for at det kan etableres en lokalbanesloye til Fornebu.

Kommunedelplanens innhold

Forslaget til kommunedelplan for Oslo's del av nytt dobbeltspor er lagt ut til offentlig ettersyn i 4 alternativer; H1O, H1OT, J5 og J6. De tre første er behandlet i KU fase 2, mens J6 er lagt inn fra Plan- og bygningsetaten med presisering fra etatens side at alternativet ikke er utredet til samme nivå som de øvrige. Alternativ J6 er ikke med i kommunedelplanen for nytt dobbeltspor gjennom Bærum, og lar seg heller ikke kombinere med de alternativer som er lagt inn i KDP for dobbeltsporet i Bærum. For øvrig kan H-alt. i Oslo kombineres med H-alt. i Bærum, og J5 i Oslo kombineres med J4/J5 i Bærum.

Plan- og bygningsetaten ba høsten -96 om at J6 ble tatt inn i konsekvensutredningen på lik linje med øvrige alternativer. Dette er nærmere vurdert av JBV i brev til Oslo kommune datert 14.2.97. Konklusjonen den gang var at JBV ikke fant grunnlag for å utrede J6 videre. Det må også presiseres at det ved høringen av utredningsprogrammet for KU fase 2 ikke framkom merknader fra Oslo kommune om å ta inn

andre alternativer enn de som ligger inne i KU'en, og at J6 således ikke inngår i godkjent utredningsprogram for KU fase 2.

Forslaget til kommunedelplan tar for seg følgende alternativer:

- Alt. H1O er i sin helhet et daglinjealternativ. Eksisterende kurve ved Våkerøveien foreslås noe rettet ut, og i det vesentlige på nordsiden og parallelt med eksisterende spor bygges 2 nye spor i dagen.
- Alt. H1OT bygger på alt. H1O, men mellom Bestum og Frantzebråten legges de to nye sporene i tunnel (ca. 1,5 km.). De nye sporene skal benyttes av vestgående trafikk, mens eksisterende dobbeltspor skal benyttes av østgående.
- Alt. J5 går i dagen langs eksisterende spor fra Skøyen til tidligere Bestum stasjon. Derfra legges alle fire spor i tunnel med stasjon under bakken på Lysaker, samt med videreføring av traseen mot Fornebu nord og Sandvika. Eksisterende spor må opprettholdes av hensyn til deler av godstrafikken.
- Alt. J6 følger samme trase som J5 fram til Lysaker, men bare med det nye dobbeltsporet i tunnel. Eksisterende dobbeltspor vil benyttes til lokaltog og noen godstog. Også for J6 foreslås stasjon under bakken på Lysaker kombinert med stasjon i dagen for lokaltog. Videre føres alternativet noe lenger ut på Fornebu enn J5, med stasjon for hurtigtogsporene på Fornebu og senketunnel gjennom Holtekilen før innføring til Sandvika.

Planforslaget inneholder videre Plan- og bygningsetatens målsettinger med prosjektet, der et vesentlig punkt er at etaten vil "Muliggjøre betjening av Fornebu med både jernbane og bybane/kombibane". I tillegg tas opp forutsetninger og problemstillinger, planforslagets rettsvirkning og veiledende retningslinjer for gjennomføring av planen.

I konsekvensutredningen er vurdert ytterligere to alternativer ut over de som er vist i kommunedelplanen. Disse (H2O og J4) anses imidlertid som dyrere/ dårligere enn de alternativer som foreligger i forslaget til kommunedelplan, og fra Jernbaneverkets side vurderes disse nå som urealistiske med tanke på gjennomføring.

Jernbaneverkets merknader til planprosessen, samt forholdet til KU/planprosess for ny E 18.

Plan- og bygningsetaten kommenterer i planforslaget prosessen omkring planlegging av ny E 18, og mener at det er et problem for Oslo kommune at valg av alternativ for nytt dobbeltspor kommer før valg av veialternativ. Etter PBE's oppfatning er det uheldig dersom både E 18 og nytt dobbeltspor legges i dagen med tanke særlig på støy og forsterket barriereeffekt.

Jernbaneverket vil i denne forbindelse vise til at det har vært et nært samarbeid med Statens vegvesen gjennom utredningsarbeidet. I tillegg vil vi påpeke følgende:

- Prosjektene E 18 og nytt dobbeltspor ble i første fase utredet gjennom en felles KU. Som en konklusjon på KU fase 1 skilte prosessene knyttet til vei og jernbane lag i fase 2, og det har etter vår oppfatning vært en klar felles forståelse at KU/

kommunedelplaner for de to prosjektene skulle behandles hver for seg. Dette betyr selvsagt ikke at prosjektene opererer uavhengig av hverandre, og det er avklart mellom JBV og SVA at valg av jernbanealternativ ikke legger hindringer i veien for å velge ulike/gjennomførbare alternativer for E 18.

- Mens jernbanealternativene nå synes klare (bortsett fra J6) foreligger det en rekke uavklarte spørsmål ved ny E 18 og lokalveisystemet i Bærum. Dette betyr sannsynligvis en lang og omstendelig prosess før E 18 er på plass. Jernbaneverket kan ikke akseptere at dobbeltsporprosjektet skyves ut i tid ut fra den nærmest uhåndterlige og særdeles omfattende prosess en eventuell samordning vil medføre. For Jernbaneverket er det et tilleggsmoment at utbygging av nytt dobbeltspor må komme forholdsvis raskt, og foran E 18 i tid. Dette tilsier høyere tempo i planprosessen for nytt dobbeltspor enn det som er nødvendig for E18.
- Kapasiteten på eksisterende dobbeltspor er i dag fullt utnyttet, og situasjonen vil ytterligere forverres når banen fra oktober -98 skal trafikkeres med 3 flytog pr. time. Hvis jernbanen skal bidra til å ta andeler av forventet trafikkvekst er det nødvendig at nytt dobbeltspor kan gjennomføres så raskt som mulig. Det er dessuten uheldig for omgivelsene dersom KDP-prosessen trekker unødig ut, i det trasevalget danner grunnlag for reguleringsplan og forhandlinger/ekspropriasjon knyttet til innløsning av hus/eiendommer. Så lenge KDP-prosessen pågår er usikkerheten stor for de som er/kan bli berørt av det nye dobbeltsporet.

Det nye dobbeltsporet plass i et helhetlig jernbanesystem

Byggingen av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker inngår i en samlet strategi for utviklingen av jernbanesystemet i Norge, der Oslo-området utgjør navet i systemet. Dersom det ikke er tilstrekkelig kvalitet og kapasitet på infrastrukturen i Oslo-området påvirkes store deler av banenettet, også utenfor Østlandsområdet. Hvis ikke omfattende utbyggingstiltak knyttet til opprusting av kollektivtransporten blir iverksatt vil det bety en betydelig vekst i biltrafikken i og gjennom Oslo i de kommende 15 år.

Baneutbyggingen i Oslo er ment å møte de utfordringene storbyregionen stilles overfor i neste århundre, med store volumer i rush i Østlandsområdet og ønsker om et jernbanesystem med tilbud både om høy framføringshastighet og tett stoppmønster avhengig av den enkeltes reisebehov. Økt mobilitet og økte miljøkrav vil kreve kvalitet og kapasitet av framtidens jernbanesystem. Utviklingstrekk ved regionen, med generell befolkningsvekst og tunge utbyggingsområder som Gardermoen og Fornebu, byutvikling i Oslo Indre Øst og kort og langsiktig havneutbygging er alle viktige premisser til utformingen av framtidig jernbanesystem. Jernbaneverket mener at dobbeltsporutbyggingen i de tre hovedkorridorane inn til Oslo er en nødvendig og riktig strategi. Løsningene for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker vil sikre et kapasitetssterkt og fleksibelt banesystem som gir mulighet til å betjene alle trafikantgrupper på en attraktiv måte. Jernbaneverkets forslag til stoppmønster og traséføring er basert på omfattende studier av hvor framtidens passasjerer skal reise i Oslo- og Akershusregionen.

Nytt dobbeltspor er av avgjørende betydning for å bedre kapasitet, hastighet og punktlighet i jernbanettet. 4-spors strekninger gir mulighet for å skille lokal- og tildels godstrafikken fra intercity- og fjerntogtrafikk. Det er en vesentlig forutsetning

for å investere i nytt dobbeltspor at ikke stasjons- og stoppmønster blir for tett. I så fall forsvinner mye av effekten ved å anlegge dobbeltsporet.

Lysaker er i dag et viktig knutepunkt, med et betydelig potensiale for tett arbeidsplassutvikling. Lysaker har klare fordeler som regionalt knutepunkt med bakgrunn i sterk arbeidsplasskonsentrasjon rundt stasjonen, nærhet til E 18 og bedre plassering i forhold til buss-/banesystemer fra andre deler av Bærum. Ut fra dette vil Jernbaneverket sterkt prioritere en videre utvikling av Lysaker som kollektiv-knutepunkt.

Det er påvist at en vesentlig andel av trafikken til/fra Fornebu vil være av lokal karakter, og derfor bør betjenes av lokaltog. IC-/fjerntogtrafikk vil fortsatt i stor grad være rettet mot Oslo sentrum. Uansett utvikling i øvrige knutepunkter i Oslo-området vil sentrum med stasjonene Nationaltheateret og Oslo S være det desiderte tyngdepunktet i regionen. Dette er en overordnet og svært viktig parameter når ny infrastruktur for jernbane skal utvikles, og betyr at nye jernbanespor utformes for størst mulig hastighet med færrest mulige stasjoner/stopp inn mot sentrum.

Utbygging av to stasjoner med så kort avstand som Lysaker og Fornebu synes i denne sammenheng både dyrt og uhensiktsmessig.

Banebetjening av Fornebu

Forslag til kommunedelplan behandler strengt tatt ikke dette temaet, men motivet for alt. J6 (og J5) synes å være bekymring for at JBV's anbefalte løsninger ikke gir Fornebu det kollektivtilbudet/-dekningen som synes nødvendig ut fra de rammer som nå legges til grunn for utvikling på Fornebu. Målsettingen for JBV's konsekvensutredning har heller ikke vært å anviske konkrete løsninger for banebetjening av Fornebu.

Jernbaneverket har engasjert konsulentfirma Civitas til å oppdatere vurderingene av trafikk til/fra Fornebu basert på nye og høyere tall for arbeidsplasser (d.v.s 7.000 boliger og 33.000 arbeidsplasser). De nye beregningene viser så langt at dette vil medføre vesentlig trafikkøkning til/fra Fornebu sammenlignet med tidligere beregninger (7.000 boliger/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 28000 til 47000 pr. virkedøgn, en trafikkøkning på 67%. De utførte beregninger 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 et kan betjenes av et lokaltogtilbud. Konklusjonen fra vår rapport blir dermed at behovet for et eventuelt regionalt togtilbud til Fornebu, som forutsatt i J6, er av mindre betydning. Unntaket er reiser til/fra Gardermoen, der flytog ut til Fornebu kan få en viktig andel i et attraktivt marked.

De utførte kapasitetsberegninger indikerer, innenfor de skranker som er satt når det gjelder setekapasitet og frekvens, at det ikke vil være tilstrekkelig kapasitet på banenettet til å avvikle kollektivtrafikken på tilfredsstillende måte kun med kombibane-materiell. Dette gjelder særlig i rushperiodene, der det vil være nødvendig å supplere med lokaltogmateriell som har vesentlig høyere setekapasitet. Ved det utbyggingsvolum som tidligere er vurdert (7000 boliger/15000 arbeidsplasser) ville det trolig vært tilstrekkelig med kombibane-materiell også i rushperiodene.

Dette viser at en avgrensning fra eksisterende dobbeltspor vest for Lysaker, og med jernbaneinfrastruktur fram til Fornebu Nord, vil være en god og framtdsrettet løsning i forhold til aktuelle utbyggingsvolumer/persontrafikkmarkeder på Fornebu. En slik bane vil kunne trafikkeres både med lokaltogmateriell og lettere kombibane-materiell. Dette gir stor fleksibilitet når det gjelder å betjene Fornebu med et bane-basert kollektivtilbud som er tilpasset etterspørselen fra et utbygd Fornebu. Bane-sysytemet vil fullt ut være i stand til å håndtere de aktuelle trafikkmengder ved en maksimal utbygging som angitt over. En slik løsning gir dessuten muligheter til å betjene Fornebuområdet med flyplasstog under forutsetning av at de markedsmessige muligheter er til stede. Dette kan skje ved at flyplasstog, som fra høsten 1998 skal snu på Oslo S, trekkes ut til Fornebu for vending. Dette må imidlertid vurderes nærmere av aktuelle trafikkseksjoner.

Hvor vidt det også finnes andre baneløsninger som gir tilfredsstillende kollektivtilbud for Fornebu vil avklares gjennom den utredning som utføres i regi av SVA. Trase-foringer fra Fornebu nord og videre ut på Fornebulandet, evt. vendesløyfe/hensettingsareal for lokaltog, om banen skal videreføres som bybane med buttspor eller sløyfe mot Sandvika må avklares i denne forbindelse. For disse spørsmål har JBV ingen sterk preferanse.

En bybane/kombibane gir en helt annen flatedekning på Fornebu enn et rent jernbanekonsept. Ønsket om både nytt dobbeltspor og bybane/kombibane 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. Dette gir langt dårligere samfunnsnytte både for dobbeltsporet og for kombibane/bybane.

Civitas vil dokumentere trafikkberegningene og kapasitetsvurderingene nevnt over i en egen rapport, som vil bli oversendt Oslo kommune så snart den foreligger.

Øvrige kommentarer til aktuelle utbyggingsvolumer på Fornebu

Det kan ut over det ovenstående nevnes at trafikkberegningene viser at angitte rammer for boliger og arbeidsplasser på Fornebu vil medføre svært skjev retnings-balanse på trafikken, med større trafikkstrømmer inn til Fornebu i morgenrushet og tilsvarende ut om ettermiddagen. Dersom kollektivtrafikken skal avvike hele eller deler av denne skjevheten blir det behov for økt materiellinnsetning i svært avgrensede deler av døgnet, noe som er ugunstig rent driftsøkonomisk. Mest optimalt for kollektivbetjeningen vil det være om antall boliger og antall arbeidsplasser balanserer slik at transportbehovet er noenlunde likt fordelt til/fra området i makstimen. Beregningene viser at arbeidsreiser knyttet til 12000 boliger omtrent vil balansere arbeidsreiser til 15000 arbeidsplasser.

Ut fra dette kan det stilles spørsmål ved om det er samfunnsmessig riktig å bygge ut Fornebu med den sammensetning av boliger og arbeidsplasser som angitt i sentrale retningslinjer. Det er behov for en nærmere vurdering av hvilken trafikkbelastning et fornuftig dimensjonert vei- og banesystem egentlig tåler (tålegrense) med sikte på et optimalt samvirke mellom transportsystem og utbyggingsvolumer/-enheter på Fornebu. Den enorme utbygging som antydes i de sentrale retningslinjer synes, selv med høy kollektivandel, å gi belastninger på veinettet i området som verken er ønskelig eller trafikkmessig forsvarlig.

I tidligere vurderinger i tilknytning til banebetjening av Fornebu har det ut fra de rammer for boliger og arbeidsplasser som da var aktuelle vært stilt spørsmål ved om det i det hele tatt er markedsgrunnlag for banebetjening. Når nye direktiver/rammer kort tid etter snur opp ned på dette er det grunn til noen spørsmål: I hvilken grad er utvikling på Fornebu vurdert opp mot utviklingen i andre (særlig knutepunkter) områder som Lysaker, Skøyen, Bjørvika, Bryn/Økern, m.v? Er det byggevolum/arealutnyttelse som skal gi alle premisser for transportsystemet, eller bør dimensjonering av transportsystemet inn som en av flere premisser når det gjelder arealutnyttelsen?

Er forholdet boliger/arbeidsplasser gitt, eller bør boligantallet økes på bekostning av antallet arbeidsplasser (gir en jevnere reisefordeling og lavere punktbelastning i rushtiden, mer i tråd med RPR for samordnet areal- og transport)?

Dette er spørsmål av regional/nasjonal karakter som krever omfattende behandling og der entydige svar sannsynligvis ikke kan gis. Etter vår oppfatning er det ikke rimelig at videre behandling av nytt dobbeltspor må avvente slike prosesser.

Alternative driftsopplegg med alt. J6

Trafikkberegningen viser at dersom nytt dobbeltspor om Fornebu, d.v.s alt. J6, skal kunne bidra til å avvike trafikk til/fra Fornebu i særlig grad, må dobbeltsporet også trafikkeres med lokaltog. Dette vil stjele en god del av forventet kapasitet på det nye dobbeltsporet, hvilket ikke er i tråd med samfunnets hovedmotiv for å investere store summer i ny jernbaneinfrastruktur på strekningen Skøyen - Asker. JBV mener det er av stor viktighet å skille lokaltog fra de øvrige togprodukter (fjerntog, IC-tog, flytog og lokaltog ekspress). Dersom lokaltog skal gå både på nye og gamle spor vil Lysaker stasjon i 2 plan bli forvirrende og vanskelig å forholde seg til. For øvrig vil togprodukter ut over lokaltog som i J6 forventes å stoppe på Fornebu fylles opp med lokalreisende, hvilket IC- og fjerntogene ikke er ment for og heller ikke har setekapasitet til. Dette gir en urasjonell og lite siktemessig utnyttelse av de ulike togtilbud som foreligger i regionen.

Utbygging på Fornebu vil strekke seg over en lengre periode. Dette betyr at transportløsningene, inkludert et nødvendig kollektivsystem, kan utvikles over tid. Dersom et jernbane-/kombibanesystem på lang sikt likevel får problemer med å takle de høyeste utbyggingsvolumene vil det fortsatt være fullt mulig en gang i framtida å anlegge en egen bybane i eksisterende E 18 (forutsatt at ny E 18 legges i tunnel).

Framtidig etablering av Lysaker som attraktivt og funksjonelt kollektivknutepunkt Parallelt med utviklingen av nytt dobbeltspor bør planlegging av Lysaker som kollektivknutepunkt igangsettes. Her er det naturlig at Jernbaneverket har en sentral rolle i samarbeid med involverte kommuner og andre offentlige etater. I denne forbindelse er Lysaker stasjon vesentlig (plassering, over/under bakken etc.), samtidig som ny E 18 og banesystem til Fornebu også legger viktige premisser for knutepunktet. Det blir sannsynligvis nødvendig å utvikle Lysaker i etapper, samt å hindre nedbygging av arealer før behovet for busser, taxi, parkering/sykkelparkering og "kiss and ride" er avklart.

Merknader til de enkelte traseforslag i kommunedelplanen

1) Alt. H10 er Jernbaneverkets anbefalte forslag. Fordeler/ulempes er beskrevet i KU fase 2 (kostnader/nytte-kost, etappevis utbygging, langt mindre masseoverskudd, stasjon i dagen på Lysaker m.v) og skal ikke gjentas her. Ut over dette har daglinjealternativet tekniske og togdriftsmessige fordeler, i tillegg til at kostnader til drift og vedlikehold er høyere for tunnel enn daglinje. Med den etter hvert svært høye tunnelandelen mellom Oslo S og Drammen er det også et tilleggsmoment at mulige dagstrekninger bør opprettholdes av hensyn til de reisende. JBV er likevel innforstått med at støy, barrierevirkninger, antall bus som må innløses etc. kan være vesentlige momenter som taler mot dette alternativet, og vil ikke uten videre stå fast på at H10 skal legges til grunn for videre planlegging. Vi vil imidlertid nevne dette alternativet gjør det enklere å etablere en eventuell lokal stasjon på Vækerø. Ellers gir H-alternativene en klart bedre stasjonsløsning på Lysaker enn J-alternativene, som både er dyrere, mer utrygge for passasjerene og vanskeligere å orientere seg i enn en stasjon i dagen.

2) Alt. H10T er et noe dyrere alternativ enn H10, men færre boliger blir støyutsatt og færre boliger må innløses. Jernbaneverket vil kunne akseptere dette alternativet selv om det teknisk og jernbanemessig er en noe dårligere løsning. I den videre detaljplan- og reguleringsprosess er det et mål for Jernbaneverket å minimalisere ulempene for omgivelsene, Vi vil se på muligheten av å opprettholde eksisterende dobbeltspor ved Vækerø i stedet for å rette det ut, slik at det blir færre inngrep i eksisterende eiendommer. I tillegg til tunnelen for nytt dobbeltspor planlegges kulvert som trekkes så nær Skøyen stasjon som mulig. Mot vest (ved Sollerud synes det vanskelig å føre tunnelen særlig lenger p.g.a eksisterende kloakktunnel og tekniske forhold knyttet til Lysaker stasjon. Hvis det blir vedtatt at det skal bygges en jernbanesløyfe med lokaltogbetjening på Fornebu vil det være aktuelt å snu noen lokaltog der i stedet for på Skøyen. Dette vil trolig redusere aktiviteten på Bestum snustasjon, med påfølgende bedring i støyforhold m.m for eksisterende boligbebyggelse i dette området. Sammenlignes alt. H10T med J6 kan konstateres at eneste forskjellen grovt vurdert er to nye spor i dagen fra tunnelåpningen ved Sollerud og fram til Lysaker. Nødvendige støy- og andre miljøtiltak bør kunne avhjelpe mulige ulemper som kan oppstå på denne strekningen.

3) Alt. H10T variant A, som innebærer linjeføring i stedet for retningsdrift på Lysaker, er et nytt innspill fra Oslo kommune med til dels vesentlige konsekvenser. Alternativet medfører at begge hurtigtogspor må legges på nordsiden av lokaltogsporene, og at mere trafikk legges i tunnelen ved Vækerø. Konsekvensene av alternativet er noe mindre og rimeligere inngrep ved Vollsveien, økte inngrep og større kostnader rundt nedføringen ved Bestum, økt støybelastning vest for Lysaker og større inngrep ved avgrensingen av jernbane/kombibane til Fornebu fordi avgrensingen vil bli liggende i dagen.

Jernbaneverket har hittil prioritert retningsdrift på Lysaker (og øvrige stasjoner på strekningen Skøyen - Asker) med bakgrunn i at dette gir større kapasitet på sporene og bedre fleksibilitet for togtrafikken. Dersom alt. H10T velges som endelig trase for nytt dobbeltspor er vi imidlertid villige til å vurdere variant A nærmere i den forestående detaljplanfasen.

4) Alt. J5 fører samtlige 4 spor i tunnel fra gamle Bestum stasjon og ut til Fornebu.

Her anlegges stasjon på lokaltogsporene, som føres i tunnel med stor stigning opp til Stabekk stasjon. Dobbeltsporet for fjerntog/intercity-tog føres i tunnel nesten fram til Sandvika stasjon. I dette alternativet må eksisterende dobbeltspor beholdes fra Bestum til Stabekk fordi det i rush-tiden ikke vil være tilstrekkelig kapasitet til godstogtrafikken på nytt banesystem. Eksisterende bane kan også være viktig som reservesystem dersom tunnelen må stenges.

For øvrig er det en rekke negative momenter knyttet til alt. J5. Det er dyrt (minst 400 mill. kr. dyrere enn H10T), det er en rekke anleggs- og driftsmessige ulemper knyttet til en stasjonsløsning under bakken på Lysaker (problemer med Lysakerelva i anleggsperioden, utrygghet, vind-/trykkproblemer og høyere kostnader til drift og vedlikehold når anlegget er satt i drift), og alternativet krever sammenhengende utbygging fram til Sandvika før det kan hentes ut full nytte av tiltaket. Med mindre det anlegges stasjon på fjerntogsporene på Fornebu gir alternativet snarere en dårligere løsning for jernbane/kombibane til Fornebu enn det H10/H10T kan gi. Etter Jernbaneverkets oppfatning er eventuelle fordeler ved J5 langt fra tilstrekkelige til å oppveie de økte kostnader og store ulemper alternativet etter vår oppfatning medfører. Jernbaneverket må ut fra ovenstående varsle innsigelse dersom Oslo kommune legger dette alternativet til grunn ved endelig behandling av kommunedelplanen for nytt dobbeltspor.

5) Alt. J6 er tatt inn av Oslo kommune uten forutgående konsekvensutredning. Her foreslås nytt dobbeltspor etter omtrent samme trase som J5, men traseen foreslås noe lenger ut på Fornebulandet enn J5. Dette betyr at en eventuell stasjon kan legges litt mer sentralt i forhold til den utbygging som skal skje på Fornebu, men også at det nye dobbeltsporet må føres i senketunnel gjennom Holtekilen for å komme inn til Sandvika stasjon. Viktigste forskjeller fra J5 er at det kun anlegges nytt dobbeltspor under Lysaker, og at det anlegges stasjon på de nye sporene i stedet for lokaltogsporene på Fornebu.

Plan- og bygningssetaten begrunner forslaget med at det gir mulighet for regional banetransport til Fornebu, at det er vel egnet for å utnytte eksisterende dobbeltspor mellom Lysaker og Skøyen til kombibanetraffikk, at det er det eneste alternativet som matcher de siste prognosene for arbeidsplasser/boliger på Fornebu og at alternativet ikke medfører innløsning av bolighus i Oslo. Alt. J6 vil også kunne knytte Fornebu direkte til den nye hovedflyplassen og til de tre utbyggingskorridorene rundt Oslo.

Dersom Oslo kommune ønsker å legge J6 til grunn for videre planlegging kreves full konsekvensutredning etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven. Dette betyr i så fall en vesentlig utsettelse av hele planprosessen (anslagsvis 1-2 år), i det J6 ikke kan vedtas som alternativ før det foreligger godkjent KU. Etter Jernbaneverkets oppfatning er en slik utsettelse særdeles uheldig, og ikke i samsvar med det behov samfunnet har for gjennomføring av prosjektet (kfr. Stortingets ønske om ferdigstilling av dobbeltsporet i løpet av 2004). En utsettelse er uheldig både for de som blir fysisk berørt av det framtidige anlegget, og for de som kan bli berørt men likevel ikke blir det. I tillegg vil en utsettelse av prosessen med nytt dobbeltspor også ramme framdriften i planleggingen av selve Fornebu.

Av andre momenter knyttet opp mot J6 vil vi nevne følgende:

- Plan- og bygningssetaten har forutsatt kostnader til J6 i størrelsesorden 1900 mill. kr., mens JBV's foreløpige beregning tilsier anleggskostnader på ca. 2230 mill. kr. JBV har benyttet samme enhetspriser som for øvrige alternativer, og kommunen har etter vår oppfatning undervurdert kostnader forbundet med jernbaneteknikk og benyttet for liten påslagsprosent i forhold til de øvrige alternativer. Korrekt for dette, samt for vårt overslag på senketunnel som er ca. 100 mill. kr høyere enn kommunens, vil disse to overslagene ligge relativt nær hverandre. Vi vil i denne forbindelse nevne at for de merkostnader alt. J6 representerer kan det alternativt etableres en baneløsning på Fornebu som har vesentlig bedre flatedekning og tilgjengelighet enn J6.
- Plan- og bygningssetaten hevder at fordelene ved J6 er at den store reservekapasiteten på eksisterende Drammenbane muliggjør en kombibanedrift som ikke er avhengig av hvilken framtidig kapasitet som må reserveres togdriften når ny Oslo-tunnel er bygget. Vi kan ikke se at det skal være noen vesentlig forskjell på J6 og H-alternativene i denne forbindelse. Det eneste som kan frigjøre kapasitet i lknytning til J6 er at det i tillegg til stasjon under bakken på Lysaker bygges 4-spors stasjon i dagen. Dette påvirker imidlertid bare i liten grad kapasiteten på linjenettet videre innover mot Oslo sentrum.
- På samme måte som H10T variant A vil alt. J6 trolig få en avgrensning av kombibane mot Fornebu som sterkt vil berøre bebyggelsen vest for Lysaker.

Jernbaneverket mener ut fra ovenstående at en rekke momenter taler for at nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker gjennomføres som et H - alternativ. Alt. J6 er svært skissemessig utredet fra Plan- og bygningssetaten, med faglige begrunnelser som etter vår oppfatning ikke er tilstrekkelig underbygd. Prosesser knyttet til Vestkorridoren har pågått gjennom flere år mellom en rekke faglig tunge tungt aktører, også Plan- og bygningssetaten, og vi vil igjen presisere viktigheten av at prosessene knyttet til det nye dobbeltsporet kommer i mål. Det er i denne sammenheng nødvendig å huske at det etter kommunens trasevedtak fortsatt gjenstår en omfattende detalj- og reguleringsprosess før spaden kan stikkes i jorda.

På dette grunnlaget varsler Jernbaneverket innsigelse hvis Oslo kommune prioriterer alternativ J6 for videre utredninger og eventuell gjennomføring. Alternativet er ikke tilstrekkelig utredet, og det har vesentlig høyere kostnader og dårligere funksjonalitet enn H-alternativene. Dessuten lar ikke J6 seg kombinere med de alternativene som er lagt ut i forslaget til kommunedelplan for Bærum.

Jernbaneverkets merknader til øvrige deler av planforslaget.

Til kapitlet om "Planens rettsvirkning med kommentarer" har vi bare mindre merknader:

Når det gjelder eventuelle dispensasjoner for tiltak innenfor båndlagte områder bør det utvikles nødvendige rutiner mellom PBE og JBV. Vi bør som hovedregel motta alle søknader, både ved at JBV uttaler seg til større tiltak og at vi mottar avgjørelsene fra PBE i mindre/kurante saker.

Til "Veiledende retningslinjer for gjennomføring av planen" vil vi påpeke følgende:

- Vi er enige i at reguleringsplanene for nytt dobbeltspor i nødvendig utstrekning må vise utforming av omgivelsene. Det er imidlertid viktig at PBE og JBV blir enige om reguleringsstemaer og planavgrensning så snart trasevalget er avklart. JBV kan i det vesentlige ikke ta ansvar for mer omfattende planavklaringer enn det som er nødvendig av hensyn til framføring av nytt dobbeltspor, samt for de eventuelle omlegginger av veisystem m.m som blir nødvendig som følge av dette.
- Det er et selvsagt ledd i videre detalj- og reguleringsarbeid at Jernbaneverket går nærmere inn på spørsmålet om støy, strukturstøy og vibrasjoner. Eventuelle tiltak som skal gjennomføres må vurderes opp mot veiledende støygrenser, men også i forhold til kostnader for og nytte av tiltakene. Vi er enige med PBE i målsettingene om å strekke seg etter de laveste verdiene, men det er ikke mulig å garantere absolutt på nåværende stadium i prosessen.
- Som ledd i arbeidet med detalj- og reguleringsplan vil JBV utarbeide et eget miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen. Her vil avbøtende tiltak, masseutkjøring, massedeposering, forurensningsspørsmål m.v bli nøye gjennomgått og avklart.

Til kapitlet om etterbruk av arealer som ikke inngår i framtidig jernbanearreal har vi et par merknader:

- Hvor vidt (verneverdige) bygninger som går med i forbindelse med anlegget skal rives eller flyttes må klarlegges gjennom reguleringsprosessen. Generelt skal det sterke argumenter til før bygninger flyttes. Eventuelt vern av gamle Bestum stasjon må diskuteres med NSB BA.
- For strekningen Sollerud - Lysakerelva foreslår PBE over en del av strekningen utkraging over sporene i form av gang-/sykkelvei eller fullt lokk. Jernbaneverket er generelt skeptisk til konstruksjoner over sporene, og en gang-/sykkelvei som foreslått kan medføre farlig nærhet til kontaktledningsanlegget. Vi er enige i at ideer bør diskuteres, men vil ikke forkutere de foreslåtte løsningene.
- For de øvrige deler har vi ingen kommentarer, men vil gi ros for en grundig og grei gjennomgang av problemstillingene.

Når det gjelder siste kapittel, "Plan- og bygningssetatens vurderinger", er det positivt at PBE understreker dobbeltsporets nødvendighet for å oppnå et høyverdig kollektivnett i Vestkorridoren. Det er videre positivt at PBE uttrykker bekymring for lave investeringsrammer, men det er ikke grunnlag for å hevde at dette betyr at JBV kun vil prioritere H10. Med bakgrunn i sterke lokale krav om jernbanen i tunnel og vår aksept av H10T som et reelt alternativ vil Jernbaneverket, uansett årlige rammer, være innstilt på å akseptere tiltak som strekker seg noe ut over de billigste og enkleste løsningene.

Alt. J6 er kommentert foran. Det gis imidlertid kommentarer til en framtidig utvidelse av Oslo-tunnelen som ikke bør stå uimotsagt. Jernbaneverket har i forbindelse med behandling av Nye Nationaltheateret stasjon framholdt at Oslo-tunnelen i overskuelig framtid har tilstrekkelig kapasitet når Nationaltheateret og Skøyen er bygd ut.

I konklusjonen er PBE opptatt av at kostnader for bybane/kombibane ikke inngår i de overslag som inngår i Jernbaneverkets hovedplan/KU. Tema for de utredninger Jernbaneverket har ansvar for i denne sammenheng er nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, og ikke baneløsninger til Fornebu. Som nevnt pågår egne utredninger om baneløsninger til Fornebu, og det er for tidlig å trekke konklusjoner nå.

Å trekke bybane/kombibane inn i Jernbaneverkets utredninger vil, på samme måte som ønsket om utredning av J6 og samordning med E 18, kunne forlenge planprosessene på ubestemt tid. Etter vår oppfatning er det tvilsomt om det oppnås særlig mer enn forlenget saksbehandling og mer eller mindre handlingslammelse ved de omfattende samordningskrav PBE stiller til tiltak/prosesser i Vestkorridoren.

Oppsummering/konklusjon

Kort oppsummert vil Jernbaneverket anbefale at Oslo kommune legger følgende til grunn ved videre behandling av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, parsell Oslo:

- Jernbaneverket anbefaler at alt. H10 legges til grunn for videre planlegging.
- Jernbaneverket kan akseptere alt. H10T dersom dette legges til grunn for videre planlegging.
- Jernbaneverket varsler innsigelse dersom Oslo kommune vedtar alt. J5 som trase for videre planlegging.
- Jernbaneverket varsler innsigelse hvis Oslo kommune vedtar alt. J6, med grunnlag i at det har vesentlig høyere kostnader og dårligere funksjonalitet enn anbefalt løsning. I tillegg lar ikke alternativet seg kombinere med de alternativer som er lagt ut i forslaget til kommunedelplan for Bærum, og alternativet er ikke tilstrekkelig utredet.

Jernbaneverket har ellers ikke merknader av en slik art at det er grunnlag for å varsle innsigelse til andre deler av plandokumentet. Vi forutsetter i likhet med Plan- og bygningssetaten at en del av de spørsmål som er kommentert løses i den videre detalj- og reguleringsfase, og vi viser også til miljøoppfølgingsprogrammet som vil bli utarbeidet som føring for anleggsfasen.

Når de innkomne merknader til KU fase 2 er gjennomgått vil Jernbaneverket vurdere om det er aktuelt å gjøre endringer i forhold til JBV's foreløpige anbefaling av alternativ. En slik vurdering vil bli foretatt før Oslo kommune gjør endelig trasevedtak i kommunedelplanen, som igjen er avhengig av godkjent KU.

Ut over dette vil vi gjenta behovet for rask behandling av planforslaget i kommunen med sikte på gjennomføring av nytt dobbeltspor, og derigjennom et kapasitetssterkt og funksjonelt kollektivnett, så raskt som mulig.

Med vennlig hilsen



Jens Melsom
regionsjef

Gjenpart: Bærum kommune, rådmannen, Kommunegården, 1300 Sandvika
NSB BA Eiendom Oslo, 0048 Oslo

Kopi: AD, JD, IDS, JDMp, JS, JU v/ØAG, JMe, OvS, ToF, BEN, kopiboka, saken

Jernbaneverket

Region øst

A 24b

Bærum kommune
Rådmannen
Postboks 23
1301 SANDVIKA



Henvendelse til: Torgeir Fossnes

"b270997"

Deres ref:

Saksref: 97/6661 IO 031.9

Dato:

- 2 OKI 1997

KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELSPOR SKØYEN-ASKER I BÆRUM KOMMUNE HØRINGSUTKAST

Viser til utsendte protokoll fra formannskapsmøtet den 20.08.1997 med tilhørende dokumenter, samt åpent møte i forbindelse med utleggingen av kommunedelplanen til offentlig ettersyn den 08.09.1997.

Vi setter pris på at nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, som er et av de høyest prioriterte prosjektene i Jernbaneverket, med dette kommer et betydelig skritt nærmere realisering.

Innledning

Planleggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker har med bakgrunn i tidligere geografisk inndeling av regionene vært utført av Jernbaneverket Region Sør (Drammen). Fra 01.01.94 er regiongrensene blitt justert slik at det er Jernbaneverket Region Øst (Oslo) som nå koordinerer og avgir uttalelse på vegne av Jernbaneverket i forbindelse med offentlig arealplanlegging i det sentrale Østlandsområdet. Jernbanedirektøren har delegert oppgaver i forhold til Plan- og bygningsloven til regionene ved regionsjefen.

Bakgrunn/historikk

I 1994 ble det utarbeidet en felles KU fase 1 av NSB og statens vegvesen i Oslo og Akershus som omhandlet konsekvensene for utbygging av E18 mellom Framnes og Asker og nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker, foruten en trafikkanalyse for kollektivtrafikken i Vestkorridoren. Våren 1996 fastsatte NSB Banedirektøren og Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet utredningsprogrammer for KU fase 2, ett for nytt dobbeltspor og ett for vegutbygging. Behandlingen av KU fase 1 gav som resultat at

det kunne arbeides videre med KU fase 2 for nytt dobbeltspor uavhengig av framdriften for KU fase 2 for vegsystemet.

I KU fase 2 for nytt dobbeltspor er de fastsatte trasèalternativene for jernbane bearbejdet og utredet i henhold til det fastsatte utredningsprogrammet. Dette arbeidet er utført i nært samarbeide med kommunene.

På denne bakgrunn har kommunen utarbejdet forslag til kommunedelplan. KU fase 2 og kommunedelplanen har samme høringsfrist. Trasèen for det nye dobbeltsporet fastlegges gjennom vedtatt kommunedelplan.

Kommunedelplanens innhold

På strekningen Lysaker-Sandvika viser kommunedelplanen tre alternativer for ny trasè gjennom Bærum. Alternativene kalles H1B, H2B og J4. H-alternativene forutsetter bruk av eksisterende Lysaker stasjon. J-alternativet går i dyp tunnel under Lysakerelven, via tunnel til Fornebu Nord, og videre i tunnel til Sandvika.

Vest for Sandvika viser kommunedelplanen tre aktuelle alternativer. Alternativene kalles Indre linje, Ytre linje og Ræverudlinjen. Indre linje/Ytre linje er i prinsippet like. Ræverudlinjen går noe lenger nord og ivaretar spesielt hensynet til Ringeriksbanens avgreining.

Kommunedelplanen gjennom Bærum inneholder følgende trasèalternativer:

Alternativ H1B er i større grad enn de andre alternativene basert på dagstrekninger. Det nye dobbeltsporet følger eksisterende dobbeltspor ut fra Lysaker stasjon og går i dagen til forbi terrasseblokkene vest for Stabekk stasjon. Alternativet går i en kort tunnel mellom Vollsveien og Marstranderveien. Alternativet går videre i tunnel fra Stabekk til Enger vannet. Videre i dagen fram til Sandvika stasjon. Tverrslag/nødutgang munner ut ved gartneriet mellom Ramstadsletta og dagens jernbane.

Alternativ H2B. Det nye dobbeltsporet følger eksisterende dobbeltspor ut fra Lysaker stasjon. Fra Vollsveien går alternativet i tunnel fram til Engervannet. Lokaltogsporene har en kort tunnel ved Lysaker. Videre i dagen fram til Sandvika stasjon. Det er foreslått tverrslag/nødutgang med tilknytning til Gamle Drammensvei sør for golfbanen på Ballerud samt nødutgang som munner ut ved Engerjordet.

Alternativ J4. Det sentrale med dette alternativet er at både lokalsporene og fjernogsporene legges via Fornebu i dyp tunnel under Lysakerelven. Lokaltogsporene samles i en dobbeltsporet tunnel og stiger opp til lokalstasjon i dagen på Fornebu. Stabekk stasjon må flyttes noe vestover for å tilkoble lokalsporene til eksisterende spor. Fjernogsporene fortsetter i tunnel fram til Engervannet. Videre i dagen fram til Sandvika stasjon. Eksisterende spor mellom Lysaker og Stabekk vil bli beholdt.



Jernbaneverket

Det er foreslått nødutgang via ny Lysaker stasjon. Et annet tverrslag/nødutgang munner ut ved gartneriet mellom Ramstadsletta og dagens jernbane. Tverrslag/nødutgang også ved Holtekilen.

Indre linje/Ytre linje. Alternativene er sammenfallende og går i dagen ut fra Sandvika. Fra Jong til Asker går alternativene hovedsakelig i tunnel. Ringeriksbanens avgreining på Jong vil for hvert spor medføre lange kulverter. Det vil være behov for snustasjon langs dagens spor på Jong.

Ræverudlinja. Alternativet går i dagen ut fra Sandvika. Fra Jong til Asker går alternativet hovedsakelig i tunnel, noe lenger nord enn Indre/Ytre linje. Ringeriksbanen avgreiner i tunnel. I Jong-området vil det bli lange kulverter og behov for snustasjon langs dagens spor.

Jernbaneverkets merknader og kommentarer til kommunedelplanen

Jernbaneverket og Bærum kommune har gjennom plan- og utredningsfasen utviklet et godt samarbeide rundt de problemstillinger og muligheter et nytt dobbeltspor fører med seg. Det er enighet om behovet for nytt dobbeltspor og nødvendigheten av å holde en meget stram framdrift i det videre arbeidet med regulerings- og detaljplanene. Dette bl.a. for å minimalisere ulempene for de båndlagte områdene som vises i kommunedelplanen, og redusere usikkerheten for de som blir berørt av prosjektet.

På bakgrunn av en samlet vurdering anbefaler Bærum kommune alternativ H2B (tunnel-alternativet) som trasèvalg på strekningen Lysaker-Sandvika, og alternativ Ræverudlinjen som trasèvalg vest for Sandvika. Dette er i samsvar med Jernbaneverkets anbefalinger.

Jernbaneverket mener at forslaget til kommunedelplan med tilhørende bestemmelser og retningslinjer er tjenlig som grunnlag for endelig valg av trasè for nytt dobbeltspor i forbindelse med sluttbehandlingen av kommunedelplanen.

Ut fra overnevnte kommentarer er det fra Jernbaneverkets side sterkt ønskelig at kommunen ved sluttbehandlingen av kommunedelplanen vil realitetsbehandle trasèvalget, selv om detaljerte avklaringer gjenstår og derfor ikke er endelig utredet. Disse avklaringene vil uansett være en nødvendig, og naturlig del av det videre arbeidet med regulerings- og detaljplaner for områdene.

Forøvrig konstaterer vi at Oslo kommune i sin kommunedelplan har lagt ut et alternativ som ikke inngår i Bærum kommunes kommunedelplan, og at det derfor er lansert et alternativ hvor det ikke er samsvar over kommunegrensene.

Jernbaneverkets kommentarer til båndlagte områder

I forbindelse med bestemmelsene til kommunedelplanens arealdel stilles det plankrav til arealene på Lysaker. For de deler av planområdet som omfattes av plankravet settes tidligere stadfestede regulerings- og bebyggelsesplaner ut av kraft. Jernbaneverket er enig i denne vurderingen. Etter at trasèvalg for nytt dobbeltspor er vedtatt og avklaringer omkring baneløsninger til Fornebu foreligger, er det naturlig å



Jernbaneverket

få endelig fastlagt en helhetlig løsning for den nye kollektivterminalen på Lysaker. Denne reguleringen må sikre en samordnet løsning med bl.a. jernbanestasjon, bussterminal, eventuell bybane/kombibane, næring og lokalvegnett. Planleggingen bør foregå i et utstrakt samarbeide med berørte parter og bør starte opp snarest mulig. Vi ser det som naturlig at Bærum kommune har den sentrale rollen i samordningen.

Jernbaneverket har ellers ingen kommentarer til de båndlagte områdene.

Varsel om innsigelse

Kommunedelplanen legges fram med bl.a. alternativ J4/J5. Rådmannen skriver i sin vurdering at "det bl.a. knytter seg ulemper til at stasjonen på Fornebu vil komme for langt nord til å betjene området godt, og at en får stasjon under bakken på Lysaker. Dette er en vesentlig dårligere løsning med tanke på enkle overganger mellom transportmidler, etappevis utbygging, sikkerhet og kostnader". Rådmannen skriver videre i sin vurdering at "lokalspor om Fornebu ved H2B vil være en mer fleksibel løsning enn J4, og vil betjene området på en bedre måte". Dette er vurderinger som Jernbaneverket støtter.

En løsning med baneavgreining til Fornebu tilknyttet et H-alternativ vil etter Jernbaneverkets syn være den beste løsningen og også i tråd med vedtak i Bærum kommune for KDP 1 for Fornebu.

Fornebu -området vil ha behov for en kollektivtransportløsning som har tilstrekkelig kapasitet til å betjene området samtidig som den gir god tilgjengelighet og flatedekning. Det er ennå ikke tatt stilling til hvilken kollektivløsning som bør velges, om dette skal være jernbanebetjening eller bybane/kombibane. En avgreining eller sløyfe til Fornebu tilknyttet et H-alternativ, vil gi større muligheter til å tilpasse trasè og stasjonsplasseringer mere sentralt på Fornebu enn løsninger bygget på et J-alternativ.

Stasjonen ved et J-alternativ vil ligge i utkanten av utbyggingstyngdepunktet og ha liten flatedekning. Stasjonen vil også ligge såpass nær i forhold til en ny Lysaker stasjon at det vil ikke være aktuelt for andre tog enn lokaltogene å stoppe på begge stasjonene.

Anleggskostnadene ved et J-alternativ vil være betydelig høyere og nytte/kostnadsfaktoren vil være tilsvarende lavere enn ved et H-alternativ.

Med bakgrunn i bl.a. nevnte kortfattede argumentasjon vil Jernbaneverket derfor varsle innsigelse til J-alternativene dersom disse videreføres i den videre planprosessen.

Framdriften på prosjektet

I forbindelse med behandlingen av NJP 1998-2007 den 13. juni 1997 forutsetter Stortinget i sitt vedtak at prosjektet Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker forseres og ferdigstilles innen utgangen av år 2004. Stortinget har også bedt om at organisering og finansiering av dette prosjektet vurderes nærmere. Prosjektet inngår også som del av Oslo-pakke II som vil bli lagt ut til lokal høring i løpet av høsten.



Jernbaneverket

42

Videre detaljplanlegging av prosjektet vil bli utført av Jernbaneverkets utbyggingsorganisasjon.



Jernbaneverket

Oppsummering/konklusjon

- Det framlagte forslaget til kommunedelplan er etter Jernbaneverkets syn tilstrekkelig til at kommunen kan sluttbehandle valg av trasè. 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 ferdigstilling av det nye dobbeltsporet kan skje innen utgangen av år 2004.

Med vennlig hilsen

Jøhs Melsom
regionsjef

Kopi: AD, JD, JDS, NSB BA EiO, JS, JU, JMe, OvS, BEN, ToF, ISM, saken, kopiboka

Bygnings- og reguleringsjefen i Asker
Postboks 353
1371 ASKER

"b260997"

A24c



Henvendelse til: Torgeir Fossnes
Deres ref: S91/01338
Saksref: 97/6208, Bet. IO 031.9
Dato: - 2 Okt. 1997

KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSJOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON HØRINGSUTKAST

Viser til utsendte dokumenter med tilhørende plankart, datert 28.08.97, samt åpent møte i forbindelse med utleggingen til offentlig ettersyn den 11.09.97.

Vi setter pris på at nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, som er et av de høyest prioriterte prosjektene i Jernbaneverket, med dette kommer et betydelig skritt nærmere realisering.

Innledning

Planleggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker har med bakgrunn i tidligere geografisk inndeling av regionene vært utført av Jernbaneverket Region Sør (Drammen). Fra 01.01.94 er regiongrensene blitt justert slik at det er Jernbaneverket Region Øst (Oslo) som nå koordinerer og avgir uttalelse på vegne av Jernbaneverket i forbindelse med offentlig arealplanlegging i det sentrale Østlandsområdet. Jernbanedirektøren har delegert oppgaver i forhold til Plan- og bygningsloven til regionene ved regionsjefen.

Bakgrunn/historikk

I 1994 ble det utarbeidet en felles KU fase 1 av NSB og statens vegvesen i Oslo og Akershus som omhandlet konsekvensene for utbygging av E18 mellom Framnes og Asker og nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker, foruten en trafikkanalyse for kollektivtrafikken i Vestkorridoren.

Våren 1996 fastsatte NSB Banedirektøren og Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet utredningsprogrammer for KU fase 2, ett for nytt dobbeltspor og ett for vegutbygging. Behandlingen av KU fase 1 gav som resultat at

det kunne arbeides videre med KU fase 2 for nytt dobbeltspor uavhengig av framdriften for KU fase 2 for vegsystemet.

I KU fase 2 for nytt dobbeltspor er de fastsatte trasèalternativene for jernbane bearbejdet og utredet i henhold til det fastsatte utredningsprogrammet. Dette arbeidet er utført i nært samarbeide med kommunene.

På denne bakgrunn har kommunen utarbejdet forslag til kommunedelplan. Konsekvensutredningen fase 2 og kommunedelplanen har samme høringsfrist. Trasèen for det nye dobbeltsporet Skøyen-Asker fastlegges gjennom vedtatt kommunedelplan.

På grunn av særlige problemstillinger knyttet til framtidig sporplan på Asker stasjon pågår det et eget hovedplanarbeide for dette. Ombygging av Asker stasjon er en forutsetning for å få satt nytt dobbeltspor i drift. Vi vil kommentere forholdet til denne hovedplanen nærmere i eget avsnitt.

Kommunedelplanens innhold

Planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn i 2 alternativer - Indre linje og Ræverudlinja. Som overordnet prinsipplosninger skiller disse to alternativene gjennom Asker seg lite fra hverandre. Asker kommune antar at det endelige valget mellom disse alternativene "med rimelighet må aksepteres å komme til å skje med hovedvekt på konsekvensene på Bærums side av grensen".

Det tredje alternativet i konsekvensutredningen - Ytre linje - er avvist lagt ut i kommunedelplanen og vil som en følge, ikke inngå i kommunens videre vurderinger fram mot endelig valg av sportrasè.

Kommunedelplanen gjennom Asker inneholder følgende trasèalternativer:

Indre linje. Fra kommunegrensen til Åstaddammen går alternativet i tunnel med to miljøkulverter ved Billingstad skole og Bekkeveien. Alternativet har tverrslag/nøutgang til et område sørøst for Billingstad stasjon.

Ræverudlinja. Fra kommunegrensen til Åstaddammen går alternativet i tunnel noe lenger nord enn Indre linje med to kulverter ved Dragonveien og Billingstad skole.

Indre linje og Ræverudlinja. Alternativene er sammenfallende fra tunnelen under Åstad gård og til Asker stasjon. Alternativene har dagsone på en kortere strekning nordvest for (og inntil) eksisterende dobbeltspor ved Åstaddammen. Alternativene har tverrslag/nøutgang til et område vest for eksisterende jernbane mellom Hvalstad st. og Vakås st. Videre går alternativene sammenfallende i dagen på en kortere strekning ved Trollhaugen for eksisterende/planlagte tunnel inn til Asker stasjon.

Jernbaneverkets merknader til forslag til kommunedelplan

Jernbaneverket og Asker kommune har gjennom plan- og utredningsfasen utviklet et godt samarbeide rundt de problemstillinger og muligheter et nytt dobbeltspor fører med seg. Det er enighet om behovet for nytt dobbeltspor og nødvendigheten av å holde en meget stram framdrift i det videre arbeidet med regulerings- og

detaljplanene. Dette bl.a. for å minimalisere ulempene for de båndlagte områdene som vises i kommunedelplanen, og redusere usikkerheten for de som blir berørt av prosjektet.



Jernbaneverket

Jernbaneverket mener at forslaget til kommunedelplan med tilhørende bestemmelser og retningslinjer er tjenlig som grunnlag for endelig valg av trasè for nytt dobbeltspor i forbindelse med sluttbehandlingen av kommunedelplanen.

Jernbaneverket anbefaler foreløpig Ræverudlinja ut fra en total vurdering. Bl.a. inngår det her en vurdering av Ringeriksbanens avgreining med konsekvenser i Bærum kommune.

Jernbaneverket innser at Ytre linje har en del svakheter og ulemper, og er enig i kommunens vurdering når dette alternativet ikke videreføres.

Jernbaneverkets kommentarer til båndlagte områder

I forbindelse med innføringen til Asker stasjon har kommunen foreslått å båndlegge nødvendige arealer. Bakgrunnen for de båndlagte arealene er Jernbaneverkets foreløpige anbefaling av trasè - en trasè som synes å være en minimalisering av inngrepet totalt sett.

Det er nå enighet om å se på nye alternativer med hensyn på innføringen til Asker stasjon. Topografiske forhold i området, sammen med en usikker fjelloverdekning og antatt dårlig fjellkvalitet krever omfattende grunnundersøkelser før man kan si noe endelig om konsekvensene for eiendommene i området. Konsekvensene av grunnundersøkelsene, sammen med valg av en eventuell annen innføring enn den viste, kan øke behovet for åpen byggegrøp, og derved gjøre det nødvendig å utvide det båndlagte området i forbindelse med reguleringsplanleggingen.

Jernbaneverket har ellers ingen kommentarer til de båndlagte områdene.

Jernbaneverkets kommentarer til forhold omkring innføringen av dobbeltsporet til Asker stasjon

På grunn av kompleksiteten knyttet til framtidig sporplan på Asker stasjon er denne problemstillingen skilt ut som en egen hovedplan. Foreløpige konklusjoner fra oppstarten av arbeidet med denne hovedplanen tyder på at alternative sporplaner for Asker stasjon vil medføre tilnærmet like konsekvenser for området som helhet.

I det videre arbeidet med alternative sporplaner for Asker stasjon vil Jernbaneverket samarbeide med velforeningene i området og med kommunen. Fra velforeningenes side har det særlig vært fokusert på om det er behov for en overkjøringsløype ved Trollhaugen. Jernbaneverket mener at denne løyfen er nødvendig dersom man velger retningsdrift som konsept for Asker stasjon. Alternativet er linjedrift som får andre konsekvenser, både for omgivelsene og for framtidig plattformbruk/togtilbud på Asker stasjon. Valget mellom retningsdrift og linjedrift avhenger av ønsket togdriftsopplegg på Asker stasjon. Jernbaneverket vil derfor i det videre arbeidet se på flere alternativer som ivaretar begge konseptene. Spørsmålet har også sammenheng med tidligere signaler fra kommunen om at ny tunnel skal bygges på sørøstsiden av eksisterende tunnel. Det har fra kommunens

side hittil ikke vært ønskelig at Vektergården, den nye satsjonsbygningen og den nye kollektivterminalen skal berøres. I forbindelse med det videre arbeidet med alternative muligheter ønsker Jernbaneverket en avklaring/bekreftelse på om denne forutsetningen fortsatt gjelder.



Jernbaneverket

Jernbaneverket forutsetter at kommunen ved sluttbehandlingen av kommunedelplanen vil realitetsbehandle trasèvalget fram til Trollhaugen, selv om detaljerte løsninger omkring innføringen til Asker stasjon ikke er endelig avklart. Disse avklaringene vil uansett være en nødvendig, og naturlig del, av det videre arbeidet med reguleringsplanen for området.

Framdriften på prosjektet

I forbindelse med behandlingen av NJP 1998-2007 den 13. juni 1997 forutsetter Stortinget i sitt vedtak at prosjektet Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker forseres og ferdigstilles innen utgangen av år 2004. Stortinget har også bedt om at organisering og finansiering av dette prosjektet vurderes nærmere. Prosjektet inngår også som en del av Oslo-pakke II som vil bli lagt ut til lokal høring i løpet av høsten.

Videre detaljplanlegging av prosjektet vil bli utført av Jernbaneverkets utbyggingsorganisasjon.

Oppsummering/konklusjon

- Det framlagte forslaget til kommunedelplan er etter Jernbaneverkets syn et tilstrekkelig grunnlag til at kommunen kan sluttbehandle valg av trasè. 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 ferdigstillingen av det nye dobbeltsporet kan skje innen utgangen av år 2004.

Med vennlig hilsen

Ove Skovdahl
plansjef

Kopi: Asker stasjon og omegn vel,
v/Tom Martens Jacobsen, Øvre Askerhagen 6, 1370 ASKER

Vipeveien og omegn vel,
v/Geir Barvik, Vipeveien 13 B, 1370 ASKER

Gjenpart: AD, JD, JDS, NSB EiO, JS, JU, JMe, OvS, BEN, ToF, ISM, saken, kopiboka

PG
2.7.1997

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

A25



HOVEDADMINISTRASJONEN

Jernbaneverket Kass.kode

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: 10 552

Vår saksbehandler
Aud Jorunn Ellefsen

Vår dato
1997-07-18
Deres dato
26.6.1997

Vår referanse (bes oppgitt ved svar)
9301116
Deres ref
97/4149

HØRING AV KONSEKVENsutREDNING FASE 2 ETTER PBL KAP. VII A - NYTT DOBBELTSFOR AKØYEN-ASKER

Luftfartsverket har tidligere hatt denne saken til høring, og har ingen innvendinger eller merknader til denne grundige konsekvensutredningsprosessen.

Vi tillater oss å oversende saken til Oslo lufthavn A/S, Gardermoen til uttalelse, da vi ikke kan se at de har hatt saken til høring direkte fra dere.

Vennlig hilsen

Arvid Rosén
Arvid Rosén
Seksjonssjef

A. J. Ellefsen
Aud Jorunn Ellefsen

Kopi m/vedlegg: Oslo lufthavn, A/S Postboks 100 2060 GARDERMOEN

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

6. august 1997

Vår referanse	OHAS-97-4811
Vår saksbehandler	JAR
Vår arkivkode	94/81
	402
Deres referanse	9301116 013 014

Vedrørende konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor Asker - Skøyen

OSL har ingen merknader til det mottatte materialet.

Vi har merket oss at det går ca 160 tog pr. døgn på den aktuelle strekningen i dag, og at dette øker til ca 200 tog pr. døgn når flyplassen åpner høsten 98.

Det forutsettes at transporttilbudet Asker - Gardermoen er tidsmessig og fullt operativt ved flyplassåpning, og at regularitet og effektivitet ikke påvirkes av en antatt utbygging mellom Asker og Skøyen fra 1999.

Med vennlig hilsen
Oslo Lufthavn AS

Espen Ertre
Espen Ertre
Direktør Marked, Utvikling og Miljø

John A. Røislien
John A. Røislien

Kopi: Luftfartsverket, Hovedadm., Oslo

97/4149
10 552

A26

(18)

OSL

Oslo Lufthavn AS

Nyveien
Postboks 100
2060 Gardermoen

Tlf 63 94 56 00
Fax 63 94 56 10
firmapost@osl telemax.no
http://www.osl.no

Bankgiro 7108 05 74988
Postgiro 0826 0182723
Org. nr. NO 965 368 248 MVA

45



46

Jernbaneverket region sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

A27

Jernbaneverket	
Arkivbet:	10 552
Saksnummer:	97/4149
Arkivbet:	10 552

Deres ref

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
97/5387-NATB/SBT
Ark. 75

Dato
24.10.97

NYTT DOBBELTSPOR - SKØYEN - ASKER - KONSEKVENsutREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A - HØRING

Det vises til oversendelse datert 26.06.97.

Vi beklager vår seint uttalelse. Før vi uttaler oss i slike saker avventer vi uttalelsen fra Fylkesmannen.

DN avga uttalelse angående konsekvensutredningen for dobbeltspor Skøyen - Asker fase 1 i 1995. I den forbindelse ble det uttalt at jernbanens rolle i kollektivsystemet synes tilstrekkelig avklart.

Det er nå i fase to foreslått flere alternativer som er grundig utredet med hensyn på de tema Direktoratet for naturforvaltning skal ivareta. Vi vil kun kommentere noen helt overordna prinsipper. DN overlater til fylkesmannen i Oslo/ Akershus å komme med detaljerte synspunkter på alternativene. DN vil generelt støtte konklusjonene i høringsuttalelsen fra fylkesmannen i Oslo/ Akershus.

Konsekvensutredningen gir et godt grunnlag for valg av alternativ. DN mener utredningsplikten er oppfylt i forhold til godkjent utredningsprogram for fase 2.

Vi vil i det følgende komme med noen råd i forbindelse med prosessen videre;

I følge rikspolitiske retningslinjer for ATP av 20. August 1993, vil vi understreke at hensynet til miljø- og naturressurser må føre til at den mest skånsomme trase velges. Det er i tillegg viktig å legge vekt på avbøtende tiltak ved tunnelinntak og der linja går i dagen, samt deponering av masse.

Utbyggingen vil stort sett skje igjennom tett bebygde områder med få grønntarealer. Det er derfor viktig å ta vare på de grønne restarealene som finnes innimellom de bebygde arealene, og langs de verna vassdragene. Dette både av hensynet til biologisk mangfold, mulighet til leik og friluftsliv, samt daglig trivsel. Det skal tilbys erstatningsarealer der grønne restarealer brukt til leik går tapt, j.fr. rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Vi ser det som en forutsetning at kommunen ivaretar dette hensynet i den videre planprosess.

Utbyggingen vil berøre tre verna vassdrag, Lysakerelv, Sandvikselva og Neselv. Vi viser her til rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag av 10. november 1994, og ber om at disse legges til grunn ved videre detaljplanlegging. Ved passering av de verna vassdragene, kan det bli aktuelt med inngrep i selve vannstrengen. En må i den forbindelse avklare forholdet til vassdragsloven av 17. februar 1984.

Utbyggingen kan komme i konflikt med to naturminner, Kampebråten og Jongåsveien. Områder vernet etter naturvernloven er verdifulle både i nasjonal, regional og lokal målestokk. Vi henstiller derfor til å unngå disse områdene da det som hovedregel skal sterke grunner til å tillate inngrep i verneområder. Vi er klar over at det har vært kontakt mellom Jernbaneverket, fylkesmannen i Oslo/ Akerhus, DN, samt Bærum kommune angående frigivelse av hele eller deler av disse naturminnene. Fylkesmannen i Oslo/ Akershus har i tillegg beskrevet to regionalt viktige naturområder som ikke er verna etter naturvernloven; Engervatnet og Åstaddammen. Vi vil støtte opp om deres anbefalinger ang. disse områdene.

Det er fra fylkesmannen sin side vist til et nytt alternativ foreslått av Oslo kommune (J6). I tillegg pågår det en datlert vurdering omkring ulike løsninger med tanke på utnyttelse av Fornebu-området. Vi vil ikke kommentere dette i denne sammenhengen.

Vi har ingen ytterligere kommentarer


Ola Skauge s.l.
avdelingsdirektor


Per Ivar Bergan



Jernbaneløst
Kasskode
974149
1.D.552
138

A28

Jernbaneløst
Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Vår saksbehandler
Førstekonsulent Anders Kvam
Telefon 22 05 56 74
Telefaks 22 05 56 99
\Alle\sak-1997\vedtak\fu14597a.doc

Vår dato
04.11.1997
Deres dato
26.06.97

Vår referanse
6383/15/97 N21&13
Deres referanse
97/4149

UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE 2 FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

Fylkesutvalget behandlet konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker i møtet den 28.10.1997 som sak nr. 145/97 og fattet følgende vedtak:

1. Akershus fylkeskommune mener utredningsplikten er oppfylt. Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker følger det godkjente utredningsprogrammet og danner et godt grunnlag for valg av trasé på den aktuelle strekningen.
2. Akershus fylkeskommune anbefaler at Røverudlinja blir lagt til grunn for kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Asker stasjon - Bærum grense.
3. Akershus fylkeskommune anbefaler at alternativene Røverudlinja og H2B blir lagt til grunn for kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum.
4. Akershus fylkeskommune anbefaler at det i kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker i Oslo kommune velges et av H-alternativene dvs. H10 eller H10T da J-alternativene vurderes som uaktuelle ved Lysaker stasjon i Bærum.
5. Akershus fylkeskommune forutsetter at H-alternativene ved Lysaker stasjon kombineres med en hybane/kombibane mellom Oslo sentrum og Fornebu.
6. Akershus fylkeskommune 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 NSB får anledning til å belyse de forhold som ikke er tilstrekkelig ivare tatt.
7. Fylkesutvalget anbefaler at det i kommunedelplanen tas inn at det skal utarbeides retningslinjer for hvordan og hvor overskuddsmassen skal transporteres ut av riggområdet.

Fylkesutvalget anbefaler at de mest støyfremmende områdene på den gjenværende banestrekningen også blir vurdert støyskjermet. Et eksempel er Blommenholm skole.

8. Fylkesutvalget ber om at en løsning med forerløse tog ("people movers") blir belyst som alternativ til kombibane/hybane mellom Fornebu og Lysaker.
9. Akershus fylkeskommune forutsetter at utbyggingen gjennomføres på en slik måte at færrest mulig utsettes for anleggsstøy i unødvendig lang tid.

Punkt 1 i vedtaket knytter seg direkte til uttalelse til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Lysaker. Punkt 2 i vedtaket knytter seg direkte til uttalelse til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor i Asker kommune. Punkt 3 og 5 i vedtaket knytter seg direkte til uttalelse til kommunedelplan for nytt dobbeltspor i Bærum kommune. Punkt 4 i vedtaket knytter seg direkte til uttalelse til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor i Oslo kommune. Punktene 6-9 gjelder uttalelse til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og kommunedelplanene for nytt dobbeltspor i Asker, Bærum og Oslo kommuner.

Vedlagt følger ett eksemplar av fylkesrådmannens saksforelegg samt utskrift fra fylkesutvalgets møteprotokoll.

Med vennlig hilsen


Anders Kvam
Førstekonsulent

Vedlegg: Fylkesrådmannens saksforelegg
Utskrift av protokoll fra fylkesutvalgets møte 28.10.97

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus - stab
Fylkesmannen i Oslo og Akershus - miljøvernavdelingen
Statens vegvesen Akershus

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
Fylkesrådmannen

UTSKRIFT AV PROTOKOLL
FRA MØTE I FYLKESUTVALGET 28.-29. OKTOBER 1997

Sak nr. 145/97 Konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker

Representanten Hildur Horn Øien (KrF) fremmet følgende to forslag:

1. Akershus fylkeskommune forutsetter at utbyggingen gjennomføres på en slik måte at færrest mulig utsettes for anleggsstøy i unødvendig lang tid.
2. Forslag til nytt punkt om kulturminner og kulturmiljø:

Akershus fylkeskommune 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 NSB får anledning til å belyse de forhold som ikke er tilstrekkelig ivare tatt.

Fylkesordfører Ragnar Kristoffersen (Ap) tok opp Finn Haugs sålydende forslag fra samferdselsstyret:

- 1a) Fylkesutvalget anbefaler at det i kommunedelplanen tas inn at det skal utarbeides retningslinjer for hvordan overskuddsmassen skal transporteres ut av riggområdet.
- 1b) Fylkesutvalget anbefaler at de mest støyfremmende områdene på den gjenværende banestrekningen også blir vurdert støyskjermet. Et eksempel er Blommenholm skole.

Representanten Nils Aasheim (H) tok opp Lars Erik Furu's sålydende forslag fra samferdselsstyret

Pkt. 7 Fylkesutvalget ber om at en løsning med førerløse tog ("people movers") blir belyst som alternativ til kombibane/bybane mellom Fornebu og Lysaker.

Representanten Hildur Horn Øien (KrF) foreslo å tilføye " og hvor " etter "hvordan" i Haugs forslag pkt. 1a.

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Ragnar Kristoffersens forslag med Hildur Horn Øiens tillegg til pkt. 1a ble enstemmig vedtatt.

Fylkesrådmannens innstilling pkt. 2, 3, 4 og 5 ble enstemmig vedtatt.

Hildur Horn Øiens to forslag ble enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

1. Akershus fylkeskommune mener utredningsplikten er oppfylt. Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker følger det godkjente utredningsprogrammet og danner et godt grunnlag for valg av trasé på den aktuelle strekningen.
2. Akershus fylkeskommune anbefaler at Ræverudlinja blir lagt til grunn for kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Asker stasjon - Bærum grense.
3. Akershus fylkeskommune anbefaler at alternativene Ræverudlinja og H2B blir lagt til grunn for kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum.
4. Akershus fylkeskommune anbefaler at det i kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker i Oslo kommune velges et av H-alternativene dvs. H10 eller H10T da J-alternativene vurderes som uaktuelle ved Lysaker stasjon i Bærum.
5. Akershus fylkeskommune forutsetter at H-alternativene ved Lysaker stasjon kombineres med en bybane/kombibane mellom Oslo sentrum og Fornebu.
6. Akershus fylkeskommune 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 NSB får anledning til å belyse de forhold som ikke er tilstrekkelig ivare tatt.
7. Fylkesutvalget anbefaler at det i kommunedelplanen tas inn at det skal utarbeides retningslinjer for hvordan og hvor overskuddsmassen skal transporteres ut av riggområdet.

Fylkesutvalget anbefaler at de mest støyfremmende områdene på den gjenværende banestrekningen også blir vurdert støyskjermet. Et eksempel er Blommenholm skole.

8. Fylkesutvalget ber om at en løsning med førerløse tog ("people movers") blir belyst som alternativ til kombibane/bybane mellom Fornebu og Lysaker.

9. Akershus fylkeskommune forutsetter at utbyggingen gjennomføres på en slik måte at færrest mulig utsettes for anleggsstøy i unødvendig lang tid.

Dato: 04.11.97

Retts kopi bevitnes:


Inger Lie

Inr./dok.nr./år : 6383/11-12/97 (KU fase 2)
7471/7-8/97 (KDP Asker)
7432/5-6/97 (KDP Bærum)
7381/5-6/97 (KDP Oslo)
Arkiv kode : N21&13 (KU fase 2)
143 (KDP Asker, Bærum og Oslo)
Arb.nr. : a970720

Akershus fylkeskommune
Fylkesrådmannen
Vedlegg til sak 97/149

FYLKESUTVALGET
Samferdselsstyre

Sak nr. 145/97

Sak nr. 50/97

Motedato:
28-29.10.97
16.10.97

KONSEKVENsutREDNING FASE 2 OG KOMMUNEDELPLANER FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN SKØYEN - ASKER.

Viktige punkter i saken

Akershus fylkeskommune har mottatt konsekvensutredning fase 2 og 3 kommunedelplaner til uttalelse i forbindelse med den offentlige høringsrunden:

- *Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker utarbeidet etter plan- og bygningslovens kap.VII-a.*
- *Fra Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune; Forslag til kommunedelplan nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker.*
- *Fra Bærum kommune; Kommunedelplan nytt dobbeltspor gjennom Bærum med bakgrunn i Jernbaneverkets konsekvensutredning.*
- *Fra Asker kommune; Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon.*

Konsekvensutredning fase 2

Fylkesrådmannen mener konsekvensutredningen er tilfredsstillende og at den danner et godt grunnlag for videre valg av traséer i kommunedelplanene. Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten har i sin kommunedelplan lagt fram et nytt alternativ, J6, for det nye dobbeltsporet som ikke er utredet av Jernbaneverket. Alternativet medfører ny linjeføring for dobbeltsporet i Bærum kommune. Akseptering av dette alternativet medfører at Jernbaneverket må utrede det på linje med de andre alternativene før vedtak om trasé kan fattes.

Fylkesrådmannen mener at J6 er et urealistisk alternativ og at de relevante alternativer er utredet. Fylkesutvalget har tidligere vedtatt at Fornebu skal betjenes med bybane/kombibane, noe som av kostnadshensyn ikke realistisk lar seg kombinere med alternativ J6. J-alternativene vil dessuten få uheldige konsekvenser for Lysaker stasjon som hovedknutepunkt for kollektivtransport, og bør derfor ikke anbefales.

Alle alternativer gir store masseoverskudd. Dette skyldes at det bygges mye tunneler. Hvor disse massene kan plasseres etter bygging er ikke godt nok utredet. Det må i reguleringsplanfasen utredes hvor og hvordan man skal kunne få avsetning på massene på en god måte.

Fylkesrådmannen stiller seg kritisk til kvaliteten på utredningsarbeidet knyttet til kulturminner og kulturmiljø og forutsetter at detaljer knyttet til disse temaene blir utredet på en tilfredsstillende måte i forbindelse med det videre arbeid med reguleringsplaner i området.

Kommunedelplanene

De 3 kommunedelplanene som er lagt fram tar opp i seg Jernbaneverkets alternativer med unntak av det nye alternativet fra Oslo kommune.

På strekningen Asker stasjon-Sandvika har Asker kommune i sin kommunedelplan lagt fram alternativene Indre linje og Ræverudlinja. Bærum kommune har lagt fram Indre linje, Ytre linje og Ræverudlinja. I Bærum er Indre og Ytre linje sammenfallende slik at Ytre linje da faller bort i den videre vurdering. Ræverudlinja samsvarer best med å få en god avgreining av Ringeriksbanen. Fylkesrådmannen anbefaler Ræverudlinja da dette alternativet totalt sett har minst negative konsekvenser. Dette er i tråd med Jernbaneverkets og Bærum kommunes foreløpige anbefalinger. Asker kommune har ikke gitt noen anbefaling.

På strekningen Sandvika-Lysaker har Bærum kommune lagt fram alternativene H1B, H2B og J4. H2B og J4 går i hovedsak i tunnel og har da kun moderate konsekvenser på omgivelsene. H1B går mest i dagen og har store negative konsekvenser i form av bl.a støy og innløsning av boliger. Ulempene i J4 knytter seg til at Lysaker stasjon blir liggende ca 35 meter under dagens stasjon da den må krysse under Lysakerelva. Dette er en vesentlig dårligere løsning med tanke på enkle overganger mellom transportmidler, etappevis utbygging, sikkerhet og anleggskostnader. Oslo kommunes alternativ J6 medfører ny linjeføring på denne strekningen. Fylkesrådmannen anbefaler alternativ H2B basert på vurderinger knyttet til miljøbelastninger, konsekvenser på Lysaker stasjon og kollektivtransportsystemets oppbygging. Dette samsvarer med Jernbaneverkets og Bærum kommunes foreløpige anbefalinger.

På strekningen Lysaker-Skøyen har Oslo kommune lagt fram alternativene H1O, H1OT, J5 og J6. Alternativ J5 kan kun kombineres med alternativ J4 i Bærum. J6 er et nytt alternativ på hele strekningen fra Skøyen til Sandvika. På bakgrunn av vurdering av konsekvenser i Bærum kommune og av kollektivtransportsystemets totale oppbygging anbefaler fylkesrådmannen at Oslo kommune velger et av H-alternativene dvs. H1O eller H1OT.

Fylkesutvalget har tidligere i uttalelse til konsekvensutredning fase 1 for nytt dobbeltspor anbefalt valg av Indre linje på strekningen Asker-Sandvika og "Tunnel-linje H" på strekningen Sandvika-Skøyen. Ræverudlinja er et alternativ som er basert på alternativ Indre linje og som har kommet til etter forrige høringsrunde. Alternativene H2B og H1O(T) tilsvarer alternativ "Tunnel-linje H". Fylkesrådmannens anbefaling er derfor i tråd med tidligere vedtak i fylkesutvalget.


FYLKESRÅDMANNEN

I N N S T I L L E R :

1. Akershus fylkeskommune mener utredningsplikten er oppfylt. Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker følger det godkjente utredningsprogrammet og danner et godt grunnlag for valg av trasé på den aktuelle strekningen.
2. Akershus fylkeskommune anbefaler at Ræverudlinja blir lagt til grunn for kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Asker stasjon - Bærum grense.
3. Akershus fylkeskommune anbefaler at alternativene Ræverudlinja og H2B blir lagt til grunn for kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum.

4. Akershus fylkeskommune anbefaler at det i kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker i Oslo kommune velges et av H-alternativene dvs. H1O eller H1OT da J-alternativene vurderes som uaktuelle ved Lysaker stasjon i Bærum.
5. Akershus fylkeskommune forutsetter at H-alternativene ved Lysaker stasjon kombineres med en bybane/kombibane mellom Oslo sentrum og Fornebu.

Oslo, den 8. oktober 1997


Helga Riise
Kst. fylkesrådmann

- Hovedsaksbehandler : Anders Kvam
Avd./etat : Plan- og miljøvernavdelingen
Vedlegg nr. / tittel : 1. Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, kortversjon
2. Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense-Asker stasjon (kun faste medlemmer)
3. Høringsutkast av kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum med bakgrunn i Jernbaneverkets konsekvensutredning (kun faste medlemmer)
4. Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker (kun faste medlemmer)
5. Fagnotat fra fylkeskultursjefen
6. Kopi av vedtak i Fu-sak 134/94.
- Utrykte vedl. nr./tittel : 1. Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, vedlegg til kortversjonen, områdevis beskrivelse for Bærum
2. Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, vedlegg til kortversjonen, områdevis beskrivelse for Asker

Utrykte vedlegg kan fåes ved henvendelse til: Anders Kvam, Plan- og miljø, Tlf 2205 5674.

Innledning

Akershus fylkeskommune har mottatt konsekvensutredning og 3 kommunedelplaner som gjelder nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker til uttalelse i forbindelse med offentlig høring. Disse er:

- *Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker utarbeidet etter plan- og bygningsloven kap.VII-a.* Høringsfristen er satt til 1. oktober.
- Fra Plan- og bygningssetaten i Oslo kommune i brev datert 27. august 1997; *Forslag til Kommunedelplan nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker.* Planen ligger til offentlig ettersyn fram til 20. oktober.
- Fra Bærum kommune i brev datert 28. august 1997; *Kommunedelplan nytt dobbeltspor gjennom Bærum med bakgrunn i Jernbaneverkets konsekvensutredning.* Høringsfrist er satt til 1. oktober.
- Fra Asker kommune i brev datert 28. august 1997; *Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon.* Høringsfristen er satt til 1. oktober.

Fylkesrådmannen har bedt om utsettelse på høringsfristene til etter fylkesutvalgets behandling.

Historikk

Transportutredning for Vestkorridoren, Konsekvensutredning fase 1 ble utarbeidet i 1994. Dette var en felles utredning mellom daværende NSB (i dag Jernbaneverket) og Statens vegvesen i Oslo og Akershus. KU fase 1 ble behandlet i fylkesutvalget og samferdselsstyret i 1994 sammen med "Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker - Forslag til program for konsekvensutredning fase II" og "Vegsystemet i vestkorridoren - Forslag til program for konsekvensutredning fase II" (FU-sak 134/94 og Samferdselsstyresak 44/94). Det fullstendige vedtaket er lagt ved i vedlegg. De viktigste punktene som berører denne saker var:

1.
Konsekvensutredning fase 2 for jernbane kan gjennomføres som foreslått.
3. *Fylkesutvalget gir sin tilslutning til NSBs prinsipielle anbefaling om at et nytt dobbeltspor har stasjon i Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Disse stasjonene blir da betjent av 4 spor. Fylkesutvalget anbefaler at en i Asker benytter trasé "Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen velger "tunnel-linje H". Fylkesutvalget understreker viktigheten av en jernbaneutbygging som tar hensyn til miljø og bebyggelse i nærheten av jernbanen.*
5. *Fylkesutvalget mener etterbruken av Fornebu må avklares mht. bolig- og næringsstruktur i fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilnytning kan konkretiseres og analyseres nærmere.*

KU fase 2 foreligger nå fra Jernbaneverket sammen med 3 kommunedelplaner for nytt dobbeltspor i de berørte kommuner Oslo, Bærum og Asker. KU fase 2 for vegsystemet foreligger trolig første halvår 1998.

Som en innledende del av arbeidet med KU fase 2 for vegsystemet ble det i 1996 utarbeidet en kollektivutredning for Vestkorridoren (FU-notat 16/97).

Forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren ligger ute til høring i perioden fram til 20. oktober. Fra vedtaket om igangsetting av planarbeidet (FU-sak 100/96) siteres :

1. *Fylkesutvalget igangsetter en samordnet planlegging av transportsystemet i Vestkorridoren i form av en fylkesdelplan.*

Til konsekvensutredning for etterbruk av Fornebu vedtok fylkesutvalget bl.a følgende (FU-sak 131/97):

3. *Fylkesutvalget anbefaler at det bygges en bybane mellom Oslo sentrum og Fornebu via Lysaker og Skøyen.*

I arbeidet med bybane legges det vekt på bl.a. følgende forutsetninger:

- at det bygges nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og at bybanen får adgang til det gamle dobbeltsporet, alternativt knyttet til Lilleakerbanen.

- at fylkeskommunen sammen med staten finner fram til en god modell for investering/drift av bybanen

- at fylkeskommunen sammen med Bærum kommune finner fram til en parkeringspolitikk på Fornebu som kan understøtte en høy bruksgrad av bybanen og andre kollektive transportmidler.

4. *I tillegg til bybanen anbefaler fylkesutvalget at man arbeider videre med spørsmålet om båtbetjening og et nødvendig supplerende bussystem.*

Beskrivelse av planene

Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker

Konsekvensutredningen beskriver virkningene av et nytt dobbeltspor på miljø, naturressurser og samfunn. Temaene som skulle analyseres er fastlagt i godkjent utredningsprogram som er gjengitt i vedlegg 1. Alternativene som er utredet er også hentet fra konsekvensutredningen. Disse er gjengitt nedenfor:

Skøyen stasjon		
Oslo kommune	H1O	J4
	H1OT	J5
	H?O	
	Lysaker stasjon i dagen*	Lysaker stasjon i tunnel*
Bærum kommune	H1B	J4/J5
	H2B	
Sandvika stasjon		
Bærum og Asker kommuner	Indre linje	
	Ytre linje	
	Ræverudlinja	
Asker stasjon		

* J og H alternativer kan ikke kombineres før/etter Lysaker stasjon.

Det vises til vedlagte kortversjon av konsekvensutredningen for beskrivelse av alternativene (vedlegg 1 side 9-19) og for beskrivelse av konsekvenser. Jernbaneverket har i konsekvensutredningen også vist sin vurdering og anbefaling av alternativ på strekningen.

Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon

Asker kommune har i sin kommunedelplan lagt fram alternativene Indre linje og Ræverudlinja. Ytre linje er ikke tatt med, og er dermed forkastet fra Asker kommunes side. Ved utleggelsen er det ikke kommet noen anbefaling på alternativ.

Rådmannen skriver i sin vurdering at "Som overordnede prinsipplosninger skiller Indre Linje og Ræverudlinja gjennom Asker seg såvidt lite fra hverandre at det senere endelige valget mellom disse med rimelighet må aksepteres å komme til å skje med hovedvekt på konsekvensene på Bærums side av grensen". I vedtaket om utlegging forutsetter planutvalget i Asker også at planlagt sportilslutning

mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon utredes nærmere for om mulig å skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep.

Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum med bakgrunn i Jernbaneverkets konsekvensutredning.

I høringsutkastet har Bærum kommune presentert alle alternativene Jernbaneverket har utredet i sin konsekvensutredning. Kommunedelplanen ble lagt ut med følgende vedtak i formannskapet:

"Kommunedelplanen legges ut til offentlig ettersyn, med kommunens anbefaling av alternativ H2B (tunnel-alternativet) som trasévalg på strekningen Lysaker-Sandvika, og alternativ Ræverudlinjen som trasévalg vest for Sandvika.

Kommunens standpunkt vil bli endelig fastlagt etter at høringsuttalelsene er mottatt".

Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker

Kommunedelplanen i Oslo kommune viser fire alternativer; H10, H10T, J5 og J6. De tre første er hentet fra Jernbaneverkets konsekvensutredning. J6 er et nytt alternativ som foreslås og er utredet av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune. J6 dekker hele strekningen Skøyen-Sandvika. Alternativet innebærer at nytt dobbeltspor legges via Fornebu med egen stasjon der. Eksisterende jernbanespor vil være i bruk for lokaltrafikk. Dersom høringsinstansene finner at J6 er et realistisk alternativ, medfører dette at Jernbaneverket må utrede J6 på lik linje med de andre alternativene for å synliggjøre konsekvensene før valg av alternativ kan fattes.

Plan- og bygningsetaten omtaler to hovedprinsipper for foring av det nye dobbeltsporet:

1. H-alternativene, dvs utvidelse av eksisterende korridor med to nye spor og utvidelse av Lysaker stasjon i dagen. Av alternativene H10 og H10T anbefaler Plan- og bygningsetaten H10T.
2. J-alternativene, dvs å legge nytt dobbeltspor om Fornebu med stasjon der. Av alternativene J5 og J6 anbefaler Plan- og bygningsetaten J6.

Oslo kommune har ved utleggelsen av kommunedelplanen til offentlig ettersyn ikke anbefalt hvilket hovedprinsipp som skal legges til grunn, dvs. H- eller J- alternativ.

Beskrivelse av viktige overordnede retningslinjer og rammer

Akershus fylkesplan 1996-1999

Fylkesplanens målsetning er at det totale transportvolumet skal reduseres og at kollektivtrafikkens andel av trafikken skal økes. For vestområdet er viktige strategier å:

- Avklare hva som skal til for å få økt andelen som reiser kollektivt.
- Avklare nødvendige initiativ som må tas og tiltak som må gjøres for å få til kortest mulig reisetid fra vestområdet til den nye Gardermoen hovedflyplass, herunder snarest mulig realisering av nytt dobbeltspor på hele strekningen Asker-Oslo S, inklusive økt kapasitet i Oslotunnelen.

Forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren

Visjon/hovedmål:

"Utviklingen av transportsystemet i Vestkorridoren skal gjøre det mulig at kollektivtrafikken kan ta det vesentligste av trafikkvekst på viktige reiserelasjoner. Vegsystemet må forbedres og differensieres for å redusere miljøulempen og trafikkulykker samt gi bedre avvikling for næringslivets transport. Kollektivtrafikk skal ikke forsinkes av bilkoer."

De høyest prioriterte prosjektene i planen er nytt dobbeltspor for jernbanen Skøyen-Sandvika og Sandvika-Asker og bybane/kombibane til Fornebu.

Uttalelser fra andre regionale myndigheter

Fylkesmannens Landbruksavdeling har uttalt seg til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker og konkluderer med at tiltaket er tilstrekkelig utredet i forhold til fastsatt utredningsprogram. Fylkeslandbruksstyret skal behandle uttalelsene til kommunedelplanene i møte 29.10.97.

Fylkesrådmannens vurderinger og anbefalinger

Det skal tas stilling til følgende:

- om utredningsplikten er oppfylt og konsekvensene av tiltaket er godt nok utredet til at det kan fattes beslutning om valg av alternativ (KU fase 2).
- valg av trasé for det nye dobbeltsporet gjennom Asker og Bærum kommuner (kommunedelplanene).
- Valg av hovedprinsipp for trasé i Oslo kommune (kommunedelplanen).

Konsekvensutredningen

Det at Plan- og bygningsetaten kommer med forslag om flere alternativer nå i slutfasen gjør at høringsinstansene må ta stilling til om det er vurdert et tilstrekkelig antall alternativer i konsekvensutredningen.

Hvordan bolig- og næringsområder på Fornebu skal betjenes av kollektivtraffikksystemet er her et springende punkt. Det nye momentet fra Plan- og bygningsetaten er at det er viktig å betjene Fornebu med et regionalt togtilbud via det nye dobbeltsporet i tillegg til lokal tilknytning med bybane/kombibane.

Fylkesrådmannen mener at Fornebu skal integreres i det lokale kollektivtransportsystemet. Det nye dobbeltsporet er kun ment å betjene hurtige tog som fjertog, Gardermobanetog osv. Disse togene skal stoppe på stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Et stopp til på Fornebu i tillegg til Lysaker betyr at avstanden mellom stasjonene blir for kort. Dersom dette gir færre stopp på Lysaker vil dette svekke et av de viktigste kollektivtrafikkknutepunktene i vestregionen.

Hva slags kollektivtrafikkbetjening Fornebu er best tjent med er også avhengig av befolknings- og arbeidsplasspotensialet. I konsekvensutredningen for etterbruk av Fornebu og i forslag til fylkesdelplan for vestkorridoren benyttes tall på ca. 5-7000 boliger og ca 15.000 arbeidsplasser. Disse taler for en bybane/kombibanebetjening av Fornebu. Dette er for øvrig i tråd med fylkesutvalgets vedtak i forbindelse med høring av konsekvensutredningen for etterbruk av Fornebu.

Fylkesrådmannen mener også at å betjene Fornebu både med jernbane og bybane/kombibane er en urealistisk løsning pga. store kostnader knyttet til bygging og drift.

Fylkesrådmannen mener at J6 er et urealistisk alternativ og at det ikke er behov for nye tilleggsutredninger for å belyse konsekvensene av et slikt alternativ.

Konsekvensutredningen har ikke tatt med kostnader for banebetjening av Fornebu sammen med H-alternativene i vurderingen av de samfunnsmessige konsekvensene da dette ikke ligger inne det godkjente utredningsprogrammet. Sett i ettertid vil fylkesrådmannen påpeke at det hadde vært ønskelig å kunne foreta sammenlignende vurderinger av de samfunnsøkonomiske konsekvensene av H-alternativ kombinert med bybane/kombibane og J-alternativene. Fylkesrådmannen ønsker likevel

ikke å kreve tilleggsutredninger på dette punktet da J-alternativene er lite gunstige for kollektivbetjeningen totalt sett ved Lysaker stasjon, og derfor anses som uaktuelle.

Alle alternativer gir store masseoverskudd. Dette skyldes at det bygges mye tunneler. Hvor disse massene kan plasseres etter bygging er ikke godt nok utredet. Det må i reguleringsplanfasen utredes hvor og hvordan man skal kunne få avsetning på massene på en god måte.

Kulturminner og kulturmiljø

I henhold til godkjent utredningsprogram skulle det gjennomføres utredninger av tiltakets virkning på kulturminner og kulturmiljø (sitat):

- "Konsekvensene for særskilt verneverdige kulturminner og kulturmiljø skal vurderes.
- Det skal gjennomføres feltregistreringer for å kartlegge sannsynligheten for konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Utredningen skal gi svar på om:

- tiltaket vil kreve sikring, flytting eller dokumentasjon av verneverdige kulturminner.
- tiltaket vil kreve frigiving av fredete kulturminner

Avbøtende tiltak og effekten av disse skal vurderes."

Automatisk fredete kulturminner

I hht utredningsprogrammet mener fylkesrådmannen at utredningsplikten er oppfylt. Det skal imidlertid stilles sterke kritiske merknader til kvaliteten på det arbeidet som er utført av konsulenten på fagrapporten for kulturminner og kulturmiljø. Særlig skal det bemerkes at kartmaterialet er av en slik dårlig kvalitet at det ikke er nyttbart i den videre prosessen frem til senere detaljplaner for tiltaket. Det er ingen indre sammenheng mellom tekst og kart som viser hvilke konflikter som omtales. Det fremkommer heller ikke hvilke automatisk fredete kulturminner konsulenten har registrert. Det hadde vært en stor fordel om dette hadde fremkommet i et vedlegg til rapporten, særlig på bakgrunn av at Akershus fylkeskommune er forvaltningsmyndighet for automatisk fredete kulturminner. Slik rapporten nå fungerer er vi som kontrollorgan avskåret fra denne muligheten.

Nyere tids kulturminner

Med få unntak er konsekvensene for nyere tids kulturminner tilfredsstillende utredet. Vest for Stabekk stasjon, i Jernbaneveien(?) er det to sveitservillaer (hvit og rød) som ikke er omtalt. Skustadgata i Asker er i oppdragsmeldingen fra NIKU vist som veg av kulturhistorisk interesse. Fylkeskultursjefen har vurdert veien som fredningsverdig.

Konsekvensutredningen skal også gi svar på sikring, flytting eller dokumentasjon. Bruene over Sandvikselven må vurderes nærmere. Dersom konstruksjonene må rives må de først dokumenteres. Ved Åstaddammen/Neselva i Asker er det tekniske kulturminner som må vurderes nærmere og settes i sammenheng med kulturminnene på sydsiden av dagens jernbane. De vil gå tapt dersom dobbeltsporet legges på fylling/massedeponi. I så fall må kulturmiljøet i hele området dokumenteres.

Hovedkonklusjon - konsekvensutredning fase 2

Fylkesrådmannen mener at J6 er et realistisk alternativ og at det ikke er behov for å utrede dette i tillegg til de forelagte alternativene. Fylkesrådmannen mener at konsekvensutredningen til tross for enkelte kritiske merknader er grundig nok til å gi et godt grunnlag for å treffe valg av trasé i kommunedelplanene.

Kommunedelplanene

Kommunedelplanene skal treffe valg av alternativ innen de berørte kommunene basert på de vurderinger som er gjort i konsekvensutredningen. De senere vurderinger er gjort strekningsvis mellom stasjonene:

Strekningen Asker - Sandvika

Asker kommune har lagt fram 2 alternativ, Indre linje og Ræverudlinja, i sin kommunedelplan. Bærum kommune har lagt fram Indre linje, Ytre linje og Ræverudlinja. I Bærum er Indre og Ytre linje sammenfallende slik at Ytre linje da faller bort i den videre vurdering.

Forskjellene mellom Indre linje og Ræverudlinja er små sett fra et miljømessig standpunkt. De berører omtrent like stor jordbruksarealer, mens Indre linje vil kreve at noen flere boliger innløses. Begge alternativer forårsaker store inngrep i anleggsfasen på grunn av at grunnen består av tykke lag med løsmasser. Ræverudlinja gir noe færre negative konsekvenser enn Indre linje i anleggsfasen.

Fylkesutvalget gikk i sin uttalelse til konsekvensutredning fase 1 inn for Indre linje på denne strekningen. Ræverudlinja er et alternativ som ligger innenfor Indre linje og som har kommet til etter dette vedtaket. Grunnen er at Ræverudlinja er bedre egnet for avgreining av Ringeriksbanen. Totalt sett gir kombinasjonen Ræverudlinja og Ringeriksbanens avgrensning lavere kostnader og færre konsekvenser enn ved valg av Indre linje.

Konklusjon

Fylkesrådmannen anbefaler Ræverudlinja da dette alternativet totalt sett har minst negative konsekvenser. Dette er i tråd med Jernbaneverkets og Bærum kommunes foreløpige anbefalinger. Asker kommune har ikke gitt noen anbefaling, men viser til at konsekvensene blir størst i Bærum og at de aksepterer det alternativ som får minst konsekvenser for Bærum.

Strekningen Sandvika - Lysaker

Strekningen ligger i helhet i Bærum kommune og Bærum kommune har i sitt høringsutkast lagt fram alternativene H1B, H2B og J4.

H1B har en lang dagstrekning forbi Stabekk. Stabekk er et gammelt lokalsenter som gradvis har grodd fram etter at Drammensbanen ble anlagt i 1872. Det er av betydning for stedets identitet at verdier i det gamle kulturmiljøet blir bevart. Dobbeltsporet vil innebære meget store inngrep i eksisterende bomiljøer og etablerte virksomheter. Kommunen er tett bebygget, og dagstrekningen for fjern tog vil påføre nærmiljøet betydelige ulemper. Mange boliger må innløses. Alternativ H1B vil forsterke dagens barriere og bli en dominerende faktor i nærmiljøet. Vegetasjon og friarealer av vesentlig betydning for miljøet vil gå tapt. Støyskjermingstiltak langs linja vil bli svært omfattende. Støyproblemene etter avbøtende tiltak vil være størst ved H1B. Helsemessige effekter som stress, mistrivsel og søvnløshet vil kunne forekomme som følge av støy. H1B er dyrere enn H2B.

H2B går i tunnel fra vest for Lysaker til Engervannet ved Sandvika. I området vest for Lysaker medfører H2B inngrep som får negative konsekvenser på en kortere strekning. Stor andel tunnel gir relativt få inngrep i boligområder, landskap og natur sammenlignet med H1B. Betydelig færre boliger vil bli berørt enn ved H1B. H2B vil gi færre støyutsatte boliger enn referansealternativet (det vil si om nytt dobbeltspor ikke bygges), og vil gi vesentlig bedre støyforhold etter avbøtende tiltak enn H1B. Totalt sett er H2B bedre for miljøet og vil gi betydelig færre ulemper enn H1B. Utvidelsen av banetraséen langs Engervannet vil føre til større skjæringer. Kulturlandskapet rundt Engervannet er av stor verdi. Det må i reguleringsfasen utredes hvilke avbøtende tiltak som må foretas slik at de høye skjæringene ikke blir for dominerende i landskapsbildet.

J4/J5 går i tunnel under Lysaker via Fornebu til Sandvika, og er som H2B bedre miljømessig og har færre ulemper enn H1B. Det er flere fordeler ved J-alternativene. Det gamle industrimiljøet ved Lysaker Mølle, som er av lokal- og kulturhistorisk verdi, vil bli bevart. Det vil ikke bli bygget en ny bru for dobbeltsporet over Lysakerelva. Dette innebærer at den bevaringsverdige steinhvelsbrua fortsatt blir eksponert både fra E-18 og fra Lilleakerveien. Alternativet fører også til at det kan etableres stasjon på Fornebu, som vil få god kontakt mot øst og vest. Ulempene knytter seg til at Lysaker stasjon blir liggende ca 35 meter under dagens stasjon da den må krysse under Lysakerelva.

Dette er en vesentlig dårligere løsning med tanke på enkelte overganger mellom transportmidler, etappevis utbygging, sikkerhet og anleggskostnader. Stasjonen på Fornebu blir også liggende for langt nord til å kunne betjene utbyggingsområdene på en god måte.

J6 er et alternativ som er foreslått av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune. Fordelene med alternativet er at stasjonen på Fornebu plasseres lenger sør og dermed nærmere de nye utbyggingsområdene. Alternativet er også billigere enn J4/J5 på grunn av at eksisterende spor skal være som i dag, og på tross av at det går i tunnel helt til Sandvika stasjon. Ulempene er bl.a. knyttet til Lysaker stasjon som vil ha drift på både gammel og ny stasjon og tilsvarende vurderinger som gjort til alternativ J4/J5. Det vises til tegning side 19 i vedlegg 4. Fylkesrådmannen mener J6 er et urealistisk alternativ basert på de samme vurderinger som er gjort under omtalen av konsekvensutredningen.

Fylkesutvalget gikk i sin behandling av konsekvensutredning fase 1 inn for "Tunnel-linje H". Dette tilsvarer alternativ H2B.

Konklusjon

Fylkesrådmannen anbefaler alternativ H2B basert på at dette alternativet er best av de framlagte alternativer. Begrunnelsen er vurderinger knyttet til miljøbelastninger, konsekvenser på Lysaker stasjon og kollektivtransportsystemets oppbygging. Dette samsvarer med Jernbaneverkets og Bærum kommunes foreløpige anbefalinger.

Strekningen Lysaker - Skøyen

Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten har lagt fram 4 alternativer i sin kommunedelplan: H10, H10T, J5 og J6. J- og H- alternativene kan ikke kombineres ved Lysaker.

Konklusjon

På bakgrunn av vurderinger knyttet til trasévalg i Bærum, anbefaler derfor fylkesrådmannen at det i Oslo velges et av H-alternativene, det vil si et alternativ som kan kombineres med H2B i Bærum. Dette samsvarer med Jernbaneverkets anbefaling som er H10, subsidiært H10T.



Akershus fylkeskommune
 Fylkesrådmannen
 Vedlegg til
 sak 97/97-149

54

Jnr./dok.nr./år : 6383/14/97 (KU fase 2)
 7471/11/97 (KDP Asker)
 7432/9/97 (KDP Bærum)
 7381/8/97 (KDP Oslo)
 Arkiv kode : N21&13 (KU fase 2)
 143 (KDP Asker, Bærum og Oslo)
 Arb.nr. : a970720t1

Motedato:

FYLKESUTVALGET Tillegg 1 til Sak nr. 145/97 28-29.10.97

KONSEKVENsutredning fase 2 og kommunedelplaner for NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN SKØYEN-ASKER

Utskrift av protokoll fra sektorstyrene

Vedlagt følger utskrift av protokoll fra samferdselsstyre-sak nr. 50/97, som ble behandlet i samferdselsstyrets møte 16.10.97.

Fylkesrådmannen har ingen tilleggsmerknader.

Oslo, den 20.10.97

Morten Fjeldstad

Hovedsaksbehandler : Anders Kvam
 Avd./etat : Plan- og miljøvern avdelingen
 Vedlegg nr. / tittel :

(Tilsvarende merknader som er kommet inn.)



Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret

3001 DRAMMEN

B1a

Jernbaneverket

97/4149

Arkivbet.: 10.552

(14)

Saksbeh.: Bernt Iversen

Dato: 13 NOV 1997

Deres ref. Vår ref.
BOI

Saksnr. 9607216-18
(Oppgis ved all henvendelse)

Arkivnr.
511.2

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. OSLO KOMMUNES UTTAELSE TIL
KONSEKVENsutredning fase 2.**

Det vises til brev herfra datert 24.10.1997.

Byutviklingskomiteen behandlet saken i møte 05.11.1997, sak 313, og avga uttalelse på vegne av Oslo kommune.

Vedlagt følger kopi av byutviklingskomiteens uttalelse og byrådets innstilling med plan- og bygningsetatens tilråding samt uttalelser fra aktuelle kommunale høringsinstanser.

Seksjon for plan og utbygging

Elisabeth Eidså Dale
Elisabeth Eidså Dale
Plan- og utbyggingssjef

Bernt Iversen
Bernt Iversen
Spesialrådgiver

VEDLEGG

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker - Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase 2. Byrådsak 363 av 13.10.97

Sendt til byrådet.

Byutviklingskomiteen har behandlet saken i møte 05/11/97 sak 313

Saken gjelder:

Jernbaneverket Region Sør har med utgangspunkt i fastsatt utredningsprogram utarbeidet konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor for jernbanen fra Skøyen til Asker.

I konsekvensutredningen er det vist til at dobbeltsporstrekningen Oslo - Asker i dag er en av Norges sterkest trafikkerte jernbanestrekninger. Kapasiteten er sprengt fordi togtettheten er høy og fordi lokaltog og hurtigtog har ulike stoppmønstre og hastighet. Belastningen på strekningen er i dag ca. 160 tog pr. døgn i hver retning. Dette tallet forventes å øke til mer enn 200 i 1999 grunnet flyplassstogene. Jernbaneverket mener at det i år 2010 vil kunne være behov for kapasitet til mer enn 300 tog i døgnet i hver retning.

Utredningsprogrammet fastla hvilke alternativer for nytt dobbeltspor som skulle utredes videre ut fra to hovedprinsipper:

- 1) Nytt dobbeltspor legges slik at det kan føres inn på Lysaker stasjon i en dagløsning. Stasjonen utvides til fire spor med ny jernbanebro over Lysakerelva. Betegnelsen på alternativene er H10, H10T og H20.
- 2) Nytt dobbeltspor og nytt lokalspor legges i tunnel mellom Skøyen og Fornebu Nord. Derfra knyttes lokalsporet til Drammensbanen ved Stabekk stasjon i Bærum, mens det nye dobbeltsporet går videre i tunnel til Sandvika. Dagens Drammensbane mellom Stabekk og Skøyen opprettholdes, vesentlig for godstrafikk. Alternativene er betegnet J4 og J5.

Etter utbygging av Olsens Enke-tomten mener Jernbaneverket at alternativene H20 og J4 ikke lenger synes realistiske.

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

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

Bakgrunn

Byutviklingskomiteen på vegne av Oslo kommune avga 21.09.1994 en enstemmig uttalelse til konsekvensutredning fase 1 ("Vestkorridorutredningen"), med forslag til utredningsprogram for fase 2. Komiteen mente at det for å sikre en tilfredsstillende samordning av vei og bane

burde utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase 2, og i det videre utredningsarbeidet burde det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen. Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad. Komiteen mente videre at det for Oslo kommune er særlig viktig å få belyst tiltakenes virkninger for Oslo indre by. Alternativene som forutsettes videreført i fase 2 bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune.

“Vestkorridorutredningen” var felles for det daværende NSB og Statens vegvesen. Utredningen omhandlet konsekvensene ved utbygging av E18 mellom Framnes (sydøstsiden av Frognerstranda) og Asker samt nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker, dessuten en trafikkanalyse for kollektivtrafikken i Vestkorridoren.

NSB Banedirektøren og Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet fastsatte 15.03.1996 separate utredningsprogrammer for henholdsvis nytt dobbeltspor og utbygging av hovedveisystemet.

Jernbaneverket Region Sør har med utgangspunkt i fastsatt utredningsprogram utarbeidet konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor for jernbanen fra Skøyen til Asker. Kortversjon av konsekvensutredningen følger som trykt vedlegg 1. Områdevis beskrivelse av virkninger for Oslo følger som trykt vedlegg 2.

I konsekvensutredning fase 2 er et antall traséalternativer bearbeidet og utredet i henhold til det fastsatte utredningsprogrammet. Parallelt er det utarbeidet en hovedplan som er en intern plan for Jernbaneverkets vurderinger. De tre kommunene Asker, Bærum og Oslo utarbeider parallelt kommunedelplaner for nytt dobbeltspor. Byrådet har fattet vedtak om på legge forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker ut til offentlig ettersyn.

Det er Jernbaneverket Hovedkontoret, på delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet og i samråd med Miljøverndepartementet, som skal godkjenne konsekvensutredning fase 2 og beslutte om utredningsplikten er oppfylt. Utredningsplikten må være oppfylt før kommunene kan fatte vedtak om trasé ved kommunedelplaner.

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger av 13.12.1996 er foreliggende utbyggingstiltak et tiltak som alltid skal gjøres til gjenstand for konsekvensutredning, jfr. plan- og bygningslovens § 33-2 annet ledd bokstav a.

Byrådet fremmer parallell byrådsak vedrørende Oslo kommunes uttalelse til kommunedel-plan for nytt dobbeltspor i Bærum kommune. Det legges til grunn at uttalelsen avgis av bystyret.

Frist for å avgi uttalelse til konsekvensutredning fase 2.

Høringsfristen utløp 01.10.1997. Jernbaneverket Region Sør er underrettet om at Oslo kommunes uttalelse blir noe forsinket.

Nærmere om innholdet i konsekvensutredningen.

Utvikling av togtilbudet på strekningen Oslo - Asker:

I konsekvensutredningen er det vist til at dobbeltsporstrekningen Oslo - Asker i dag er en av Norges sterkest trafikkerte jernbanestrekninger. Kapasiteten er sprengt fordi togtettheten er høy og fordi lokaltog og hurtigtog har ulike stoppmønstre og hastigheter. Belastningen på strekningen er i dag ca. 160 tog pr. døgn i hver retning. Dette tallet forventes å øke til mer enn 200 i 1999 grunnet flyplassstogene til Gardermoen. Jernbaneverket mener at det i år 2010 vil kunne være behov for kapasitet til mer enn 300 tog i døgnet i hver retning. Trafikkøkningen begrunnes med forbedret togtilbud på Vestfold-, Sørlands- og Bergensbanen etterhvert som disse rustes opp, samt utbygging av Ringeriksbanen. I tillegg til å muliggjøre økt frekvens og bedre punktlighet for fjertogene samtidig med at reisetiden reduseres noe, vil det nye dobbeltsporet også gi muligheter for videre satsing på kollektivtrafikken i Oslo-området. Behovet for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker begrunnes både ut fra nasjonale, regionale og lokale behov.

Viste alternativer:

Utredningsprogrammet fastla hvilke alternativer for nytt dobbeltspor som skulle utredes videre ut fra to hovedprinsipper:

Hovedprinsipp 1:

Nytt dobbeltspor legges slik at det kan føres inn på Lysaker stasjon i en dagløsning. Stasjonen utvides til fire spor med ny jernbanebro over Lysakerelva. Betegnelsen på alternativene er H10, H10T og H20. Disse korresponderer med alternativene H1B og H2B i Bærum.

- H10 forutsetter i prinsipp at eksisterende dobbeltspor beholdes og at det bygges to nye spor i dagen parallelt med eksisterende spor og med en kurveutretting ved Vækerøveien.

- H10T bygger på alternativ H10. Forskjellen er at de to nye sporene for vestgående trafikk (ett hurtigtogspor og ett lokaltogspor) går i tunnel mellom Bestum og Frantzebråten. Dagens dobbeltspor benyttes til trafikk mot øst.

- H20 bygger også på alternativ H10. Alternativet innebærer at de to nye vestgående spor (ett hurtigtogspor og ett lokaltogspor) føres i tunnel fra Skøyen ved Sigurd Iversens vei og under Olsens Enke-tomten til Frantzebråten, mens dagens dobbeltspor brukes av trafikk mot øst. Etter utbygging av Olsens Enke-tomten mener Jernbaneverket at H20 ikke lenger synes realistisk.

Kostnadene ved utbyggingen på strekningen Skøyen - Lysaker varierer mellom ca. 630 mill. kr. og ca. 750 mill. kr. Jernbaneverket anbefaler foreløpig H10 (som er det rimeligste) og vurderer H20 som uaktuelt også ut fra at det er dyrest både anleggsmessig og i forhold til driftskostnader.

Samlede kostnader på strekningen Skøyen - Sandvika vil i ulike kombinasjoner variere fra ca. 1.700 mill. kr. til ca. 1.900 mill. kr.

Hovedprinsipp 2:

Nytt dobbeltspor og nytt lokalspor legges i tunnel mellom Skøyen og Fornebu Nord. Derfra knyttes lokalsporet til Drammensbanen ved Stabekk stasjon i Bærum, mens det nye

dobbeltsporet går videre i tunnel til Sandvika. Dagens Drammensbane mellom Stabekk og Skøyen opprettholdes, vesentlig for godstrafikk. Alternativene er betegnet J4 og J5. For J4 senkes alle fire spor ned under Sigurd Iversens vei på Skøyen tilsvarende H20. Ut fra Skøyen stasjon følger J5 eksisterende spor før alle fire spor senkes ned i tunnel ved gamle Bestum stasjon. Like øst for Lysaker har J4 og J5 sammenfallende linjer videre mot vest. Etter utbygging av Olsens Enke-tomten anser Jernbaneverket ikke lenger J4 for å være realistisk. På Fornebu har Jernbaneverket kun foreslått stasjon for lokalsporet.

Samlede kostnader for J4/J5 på strekningen Skøyen - Sandvika er beregnet til ca. 2.200 mill. kr. Kostnadsoverslagene har antatt usikkerhet på +/- 20 %.

Trafikale virkninger:

Bygging av nytt dobbeltspor, sammen med utvidelse av de stasjoner som skal betjene dobbeltsporet til fire spor til plattform, innebærer at kapasiteten på jernbanen nær fordobles. Dette vil få størst effekt i rushtimene hvor kapasiteten i dag er sprengt med tilhørende innvirkning på regulariteten. Gjennomføring av Ringeriksbanen har som forutsetning at sporkapasiteten mellom Skøyen og Asker økes.

Forutsatt at det investeres i tilstrekkelig materiell til å møte denne kapasitetsforbedringen, vil jernbanen etter utbygging kunne mer enn fordoble sitt passasjergrunnlag.

Landskap og bebyggelse:

Drammensbanens eksisterende trasé går i dag gjennom et boligområde fra Bestum til Lysaker. Boligbebyggelsen er i dag utsatt både for støy fra jernbanen og støy/luftforurensning fra veitrafikken, spesielt fra E18. Flystøyen forsvinner fra 1998.

Utvidelse av Drammensbanen med alternativ H10 vil innebære meget omfattende inngrep i terrenget og den nærmeste boligbebyggelse. Landskapet vil endre karakter både gjennom lengre og høyere fjellskjæringer og støyskjermer/voller. Del av den bevaringsverdige Vækerø politistasjon vil bli berørt. 18 bolighus forutsettes revet og ytterligere minimum 9 boliger vurderes innløst på grunn av miljøforholdene. Dette må avklares på reguleringsplannivå. Inngrepene kan reduseres noe gjennom valg av alternativ H10T. Det er forøvrig usikkerhet knyttet til valg av løsning for fremtidig E18.

Gjennomføring:

Jernbaneverket ønsker en etappevis utbygging av nytt dobbeltspor hvor utbygging av Lysaker stasjon har høyeste prioritet. Det er forutsatt utbygging av denne i 1999 - 2000. Neste prioriterte etappe er strekningen Lysaker - Sandvika med antatt ferdigstillelse i 2003. Strekningen Skøyen - Lysaker antas ferdigstilt i 2004. Det er tatt utgangspunkt i bl.a. en årlig investeringsramme på 360 mill. kr. og alternativ H10 i Oslo. H-alternativene betegnes som bedre egnet til etappevis utbygging enn J-alternativene.

Utbygging etter alternativ J4/J5 forutsettes å kunne gjennomføres med ett års lengre anleggstid. Bortsett fra avgrensning fra eksisterende spor ved Skøyen, Stabekk og Sandvika vil hele gjennomføringen kunne skje uten forstyrrelser av trafikken.

Særskilt om forholdet til kombibane/bybane:

Konsekvensutredningen angir mulighet for at en kombibane til Fornebu-området kan utnytte en ledig kapasitet på maksimalt 6 - 8 tog pr. time i hver retning gjennom Lysaker stasjon. Dersom en kombibane skal grene av fra Drammensbanen (lokalsporet) på strekningen mellom Lysaker og Stabekk, må nytt dobbeltspor være ferdig utbygget på hele strekningen Skøyen - Sandvika før en eventuell kombibane kan åpnes for trafikk. Dette innebærer en samlet investering på ca. 1 800 mill. kr. forutsatt at alternativ H10T velges i Oslo og H2B i Bærum. I tillegg kommer utbygging av en kombibane på nærmere 400 mill. kr. for å kunne betjene strekningen Oslo S - Fornebu. Investeringsbehovet for eget kombibanemateriell er ikke medtatt.

Samspeillet mellom jernbane og kombibane/bybane er ikke utredet i foreliggende konsekvensutredning. Dersom J4/J5 velges, vil Fornebu få jernbanebetjening innenfor en investeringsramme på ca. 2.200 mill. kr. Strekningen Skøyen - Fornebu kan eventuelt tas i bruk som en 1. etappe hvor en del av de togene som i dag snur på Skøyen føres ut til Fornebu. Oslo kommune har dessuten lagt frem alternativ J6 med en mer sentral plassering av jernbanestasjon på Fornebu (se nedenfor).

Jernbaneverket mener at en bybane/kombibane i tråd med Bærum kommunestyres vedtak om kommunedelplan 1 for Fornebu vil være en løsning med flere muligheter og større fleksibilitet enn andre løsninger. Dersom det likevel blir bestemt at Fornebu skal betjenes med lokaltog, mener Jernbaneverket at en løsning med "Fornebusløyfe" vil være den beste løsningen.

Forholdet til kommunedelplan i Oslo kommune:

I forslaget til kommunedelplan i Oslo kommune er alternativene H20 og J4 fra konsekvensutredningen ikke tatt med. Imidlertid har kommunen lagt frem alternativ J6. Dette innebærer at det bygges et nytt dobbeltspor i tunnel fra Adventveien på Bestum med føring under Lysaker, via Fornebu, under Holtekilen, og frem til Engervannet ved Sandvika. Nåværende Drammensbane opprettholdes for lokaltog. Det blir felles stasjoner for hurtigtog og lokaltog i Sandvika, på Lysaker (to plan) og på Skøyen. På Fornebu etableres en stasjon sentralt plassert i forhold til næringsarealene. Alternativene i kommunedelplan-forslaget blir dermed H10, H10T, J5 og J6.

Uttalelser fra aktuelle virksomheter i Oslo kommune:

Plan- og bygningsetaten har sendt saken på høring til aktuelle kommunale høringsinstanser og utarbeidet tilråding om Oslo kommunes uttalelse (trykt vedlegg 3).

Bydel 25 Ullern:

Bydelsutvalget har avgitt en enstemmig uttalelse i fem punkter:

1. Bydelsutvalget vil sterkt anbefale at alternativ J5 med fire spor i tunnel på strekningen Bestum - Lysaker blir vedtatt.
2. Bydelsutvalget mener at Lysaker stasjonsterminal bør legges under terrenget.
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 alle tilgjengelige virkemidler vil bli benyttet for å fremme bydelsutvalgets syn.

Byantikvaren:

Byantikvaren påpeker viktige verneinteresser ved Harbitzalléen og anbefaler sterkt at det ikke arbeides videre med de to alternativene H20 og J4 som berører dette området. Alternativene H10, H10T og H20 vil få betydelige negative konsekvenser for Vækerøstuen, Vækerø brann- og politistasjon, bolig i Vennersborgveien 2 og flere sveitervillaer i samme vei. Byantikvaren anbefaler ikke å arbeide videre med disse alternativene. Etaten vil be Riksantikvaren vurdere hvorvidt nasjonale eller vesentlige regionale interesser berøres.

Alternativ J5 vil kunne få betydelige konsekvenser for Bestum stasjon og eventuelt for verneverdig funksibebyggelse i Vækerø terrasse. På tross av denne usikkerheten vil Byantikvaren anbefale at det arbeides videre med dette forslaget.

Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn:

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

AS Oslo Sporveier:

AS Oslo Sporveier har avgitt en felles uttalelse for fylkesdelplan og konsekvensutredning. Det etterlyses en samlet vurdering av konsekvensene av vei- og jernbaneutbygging. Sporveien mener at "mye taler for nytt dobbeltspor i dagtrasé (H10) mellom Skøyen og Lysaker. I så fall bør det være forståelse for ønsker om ny E18 i tunnel ved Vækerø". Det er etter Sporveiens oppfatning viktig med en rimelig god utnyttelse av transportmessig sentrale områder som Fornebu. Utbyggingsvolumet må imidlertid avveies mot hensyn til resten av regionen. Sporveien vil anta at trafikkgrunnlaget alle hensyn tatt i betraktning bør være i harmoni med en attraktiv betjening av Fornebu med kombibane, supplert med et godt busstilbud for ikke-sentrumsrettede reisemål.

Oslo Energi Nett:

Oslo Energi Nett påpeker mange viktig anlegg langs strekningen som tilsier tidlig medvirkning i detaljplanfasen.

Oslo Havnevesen:

Oslo Havnevesen har ingen bemerkninger til konsekvensutredningen.

Plan- og bygningsetatens tilråding:

Plan- og bygningsetaten mener at Jernbaneverket har lagt frem et fylldig og godt dokumentert materiale basert på det utredningsarbeidet 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 skjer på Fornebu de senere år samt spørsmålet om betjening av Fornebu med kombibane/bybane. Det er nå igangsatt arbeid med en ny utredning av alternative løsninger for banebetjening av Fornebu. Plan- og bygningsetaten mener at hvordan kollektivbetjeningen av Fornebu skal løses er et strategisk valg der feilslåtte løsninger vil kunne få dramatiske virkninger for Oslo. Forslaget til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren klargjør dette selv ut fra et langt mindre utbyggingsvolum enn det som nå virker aktuelt.

Plan- og bygningsetaten viser til Oslo kommunes forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker som er lagt ut til offentlig ettersyn. I dette forslaget legger kommunen frem et alternativ J6 som Jernbaneverket ikke har vært villig til å utrede. Oslo kommune må derfor kreve at dette alternativet inngår i en tilleggsutredning, enten som en utvidelse av jernbaneverkets utredning eller som del av den nylig igangsatte utredningen om banetilnytninger til Fornebu. En tilleggsutredning gir mulighet til å få samkjørt behandlingsprosessen for nytt dobbeltspor og nytt hovedveisystem. Alternativene J4/J5 vil kunne forsere utbyggingstakten. Det samme vil i enda større grad være tilfelle med alternativ J6. Tilrådingen inneholder en skisse over alle omtalte alternativer.

Byrådet bemerker:

Byrådet viser til at foreliggende konsekvensutredning fase 2, som er et meget omfattende dokument, er utarbeidet på bakgrunn av godkjent utredningsprogram etter behandling av konsekvensutredning fase 1. Oslo kommunes forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker omfatter også alternativ J6 som ikke er behandlet i konsekvensutredning fase 2. Av hensyn til bl a. fremdriften for prosjektet må det imidlertid etter byrådets oppfatning foreligge meget tungtveiende grunner dersom det nå skal foretas tilleggsutredning av alternative traséer som ikke er med i konsekvensutredningen. Byrådet kan ikke se at tilstrekkelig tungtveiende grunner forligger, og byrådet går derfor ikke inn for at alternativ J6 gjøres til gjenstand for en slik særskilt tilleggsutredning.

Generelt når det gjelder spørsmålet om det nye dobbeltsporet skal legges via Fornebu, må dette vurderes opp mot andre viktige forhold. Byrådet viser til at alternativ J5 gir jernbanetilnytning 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. Arbeid med en ny utredning av alternative løsninger for banebetjening av Fornebu-området er forøvrig igangsatt.

Etter byrådets oppfatning er utredningsplikten i forbindelse med nytt dobbeltspor oppfylt med foreliggende konsekvensutredning fase 2. Valg av trasé i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan, og byrådet ønsker et nært samarbeid med Jernbaneverket i det videre planarbeidet.

Byrådet viser forøvrig til forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren som er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 20.10.1997. I planforslaget er nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker forutsatt.

Kompetanse til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune:

Ved bystyrets vedtak av 25.06.1997, sak 437, pkt. 1, ble myndighet til å avgi uttalelse til konsekvensutredning for vedlegg I-tiltak på vegne av Oslo kommune som berørt kommune delegert til byutviklingskomiteen.

Byrådet innstiller til byutviklingskomiteen å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker:

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 trasé i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan, og kommunen ønsker et nært samarbeid med Jernbaneverket i det videre planarbeidet.

Byutviklingskomiteens behandling:

Saken ble behandlet i åpent møte.

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:

John Tore Norenberg (H), Kari Pahle (SV), Terje Kristiansen (A), Margit Sandaker Glomm (A), Brit Axelsen (A), Sidsel Bauck (A), Brit Andreassen (H), Anette Kristin Solheim (H), Ståle Hagen (H), Tor Vatsgar (F), Tore Alf Olafsen (F).

Dokumenter innkommet:

- Notat nr. 122/97 av 08.07.97 fra byråd Olaf Stene vedr. oversendelse av konsekvensutredningens kortversjon
- Brev fra Sollerud Vel av 01.10.97 vedr. Sollerud Vels uttalelse til nytt dobbeltspor Skøyen - Asker
- Notat nr. 208/97 av 04.11.97 fra byråd Olaf Stene vedr. oversendelse av uttalelser fra Vegdirektoratet og Statens vegvesen Akershus.

MERKNADER:

Komiteen mener denne saken er en uhyre viktig samferdselssak for Oslo-området.

Dette byggeprosjektet må sees i et 100-års perspektiv. Det er derfor helt vesentlig at alle konsekvenser er utredet, og at man nå tilrettelegger for god infrastruktur både i forhold til lokaltrafikk og fjerntrafikk.

Komiteen mener også det er helt vesentlig å se planene for tog og vei-utbygging i en sammenheng. Arealene langs Skøyen -Lysaker er meget knappe på deler av strekningen. Hvis man

nå tetter igjen med togskiner i dagen og nye veitraseer tett inntil, kan kontakten mellom byen og fjorden reduseres dramatisk.

Komiteen har merket seg at bydelsutvalget i bydel 25 Ullern sterkt vil anbefale alternativ J 5 med fire spor i tunnel på strekningen Bestum-Lysaker.

Byantikvaren og Etat for miljørettet helsevern støtter bydelen og mener at av de foreliggende alternativer som er skikkelig utredet er J 5 det beste.

Komiteen mener alternativ J5 kan fortone seg som det beste av de foreliggende forslag fordi dette kan gi mulighet for kjøring på 6 spor- 4 i tunnel og de to som allerede ligger i dagen. Dette kan gi en god mulighet for å skille lokaltog og fjerntog.

Komiteens medlem fra A, F og SV mener saken ikke er godt nok utredet på det nåværende tidspunkt og vil foreslå at det legges fram en tilleggsutredning av alternativ J6.

Byrådets forslag til uttalelse bærer ikke preg av en helhetlig strategisk tenkning.

Disse medlemmer kan ikke slutte seg til byrådets innstilling i saken. Disse medlemmer har merket seg Plan- og bygningsetaten, som uttaler at det godkjente utredningsprogrammet som ble utarbeidet i 1993, men først godkjent i 1996, ikke lenger er oppdatert. Utviklingen som skjer på Fornebu i de senere år og spørsmålet om betjening av Fornebu som kombibane/bybane, må være med i utredningsprogrammet.

Disse medlemmer vil vise til Oslo kommunes forslag til nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker, hvor kommunen fremmer alternativ J6. Dette alternativet har ikke Jernbaneverket vært villig til å utrede. Oslo kommune må derfor kreve at dette alternativet inngår i en tilleggsutredning, enten som en utvidelse av Jernbaneverkets utredning eller som en del av den nylige igangsatte utredningen om banetilknytningen til Fornebu.

FORSLAG:

Terje Kristiansen på vegne av A fremmet følgende alternative forslag til byrådets innstilling:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker:

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 tilleggsutredder alternativ J6, enten som en utvidelse av Jernbaneverkets utredning eller som en del av den nylig igangsatte utredningen om banetilknytningen til Fornebu.

John Tore Norenberg på vegne av H fremmet følgende forslag:

Byrådets innstilling, siste setning utgår.

Tillegg til byrådets innstilling:

Det er imidlertid en svakhet ved konsekvensutredningen at grunnlaget er lagt i 1996 uten å ha blitt justert senere, til tross for de store endringer som Fornebuplanene representerer.

Eksempelvis er alt. J-6 ikke utredet.

Det er også grunn til å peke på at Jernbaneverket indikerer at økningen i banekapasiteten allerede vil være totalutnyttet i år 2010, uten å berøre konsekvensen av dette.

Oslo kommune vil i denne uttalelsen fremholde trasevalget J5, med alle 4 spor i tunnel fra Bestum, som det mest aktuelle innen Oslos grenser, bl.a. fordi dette skjærer bomiljøet mest effektivt. Kommunen peker imidlertid på at det endelige trasevalget skjer ved bystyrets behandling av kommunedelplan.

Kommunen ønsker et nært samarbeid med Jernbaneverket i det videre planarbeidet.

Kari Pahle på vegne av SV fremmet følgende tilleggsforslag til As forslag:

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

Votering:

Byrådets innstilling med Hs tilleggsforslag fikk 4 stemmer (H).

As forslag ble vedtatt mot 4 stemmer (H).

SVs tilleggsforslag til As forslag ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er byutviklingskomiteens vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker:

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 tilleggsutredet 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 skikkelig utredet.

Oslo bystyres sekretariat, den 10. november 1997



Kari Kiil



Oslo kommune



KONSEKVENsutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker OSLO KOMMUNES UTTALELSE

Jernbaneverket Region Sor har lagt frem et fylldig og godt dokumentert materiale basert på det utredningsprogrammet som ble utarbeidet i 1993, men først godkjent i 1996. Plan- og bygningsetaten har gjennom lopende deltakelse i utredningsarbeidet, sammen med representanter fra Bærum og Asker kommune, kunnet oveen konstruktiv innflytelse på innholdet i konsekvensutredningen (KU).

Etaten finner imidlertid grunn til å påpeke at det godkjente utredningsprogrammet ikke lenger er oppdatert m.h.t. den planleggingen som har skjedd på Fornebu de senere år samt spørsmålet om betjening av Fornebu med kombibane/bybane. For det første er det vedtatt en kommunedelplan I som angir en hoveddisposisjon for arealbruken på Fornebu. For det andre er det fra statlig hold gitt føringer for arealutnyttelsen som nå skal fanges opp i det arbeidet som skjer med kommunedelplan II. Ingen av disse forholdene er tatt tilstrekkelig hensyn til i KU. Det forhold av 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.

Hvordan kollektivbetjeningen av Fornebu løses er et strategisk valg, der feilslåtte løsninger vil kunne få dramatiske virkninger for Oslo. Forslaget til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren klargjør dette, selv ut fra et langt mindre utbyggingsvolum enn det som nå virker aktuelt.

Oslo kommune har nå forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker ute på offentlig ettersyn med høringsfrist 20.10.97. I dette forslaget legger kommunen frem et eget alternativ J6 som Jernbaneverket ikke har vært villig til å utrede.

Sett fra kommunens side er derfor KU ufullstendig, selv om kravene i utredningsprogrammet er oppfylt. Oslo kommune må derfor kreve at et slikt alternativ må inngå i en tilleggsutredning, enten som en utvidelse av Jernbaneverkets KU eller som del av den nylig igangsatte utredningen om alternative banetilknytninger til Fornebu. Endelig godkjenning av KU for nyt dobbeltspor kan etter kommunens oppfatning ikke skje for tilleggsutredningen har vært på horing.

Det må nevnes at en tilleggsutredning gir mulighet for å få samkjørt behandlingsprosessen for nytt dobbeltspor og nytt hovedveitsystem. Som kjent har Oslo kommune gått inn for en slik samordning i forbindelse med uttalelse til KU Fase 1.

Undersøkte alternativ i KU

Utredningsprogrammet fastla hvilke alternativ for nytt dobbeltspor som skulle utredes videre i denne fasen ut fra to hovedprinsipp:

Prinsipp 1.

Nytt dobbeltspor legges slik at det kan føres inn på Lysaker stasjon i en dagløsning. Lysaker stasjon utvides til fire spor med ny jernbanebru over Lysakerelva. Betegnelsen på alternativene er H1O, H1OT og H2O og fremgår av oversiktskart. Disse korresponderer med de to alternativene i Bærum, H1B og H2B.

KU gir i store trekk tilstrekkelig dokumentasjon for å få frem enkeltkonsekvensene.

Kostnadene for strekningen Skøyen-Lysaker varierer mellom 630 og 750 mill.kr.

Jernbaneverket gir sin foreløbige anbefaling av alternativ H1O som er billigst og vurderer alternativ H2O som uaktuelt fordi det er dyrest både anleggsmessig og i forhold til driftskostnader.

Oslo kommune tar dette til etterretning og slutter seg til at H2O utgår som et aktuelt alternativ.

I forslag til kommunedelplan inngår de to andre alternativene, hvor kommunen fremholder H1OT som ønskelig innenfor dette hovedprinsippet.

Samlede kostnader for strekningen Skøyen- Sandvika vil i ulike kombinasjoner variere fra 1700 til 1900 mill.kr. Nytte/kostnad for Jernbaneverkets anbefalte løsning Skøyen-Asker er 1,1. Den største nytteeffekten skyldes utvidelse av Lysaker stasjon (N/K 2,7), mens strekningene Skøyen-Lysaker og Lysaker-Sandvika har N/K 0,9.

Prinsipp 2.

Nytt dobbeltspor og nytt lokalspor legges i tunnel mellom Skøyen og ny stasjon på Fornebu Nord. Derfra knyttes lokalsporet til Drammenbanen ved Stabekk stasjon, mens dobbeltsporet går videre i tunnel til Sandvika. Dagens Drammenbane mellom Stabekk og Skøyen opprettholdes for enkelte godstog på dagtid og muliggjør dessuten eventuell kombibanedrift. Alternativene er betegnet J4 og J5 og fremgår av oversiktskart.

KU dokumenterer forskjellen i konsekvenser for J4 og J5, og Jernbaneverket anser J5 for å være et bedre alternativ. Kommunen er enig i konklusjonen og har lagt frem J5 som ett av fire alternativ i forslag til kommunedelplan. I Bærum er alternativene identiske og benevnes her J4. Det må nevnes at Jernbaneverket har varslet mulighet for innsigelse til valg av J4 eller J5.

Kommunen vil påpeke at den løsningen som er vist på Fornebu kunne ha vært optimalisert for å oppnå en bedre stasjonsløsning. Jernbaneverket har kun foreslått stasjon for lokalsporet, mens fjerntogsporet passerer. Kommunen har i løpet av prosessen påpekt dette som lite ønskelig, men innspillene er ikke tatt til følge.

Samlede kostnader for J4/J5 på strekningen Skøyen- Sandvika er beregnet til 2200 mill.kr.

Nytte/kostnad er beregnet til 0,8.

Utredningen viser en løsning som ikke er optimal i forhold til stasjonsplassering og stasjonsløsning på Fornebu. Dette er kommunens viktigste begrunnelse for det nye alternativet J6.

Trafikale virkninger

Bygging av nytt dobbeltspor, sammen med utvidelse av de stasjoner som skal betjene dobbeltsporet til fire spor til plattform, innebærer at kapasiteten på jernbanen i Vestkorridoren nær fordobles. Dette vil få storst effekt i rushtimene, hvor kapasiteten i dag er helt sprenget med tilhørende innvirkning på regulariteten. Gjennomføring av den planlagte Ringeriksbanen som skal grene av fra Sandvika har som forutsetning at sporkapasiteten økes.

Jernbanen vil etter utbygging kunne få en kapasitet på omtrent 15.000 sitteplasser pr.time og retning. Jernbaneverket har foreslått en ruteplan for år 2010 som tilbyr 12.000 sitteplasser pr.time og retning i rushtiden mellom Skøyen og Sandvika. Til sammenligning er dagens tilbud under 6000 plasser.

Forutsatt at det investeres i tilstrekkelig materiell for å møte denne kapasitetsforbedringen, vil jernbanen etter utbygging kunne mer enn doble sitt passasjergrunnlag. Det er fra kommunens side viktig at denne muligheten utnyttes maksimalt ved å styrke trafikkgrunnlaget ved stasjonene, noe som også fremheves i forslag til Fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren.

Nye Fornebu med planer om opp til 20.000 bosatte og 25-30.000 arbeidsplasser vil skape grunnlag for en svært viktig stasjon. Det blir et poeng for Oslo kommune at et så betydelig trafikkpotensiale med en så stor Oslo-rettet komponent må gis et svært effektivt kollektivtilbud. Etter kommunens syn må jernbanen utgjøre hovedpillaren i dette tilbudet. KU ikke gjør i svært liten grad rede for problemstillingen.

I denne sammenheng henvises til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Forholdet til kombibane/bybane

KU drøfter ikke inngående dette forholdet, men angir mulighet for at en kombibane kan utnytte en ledig kapasitet på maksimalt 6-8 tog pr.time og retning gjennom Lysaker stasjon. Dersom en kombibane skal skal grene av fra Drammenbanen (lokalsporet) på strekningen mellom Lysaker og Stabekk, må nytt dobbeltspor være ferdig utbygget på hele strekningen Skøyen-Sandvika før kombibanen kan åpnes for trafikk. Dette innebærer en samlet investering på ca. 1800 mill.kr. med utgangspunkt i Oslo's ønskede alternativ H1OT og Bærums anbefalte alternativ H2B. I tillegg kommer en antatt utbygging av kombibane på nærmere 400 mill.kr. for å kunne betjene strekningen Oslo S-Fornebu. Investeringsbehovet for eget kombibanemateriell er ikke kjent.

Valg av et slikt konsept vil innebære at Fornebu som det største utbyggingsområdet i regionen kun får banebetjening gjennom en kombibane med begrenset kapasitet. Dette skyldes både nødvendig tilpasning til ordinær togtrafikk og begrensning i lengden på et kombibanesett. Manglende regularitet på togtrafikken vil dessuten forverre dette bildet.

Det er grunn til å stille et stort spørsmålsteget ved investeringen i ny infrastruktur på til sammen 2.200 mill.kr. uten at de trafikale virkninger er utredet.

Kommunen kan ut fra et slikt resonnement ikke akseptere at det trekkes konklusjoner angående alternativ for nytt dobbeltspor for samspillet mellom jernbane og kombibane/bybane er utredet. Både trafikale virkninger, investeringer i anlegg og materiell samt driftskostnader må fremgå av en slik utredning.

Det må også bemerkes at spørsmålet om finansiering av kombibane/bybane er høyst uavklart. Stortingets behandling av meldingen om forsert kollektivutbygging i Oslo/Akershus (Oslopakke 2) våren 1998 vil kunne avklare dette.

Dersom J4/J5 velges, selv om kommunen anser J6 som et bedre alternativ, vil Fornebu få jernbanebetjening innenfor en investeringsramme på 2200 mill.kr. Strekningen Skøyen-Fornebu kan eventuelt tas i bruk som en 1. etappe, hvor en del av de togene som idag snur på Skøyen føres ut til Fornebu. Derved er Fornebu sikret en god baneforbindelse på et tidlig tidspunkt og behovet for en supplerende med kombibane kan avventes og gjøres avhengig av utbyggingstakten på bolig- og næringsområdene.

Dette forholdet er ikke utredet og kan gi en interessant løsning på statlige krav om en effektiv baneløsning i forkant av den store utbyggingen.

Landskap og bebyggelse

Drammenbanen går i sin gamle trasé langs et vel utviklet boligområde fra Bestum til Lysaker. Boligbebyggelsen er i dag både utsatt for støy fra jernbanen og støy og luftforurensning fra veitrafikken, spesielt fra E18. Flystøyen forsvinner fra 1998 og vil bedre boforholdene noe. Utvidelse av Drammenbanen med to nye spor parallelt med eksisterende, - alternativ H10 - vil innebære et svært omfattende inngrep i terreng og nærmeste boligbebyggelse. I tillegg vil del av den bevaringsverdige Vækerø politistasjon bli berørt. Hele 18 bolighus må rives og minst 9 boliger vurderes innløst på grunn av nærhet til jernbanen og tilhørende støykonsekvenser.

Noe av inngrepet kan reduseres gjennom valg av alternativ H10T, hvor 9 bolighus må rives og ytterligere 9 vurderes revet.

Landskapet vil endre karakter gjennom lengre og høyere fjellskjæringer og i tillegg støyskjerm/voller. Avhengig av hvilke avbøtende støytiltak som kan gjennomføres for å tilfredsstille retningslinjer for støy i boligområder kan det bli aktuelt å innløse flere eiendommer. Dette vil ikke bli avklart før reguleringsplanen foreligger.

Slik området fremstår som et rent boligområde vurderes det som uaktuelt å foreslå omregulering til annet byggeformål i randsonen langs jernbanen.

Kommunen ser det som svært lite fremtidsrettet at den barrieren som Drammenbanen danner skal forsterkes ytterligere gjennom utvidelse til fire spor. Tidsperspektivet på investering i ny infrastruktur for jernbanen tilsier at det må velges løsninger som reduserer dagens ulemper i stedet for å forsterke disse for beboerne. Ut fra miljø- og bevaringshensyn er det også vesentlige innvendinger mot et slikt utbyggingskonsept.

I tillegg kommer den usikkerhet som er knyttet til løsningen for E18. Utvidelse av dagens E18 er et aktuelt alternativ, noe som vil føre til en ytterligere forsterkning av dobbeltbarrieren.

Gjennomføring

Jernbaneverket ønsker en etappevis utbygging av nytt dobbeltspor ut sin anbefalte løsning, hvor utbygging av Lysaker stasjon til fire spor har høyeste prioritet. Det er forutsatt gjennomføring i 1999-2000. Neste prioriterte etappe er strekningen Lysaker-Sandvika med antatt ferdigstillelse i 2003. Året etter antas strekningen Skøyen-Lysaker ferdigstillet. Årlige investeringsrammer er oppgitt til 360 mill.kr.

Ut fra det som er drøftet ovenfor under punktet kombibane er det nødvendig å bygge ut hele strekningen Skøyen-Sandvika under ett. Ny Lysaker stasjon blir derved den eneste etappeløsningen. Anleggsarbeidene langs eksisterende bane mellom Skøyen og Lysaker vest vil føre til hindringer og begrensninger i togtrafikken over flere år.

Argumentet for ikke å velge andre løsninger, fordi de må bygges ut i én sammenheng på hele strekningen Skøyen-Sandvika, er derfor ikke helt reelt.

Utbygging etter alternativ J4/J5 kan gjennomføres med ett års lengre anleggstid. Bortsett fra avgrensning fra eksisterende spor på Skøyen, Stabekk og Sandvika vil hele gjennomføringen kunne skje uten forstyrrelser av trafikken. Det ville være naturlig å forsere utbyggingstakten ut

fra et slikt forhold. Det samme vil i enda større grad være tilfelle med J6 som er en enklere løsning.

Høringsuttalelser

Bydel 25 Ullern har vedtatt en ensstemmig uttalelse i fem punkter:

1. Bydelsutvalget vil sterkt anbefale at alternativ J5 med fire 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 så viktig sak at vi vil benytte alle tilgjengelige virkemidler for å fremme vårt syn.

Byantikvaren påpeker viktige verneinteresser ved Harbitzalléen og anbefaler sterkt at det ikke arbeides videre med de to alternativene H2O og J4 som berører dette området.

Alternativene H10 og H10T vil få betydelige negative konsekvenser for Vækerøstuen, Vækerø brann- og politistasjon, bolig i Vennersborgveien 2 og flere sveitervillaer i samme vei. Det anbefales ikke å arbeide videre med disse alternativene. Etaten har bedt Riksantikvaren vurdere verdien av nevnte kulturminner, noe som kan innebære varsel om innsigelse til eventuelle reguleringsplaner.

Alternativ J5 vil kunne få betydelige konsekvenser for Bestum stasjon og eventuelt for verneverdig funksjonsbebyggelse i Vækerø terrasse. På tross av denne usikkerheten vil Byantikvaren anbefale at det arbeides videre med dette forslaget. Deponi for overskuddsmasser er ikke godt nok dokumentert og må inngå i konsekvensutredningen, ikke henvises til reguleringsplanfasen.

Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn anbefaler alternativ J5 av naturfaglige hensyn og på grunn av støyforhold i driftsfasen. Det forutsettes da at det gjøres tiltak for å unngå at det oppstår strukturlydproblemer fra tunneler. Det bør kreves dokumentasjon av forurensningstilstanden til overskuddsmasser i områder med mistanke om forurenset grunn.

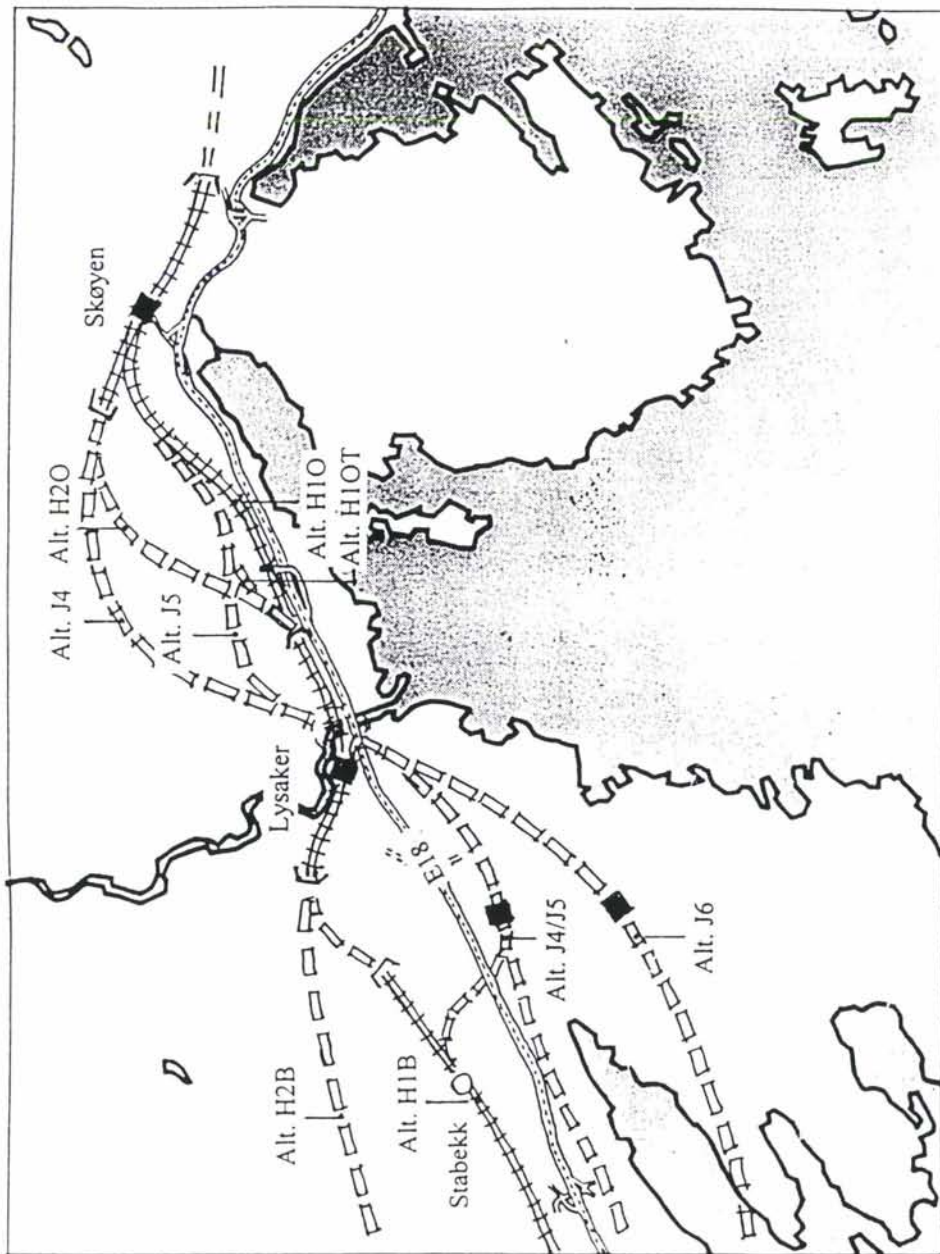
AS Oslo Sporveier har avgitt en felles uttalelse for Fylkesdelplan og konsekvensutredning. Det etterlyses en samlet vurdering av konsekvensene av vei- og jernbaneutbygging. Sporveien mener at "mye taler for nytt dobbeltspor i dagtrasé (H10) mellom Skøyen og Lysaker. I så fall bør det være forståelse for ønsker om ny E18 i tunnel ved Vækerø".

Det stilles spørsmål ved den økningen i togfrekvensen som fremgår av ruteplan 2010 "fordi det gir begrensninger i hvilken frekvens det av hensyn til sporkapasitet er mulig å gi på en kombibaneavgrensning til Fornebu."

Samferdselsetaten har ikke avgitt uttalelse pr. 15.09.97.

Oslo Energi Nett avgir ingen uttalelse til utredningen, men påpeker mange viktige anlegg langs strekningen, noe som tilsier tidlig medvirkning i detaljplanfasen.

Oslo Havnevesen har ingen bemerkninger til utredningen.



Samlet framstilling av alle de vurderede alternativene



Oslo kommune
Bydelsforvaltningen

Ullern

25v



Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Jernbaneverket	
Kass.kode	
97/4149	
Ansvar: I.D. 552	

Oslo, 1.09.1997

Deres ref.:
Utvalgsaksnr: 97/25

Vår ref.: CB
Behandlingsnr: 2

Direkte telefonnr: 22 06 33 38
Vårt saksnr: 96/1045

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, Oslo kommunes uttalelse til

Vi vil med dette underrette Dem om at saken er behandlet av Ullern bydelsutvalg i møte 28.08.97.

Vedlagt følger høringsuttalelse fra Ullern bydelsutvalg som ble enstemmig vedtatt.

Vennlig hilsen bydel Ullern

Christin Børud
Christin Børud
BU-konsulent

Vedlegg:

Kopi til: Oslo Kommune, Plan- og bygningsetaten v/Tor Indrevoll
Bærum Kommune, -Rådmannen, Planseksjonen
Asker Kommune, Rådmannen, Bygnings- og reguleringsavd.



Ullern bydel

Ullern bydelsadministrasjon Postadresse Telefon 22 06 30 30 (direkte innvalg)
Hovtoret 17 A, Åpent kl. 08.00 - 15.30 Postboks 14 Skøyen, 0212 Oslo Telefax 22 06 30 51
Postnr. 0809 20 1-594

63

64

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER. KONSEKVENsutREDNING FASE 2 - HØRINGSUTTALELSE FRA ULLERN BYDELSUTVALG.

SAMMENDRAG OG KONKLUSJON:

1. Bydelsutvalget 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 vi vil benytte alle tilgjengelige virkemidler for å fremme vart syn.

INNLEDNING.

Ullern bydel blir meget sterkt berørt av det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker. Norges mest trafikkerte vei- og jernbanestrekninger går parallelt langs sjøsiden gjennom hele bydelen. De foreliggende planene for nytt dobbeltspor og El8 representerer den viktigste enkeltsaken for Ullern bydel i overskuelig fremtid.

Ullern bydelsutvalg har tidligere uttalt seg til konsekvensutredningens fase 1, også kalt «Vestkorridoren», hvor utbyggingsplanene fra Jernbaneverket og Statens Veivesen gjennom bydelen ble presentert samlet. I fase 2 er nå høringsperiodene og presentasjonen av planutkastene for vei- og jernbaneutbygging ikke lenger samkjørte. Bydelsutvalget vil sterkt beklage dette fordi det er umulig å se helheten i planene. I vurderingen av Jernbaneverkets planer separat, må vi derfor også vurdere hvordan kombinasjonen av planene for vei- og jernbaneutbygging blir, slik at vi ikke samlet risikerer å få den dårligst mulige løsningen for bydelen. Utredningen av en eventuell kombibane er ennå på et såvidt tidlig stadium at det hersker betydelig usikkerhet omkring realiseringen av denne. Det er derfor foreløpig urealistisk å se disse planene i sammenheng med jernbaneutbyggingen. Bydelsutvalget vil således uttale seg om utbygging av nytt dobbeltspor separat og trekke konklusjoner uavhengig av planene om en eventuell fremtidig kombibane.

KOMMENTARER TIL DE AKTUELLE TRASEFORSLAGENE:

H10 (4 parallelle spor langs eksisterende trase i dagsone):
 Dette alternativet er uansett graden av støydependende tiltak totalt uakseptabelt for bydelen. Denne løsningen vil skape et sammenhengende ca. 100 m bredt belte med vei og jernbane mellom sjøen og bebyggelsen på hele strekningen fra Skøyen til Lysaker. 18 bolighus må rives og i tillegg ligger 9 eiendommer så utsatt til at Jernbaneverket vurderer å innløse dem. Tilsammen er det beregnet innløsning av 48 boenheter.

H10T (eksisterende spor beholdes/2 nye spor i kort tunnel Bestum-Frantzebråten):
 Ved dette alternativet vil det ikke oppnås nevneverdig forbedring av eksisterende forhold for noen del av den strekningen hvor den korte tunnelen planlegges lagt. For strekningen Frantzebråten-Lysaker representerer alternativet en betydelig forverring sammenlignet med dagens situasjon. En rekke hus må rives og store områder må leve med økende støyplasser i årene fremover. Alternativet anses uakseptabelt, men likevel marginalt bedre enn H10.

J5 (4 spor i tunnel Bestum-Lysaker):

For Ullern bydel er dette det klart beste blant de fremlagte alternativene. Bydelsutvalget vil sterkt anbefale dette som fremtidens løsning for jernbaneutbygging gjennom bydelen.

Utredningen inneholder mange tungtveiende argumenter for å velge J5 fremfor de øvrige, særlig av hensyn til miljø, eksisterende bebyggelse og den beste transportkapasiteten. Beregningen av rene anleggskostnader viser at dette alternativet kommer på ca. 390 mill. kroner mer enn Jernbaneverkets sakalte hovedalternativer. Denne merkostnaden må vurderes som liten i et langsiktig perspektiv (100 år) for et godt miljøtiltak innen jernbaneutbyggingen og vil dessuten gi merinntekter ved jernbanebetjening av Fornebu. Jernbaneverket bør vurdere å legge om traseen noe slik at stasjonen blir liggende noe mer sentralt på Fornebu.

J6 (nytt dobbeltspor i tunnel Bestum-Lysaker-Fornebu):

Oslo kommune fremla i 1996 et eget utbyggingsalternativ som benevnes J6. Det er meget kritikkverdig at Jernbaneverket valgte å forkaste dette forslaget uten at det ble forsvarlig utredet. For Ullern bydel er J6 det nestbeste alternativ. Bydelsutvalget ser mange gode elementer i forslaget (nytt dobbeltspor i tunnel og jernbanebetjening av Fornebu bl.a.) og vil sterkt anbefale at det utredes videre.

LYSAKER.

Bydelsutvalget anbefaler alternativ J5 og som en konsekvens av dette følger at Lysaker stasjon må legges under terreng. Dermed kan endel verdifullt areal på bakkeplan benyttes til andre formål i et område som allerede er sterkt utnyttet. Traseforslagene H10 og H10T vil begge ligge i dagsonen inn mot Lysaker. Bredden på broene over Lysakerelva må derfor i disse alternativene økes. Sammenheng mellom friområdene på Sollerudstranda og langs Lysakerelva (turvei A1 til Sørkedalen) blir redusert og området gjort fattigere på opplevelser samtidig som det mister mye av sin verdi som rekreasjonsområde og et område med kulturhistorisk verdi.

TILKNYTNING TIL FORNEBU.

Det foreligger sterke statlige signaler om en tett utbygging av Fornebu-området (30.000 arbeidsplasser og 35.000 beboere). Konsekvensutredningen har ingen konkrete planer om jernbanebetjening av området om en ser bort fra muligheten for en fremtidig kombibane og/eller lokaltogsløype. Alternativene J5 og J6 innebærer begge jernbanebetjening av Fornebu-området. De høyere utbyggingskostnadene ved disse alternativene vil på sikt kunne oppveies av en høyere inntektsside. For Ullern bydel vil en tett utbygging av Fornebu-området medføre en merbelastning av reisende til og fra Oslos sentrale områder på veinettet gjennom bydelen. Jernbanetilknytning til Fornebu er av avgjørende betydning for å begrense denne veitrafikken.

GENERELT.

Jernbaneutbygging må betraktes i et svært langsiktig perspektiv (100 år). Den utbyggingen vi ser konturene av for vei og bane i «Vestkorridoren» har nå en mulighet til å tilfredsstille både økte transportbehov og en miljøvennlig og fremsynt byutvikling i Oslos vestlige områder. En sterk trend i Oslos byutvikling de seneste årene har vært ønsket om å gjøre byens sjøsida mer allment tilgjengelig for befolkningen. Det må derfor påregnes et sterkt politisk press for å bedre situasjonen også på byens vestsida som har strandarealer som kan utnyttes til hele byens beste. En sterkt medvirkende forutsetning for dette er å nedbygge barrieren mot sjøen som dannes av jernbanens og El8s parallelle løp. Nå har vi en historisk mulighet til å legge til rette for dette.

Anbefalingen fra Jernbaneverket om alternativ H10 vil forsterke barrierer-virkningen og samtidig rasere og støybelaste tettbefolkede boområder. Realiteten er at det er snevre kostnadshensyn som veier tyngst i anbefalingen. Den omfattende støyskjermen som er planlagt på hele

strekningen Skøyen-Lysaker vil uansett redusere togpassasjerenes mulighet for synsopplevelser på dagstrekningen til et minimum. Det er uakseptabelt at høy tunnelandel i Bærum (H2B) i realiteten benyttes som argument mot gode tunneløsninger i Oslo.

Stortingets vedtak av juni 97 om brukerfinansiert utbygging gjennom eget selskap åpner for en maksimal kostnadsramme på 3,7 milliarder kr for strekningen Skøyen-Asker. Dette holder muligheten åpen for en fremsynt utbygging med høy tunnelandel og jernbanebetjening av Fornebu. Den foreliggende konsekvensutredning er argumenterende i formen og preget av fortidens syn på jernbaneutbygging i sine konklusjoner.



OSLO KOMMUNE
BYANTIKVAREN

Mardalrveien 3 - 0176 Oslo
Postboks 2094 Grunerløkka
0505 Oslo
Tlf. 22 20 85 80 - 22 20 85 81
Telefax 22 20 85 82

Telefax

Til/To: Indrevoll Fax nr: 22 66 25 65
Fra/From: Aslaksby Fax nr: 22 20 85 82
Dato/Date 11.9.97 Ant sider/No of pages 5

Post-it™ Kontortomularer 7669

3M

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO



Ansvar

6-11

Sak nr

96/596

Deres sakbehandler

T. Indrevoll

Deres referansenr. nr

930065141

Vår sakbehandler

Aslaksby/Mydland

Dato

10. sept. 1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER, BYANTIKVARENS UTTALELSE TIL KONSEKVENUTREDNING FASE 2.

Det vises til Deres brev datert 08.07.97, med vedlagte konsekvensutredning for dobbeltspor Skøyen - Asker. I henhold til telefonsamtale med Deres Tor Indrevoll oversendes Byantikvarens uttalelse etter fristen utløp, den 01.09.97.

I brev datert 02.04.94 har Byantikvaren uttalt seg til meldingen om konsekvensutredning for samme prosjekt. Denne melding omtalte i liten grad kulturminneinteressene som knyttet seg til området.

I Byantikvarens brev datert 03.02.94 til gis en kortfattet oversikt over de viktigste kulturminner i området.

I brev datert 30.06.94 til Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune, kommenteres konsekvensutredningens fase I. Hovedkonklusjonen i dette brevet var at «Den presenterte konsekvensutredning (fase I) gir et helhetlig og tildels detaljert bilde av kulturminner og kulturmiljøer i det utbyggingsområdet som ligger i Oslo kommune. Enkelte konfliktpunkter, kan og bør utredes, men da det ikke foreligger alternative vei- og jernbanetraseer vil det være mer hensiktsmessig at dette arbeidet utføres i fase II».

I samme brev kommenteres også forslaget til utredningsprogram for fase II.

Det godkjente utredningsprogrammet. Konsekvensutredningens vedlegg I: Byantikvaren har ingen merknader eller kommentarer til dette programmet.

Om kap. 3.5, 8.1 forholdet til kulturminner og kulturmiljø

Til grunn for utredningens vurdering av konsekvenser for kulturminner ligger NIKU's rapport, Oppdragsmelding nr 008, NSB - Nyn dobbeltspor fra Skøyen til Asker, Kulturminner og kulturmiljø.

Rapporten gir et forholdsvis dekkende bilde av hva som finnes av kulturminner i området og konsekvensene for disse ved de forskjellige jernbanetraseene.

Enkelte forhold er imidlertid sterkt underkommunisert i denne rapporten, deriblant verdien av arbeideboligene i Harbitzalleen og konsekvensen for Vækerøstuen og Vækerø brann- og politistasjon.



De viktigste kulturminnene i influensområdet er: Arbeiderboligene i Harbitzalleen, arbeiderboliger fra begynnelsen av århundret i mur og nyklassisistiske tilsvarende i tre fra 1926-27. I tillegg finnes i området byggmesterhus fra etterkrigstiden som ytterligere forsterker områdets tidsdybde. Videre finnes Bestum stasjon, Vækerø Brannstasjon, Vækerøstuen, sveitservillaer i Vennersborgveien, og en liten bolig i empirestil i samme vei.

De forskjellige alternativene, forholdet til Kulturminner.

Alt. J4 og H20.

Begge disse alternativene vil sterkt berøre den verneverdige bebyggelsen i Harbitzalleen. Dette blir påpekt i konsekvensutredningen. Arbeiderboligene i Harbitzalleen ble bygget i to omganger. De eldste i mur er bygget mellom 1907 og 1912, de yngste i tre på slutten av 1920-tallet. Arbeiderboligene er alle bygget for arbeidere og funksjonærer ved A/S Eureka og andre bedrifter i Skøyenområdet. Trolig er murbygningene som er i tidstypisk nasjonal jugend/nybarokk stil blant de tidligste eksempler på havebyaktige arbeiderboliger i dette landet. Den kulturhistoriske og miljømessige verdien av disse boligene er meget høy.

Verdien av disse bygningene er stor både i lokalt og regional sammenheng. Byantikvaren vil også be Riksantikvaren vurdere hvorvidt bygningene er av nasjonal verdi og om det vil være grunnlag for innsigelse mot evt. kommende reguleringsplaner for angjeldende traseer.

Alt. H10, H10T og H20.

Dette forslaget innebærer utvidelse av eksisterende trase. Langsmed denne traseen ligger både Bestum stasjon som har stor verdi. Vækerø politi- og brannstasjon, Vækerøstuen, tidlig 1800-talls bolig i Vennersborgveien og flere sveitservillaer. Et nyere bolighus ved Tingstuveien vil også bli revet. Denne bygningen har ingen kulturhistorisk verdi. Bestum stasjon ble bygget ca. 1910 i forbindelse med utvidelse av lokalstasjonsbetjeningen langs Drammensbanen. En utvidelse av dagens trase vil innebære omfattende konflikt med en rekke av kulturminnene i området. Vækerø brann- og politistasjons uthus vil muligens måtte flyttes. Denne bygningen som bl.a rommet fengsel er arkitektonisk og miljømessig nært knyttet til hovedbygningen og en flytting eller riving av uthuset vil anses som meget uheldig. Like ved ligger også Vækerøstuen fra 1700-tallet. To av disse bygningene ligger kloss i dagens jernbanespor, og en utvidelse mot disse er ikke mulig, med mindre bygningene rives eller flyttes, noe som Byantikvaren vurderer som uakseptabelt.

Byantikvaren vil be Riksantikvaren vurdere hvorvidt Vækerøstuen og Vækerø brann- og politistasjon er av nasjonal interesse og om det evt. vil være aktuelt å reise innsigelse mot kommende reguleringsplaner.

Jernbanen ved Vækerøstuen og Vækerø brann- og politistasjon avgrenses også av en meget flott og godt bevart granitunur. Denne bør søkes bevart. Dersom utvidelsen skjer nordover vil dette få uheldige konsekvenser for den bevaringsverdige boligen i Vennersborgveien 2. Flere sveitservillaer med samme gateadresse som innehar en viss miljøverdi vil også evt. måtte rives.

Konsekvensutredningen gir i liten grad en dekkende beskrivelse av hvilke konsekvenser dette forslaget vil få for kulturminnene i området.

Alt. J5-H10T.

Dagens trase frem til Bestum stasjon, herfra i tunnel videre mot Lysaker. I konsekvensutredningen kap. 8.2 heter det at det må gjennomføres spesielle tiltak for å la den gamle stasjonsbygningen på Bestum Stasjon bli stående. Byantikvaren er meget usikker på hva disse tiltakene innebærer og hvilke konsekvenser dette får for stasjonen. Dette blir ikke tilstrekkelig belyst i utredningen. Den videre linjeføringen/tunellinnslaget for alt. J5 er dårlig illustrert i utredningen. Byantikvaren er meget usikker på hvorvidt dette forslaget får konsekvenser for den bevaringsverdige funksjonsbebyggelsen i Vækerø terrasse.

Vurdering av alternativene.

I NIKU's oppdragsmelding kap. 1.4 konkluderes det med at Alt. J4 gir lavest konfliktpotensiale for strekningen Skøyen - Sollerud. Denne konklusjonen baseres i al vesentlighet på at Alt J5 får betydelig konflikt med Bestum Stasjon og at utvidelse av eksisterende trase får konsekvenser for Vennersborgveien 2.

Det er knyttet meget stor usikkerhet til gjennomføringen av Alt J5, ikke minst knytter denne usikkerheten seg til hva konsekvensene for Bestum stasjon blir. Byantikvaren vurderer i motsetning til NIKU bebyggelsen langs Harbitzalleen som viktigere enn miljøet omkring Bestum Stasjon.

Videre vil alt. H10, H10T og H20, dvs utvidelse av eksisterende trase få meget negative konsekvenser for Vækerø brann- og politistasjon, Vækerøstuen og Vennersborgveien 2.

Byantikvaren konkluderer derfor med at ut fra en samlet vurdering av kulturminneinteressene så har Alt J5 lavest konfliktpotensiale. Ved valg av dette alternativet bør forholdet til Bestum stasjon og miljøet omkring denne bygningen vurderes nærmere med henblikk på avbøtende tiltak.

I NIKUS's rapport konkluderes det med at det er et visst potensiale for funn av forhistoriske strukturer

Andre forhold.

I Kap 9, sammeustillende analyser, presenteres det i utredningen en tabell over konsekvenser og kostnader ved prosjektet. For alle alternativene som går gjennom Oslo kommune gis karakteristikken at konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø er små. Byantikvaren antar at dette må skyldes en misforståelse. Riving av alle arbeiderboligene i Harbitzalleen, flytting av fengselet/uthuset i Vækerø politistasjon og konflikt med Vækerøstuen er ikke små, men store konsekvenser.

I kap 6.2 blir forholdet til overskuddsmasser vurdert. Det er i Oslo blitt et betydelig problem at alle større vei og jernbaneprosjekt innebærer et betydelig masseoverskudd. I utredningen foreslås bl. a Oslo Havn, men det presiseres at det ikke er riktig å binde områder med behov for utfylling til en bestemt kilde så tidlig i planprosessen.

Byantikvaren anser dette som meget uheldig. I den pågående debatten om utfylling av Lohavn, er et betydelig masseoverskudd i Tåsentunnellen nettopp et av hovedargumentene for utfylling. Havneutbygging og behov for nye arealer kobles sammen med masseoverskudd, slik at enkelte såkalte miljøtiltak for store negative miljøkonsekvenser andre steder i byen. Byantikvaren, som prinsipielt er mot utfylling av Oslos sjøside, (havn) ber om at masseoverskuddet i prosjektet avklares så tidlig som mulig i planprosessen. aller helst i konsekvensutredningen.

Konklusjon:

Alternativene J4 og H20 vil få betydelige negative konsekvenser for kulturminner i Harbitzalleen. Harbitzalleen med arbeiderboliger fra perioden 1907-12, 1926-27 og 1950-tallet er et unikt område som er av stor regional verdi. Byantikvaren vil be Riksantikvaren vurdere hvorvidt nasjonale eller vesentlige regionale interesser berøres. Byantikvaren vil også sterk anbefale at det ikke arbeides videre med disse alternativene.

Alternativ H10/H10T/H20, utvidelse av eksisterende trasse vil få betydelige negative konsekvenser for Vækerøstueene, Vækerø brann- og politistasjon, bolig i Vennerborgveien 2 og flere Sveitervillaer i samme vei. Byantikvaren vil ikke anbefale at det arbeides videre med dette forslaget. Etaten vil også be Riksantikvaren vurdere hvorvidt nasjonale eller vesentlige regionale interesser berøres.

Alternativ J5 vil kunne få betydelige konsekvenser for Bestum stasjon og evt for verneverdig funktisbebyggelse i Vækerø terrasse. På tross av denne usikkerheten vil Byantikvaren anbefale at det arbeides videre med dette forslaget.

Med hilsen
Byantikvaren i Oslo


Truls Aslaksby

Gjenpart: Riksantikvaren


Leidulf Mydland



OSLO KOMMUNE
BYANTIKVAREN

Mardalsveien 3 - 0178 Oslo
Postboks 2094 Grunerløkka
0505 Oslo
Tlf. 22 20 85 80 - 22 20 85 81
Telefax 22 20 85 82

Riksantikvaren
P.b. 8196 - dep.

0034 Oslo

KOPI

Arkivnr
641
Saks nr
96/596-

Deres saksbehandler
Hogne Langset

Deres henvendelse av
7. juli 1997

Vår saksbehandler
Truls Aslaksby

Dato
11. september 1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER HØRING AV KONSEKVENSTREDNING FASE 2 ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

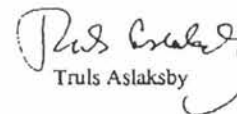
Byantikvaren beklager oversitting av den oppgitte frist 1. september, men takker for forlengelse gitt til idag.

Byantikvarens faglige innspill til Riksantikvaren oversendes vedlagt i form av kopi av brev av dags dato til Plan- og bygningsetaten, som bidrag til Oslo kommunes samlede uttalelse. Vi gjør særlig oppmerksom på den konflikt med kulturminneverdier på nasjonalt eller vesentlig regionalt nivå som etter vårt skjønn foreligger

- ved Harbitzalleen for alt. J4 og H20, og
- ved Vækerøstueene og Vækerø brannvakt og politistasjon for alt. H10, H10T, og H20.

Byantikvaren i Oslo


Leidulf Mydland


Truls Aslaksby

Gjenpart:
Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten



OSLO KOMMUNE
BYANTIKVAREN

Mandalsveien 3 - 0178 Oslo
Postboks 2094 Grunerløkka
0505 Oslo
Tlf 22 20 85 80 - 22 20 85 81
Telefax 22 20 85 82

Plan- og bygningssetaten
Trondheimsveien 5

0560 Oslo



65.985
VEP
930065-141

Arkivnr.

511.2

Sak nr.

97/1112

Dato

20. oktober 1997

Deres saksbehandler
Tor Indrevoll

Deres henvendelse av
27. august 1997

Vår saksbehandler
Truls Aslaksby

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - LYSAKER: FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN

Byantikvaren har flere ganger tidligere uttalt seg om dobbeltspor-saken, sist ved uttalelse til KU fase 2, i brev til Plan- og bygningssetaten datert 10. september i år. Forslaget til kommunedelplan har langt på vei samme innhold som nevnte KU. Derfor vedlegges nevnte uttalelse.

Da nærværende forslag til kommunedelplan imidlertid går ut over KU-dokumentet, vil etaten knytte følgende tilleggsbemerkinger til forslaget:

- Byantikvaren slutter seg til de målsetninger som kommunedelplanforslaget oppstiller for fremtidig trafikkavvikling i området generelt, og for jernbanefremføring spesielt.
- Likeledes anbefales de forutsatte rettsvirkninger med kommentarer, samt de foreslåtte veiledende retningslinjer for gjennomføring av planen.

Videre finner Byantikvaren det nødvendig å justere sin uttalelse av 10. september på følgende punkter:

- Alternativ H10T vil tydeligvis ikke innebære fysiske utvidelser av dagstrekningen ved Vækerø brann- og politistasjon og Vækerøstuene. Øket støynivå vil derimot representere en merbelastning for kulturmiljøet.
- Det er alternativ H10T, ikke J5, som vil få negative konsekvenser for verneverdige funkishus i Vækerø terrasse. F.eks. vil nr. 12, tegnet av Knut Knutsen ca. 1935, bli sterkt berørt.
- Alternativ H10, som allerede ikke er anbefalt, vil dessuten gå hardt ut over funksibebyggelse med kulturminneverdi ved Sørvangen, samt det totale miljø pga. drastisk økede skjæringer i Vækerøåsen.

På bakgrunn av ovenstående vil Byantikvarens konklusjon ift. forslaget til kommunedelplan, justert ift. uttalelsen av 10. september, lyde slik:

- Byantikvaren slutter seg til de målsetninger som kommunedelplanforslaget oppstiller for fremtidig trafikkavvikling i området generelt, og for jernbanefremføring spesielt.
- Likeledes anbefales de forutsatte rettsvirkninger med kommentarer, samt de foreslåtte veiledende retningslinjer for gjennomføring av planen.

- Byantikvaren har tidligere bemerket at alternativene J4 og H20 medfører sterk konflikt med kulturminneverdiene og bedt Riksantikvaren vurdere hvorvidt de berører nasjonale eller vesentlige regionale verdier, og sterkt anbefalt at det ikke arbeides videre med disse alternativene. Byantikvaren noterer med tilfredshet at disse er utelatt fra forslaget til kommunedelplan.
- Alternativ H10, utvidelse av eksisterende trasé, vil få betydelige negative følger for Vækerøstuene, Vækerø brann- og politistasjon, bolig i Vennersborgveien 2 og flere sveitservillaer i samme vei, samt funksibebyggelse i Sørvangen. Videre vil det totale miljø bli forringet av drastisk forstørrede skjæringer i Vækerøåsen. Byantikvaren har bedt Riksantikvaren vurdere hvorvidt nasjonale eller vesentlige regionale kulturminneinteresser berøres.
- Alternativ H10T vil kunne medføre uøsket merbelastning av kulturminneinteresser på presumpativt nasjonalt eller vesentlig regionalt nivå gjennom øket trafikk og medfølgende øket støy på sin dagspor-parsell, særlig ved Vækerø brann- og politistasjon og Vækerøstuene. Videre vil alternativet ved tunnelutmunningen gå sterkt utover verneverdig funksibebyggelse i Vækerø terrasse.
- For alternativ J5 og J6 bør omfanget og følgene av tiltak ved Bestum stasjon utredes nærmere, bl.a. mht. behovet for avbøtende tiltak. Allikevel er det disse alternativene som utifra en samlet vurdering har lavest konfliktpotensiale overfor kulturminneinteressene.

Byantikvaren i Oslo

Tom Wassum e.f.

Truls Aslaksby

Gjenpart: Riksantikvaren



Oslo kommune
Plan- og bygningssetaten
Avdeling vest
Trondheimsveien 5
0560 OSLO



Deres ref.	Vår ref.	Arkiv	Dato
Tor Indrevoll	ERR-96/04285-7	PL 269.1	03.09.97

Saksbehandler jordforurensning:	Oddbjørg Mikkelsen
Saksbehandler luftforurensning:	Ola Hunnes
Saksbehandler støyforhold:	Erling Rimstad
Saksbehandler naturfaglige forhold:	Tone Høysæter

NYTT DOBBELTSPOR SKOYEN - ASKER. HØRING AV KONSEKVENSTREDDNING FASE 2 ETTER PBL KAP. VII-a

Miljø- og næringsmiddeletaten viser til brev fra Plan- og bygningssetaten datert 08.07.97 vedr. nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase 2. Jernbaneverket Region Sor har i brev datert 26.06.1997 sendt konsekvensutredningen på høring med frist 01.10.1997. Intern høringsfrist til Plan- og bygningssetaten var 01.09.1997. Etter avtale sendes vår uttalelse noe forsinket. Vi har ingen bemerkninger når det gjelder luftforurensningsforhold, men har kommentarer om naturfaglige forhold, om jordforurensning/overskuddsmasser og om støyforhold.

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

Naturfaglige forhold

Miljø- og næringsmiddeletaten er stort sett tilfreds med utredningen vedrørende naturmiljø, rekreasjon og landskap. Etaten vil likevel komme med noen tilleggsopplysninger til området ved Lysakerelva. Området langs elva er av Miljø- og næringsmiddeletaten kategorisert å ha meget stor landskaps-, natur- og rekreasjonsverdi. I tillegg er området langs elva nord for Lysaker stasjon med på Miljø- og næringsmiddeletatens liste over biologisk mangfold pga. store arealer blandingskog (granskog og løvskog) med sjeldne arter som blærestarr og skogsotegrass. Området er regnet som regionalt verneverdig. (Kilde: Jan Wesenberg, Norsk Botanisk forening).

Kategoriseringen er foretatt i forbindelse med Miljø- og næringsmiddeletatens utarbeidelse av *Gronn plakat* for Oslo. (Direktoratet for naturforvaltning, 1994: Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder. DN-håndbok 6). Plakaten gir en statusoversikt over grønne områder i Oslos byggesone og er ment som et vær-varsom-signal til bruk i planlegging og forvaltning. Områdene på plakaten er inndelt i to kategorier: 1) områder med meget store landskaps-, natur- og rekreasjonsverdier og 2) områder med store landskaps-, natur- og rekreasjonsverdier. For hvert av temaene landskap, natur og rekreasjon er det utarbeidet grunnlagskart (temakart).

Med utgangspunkt i de vurderinger som er gjort av konsekvenser i utredningen, vil Miljø- og næringsmiddeletaten ut fra naturfaglige hensyn anbefale at alternativ J5 velges i Oslo kommunes del av traséen. Dette alternativet medfører små eller ingen konsekvenser på delstrekningene i Oslo (Skøyen-Bestum- Lysaker).

Jordforurensning og overskuddsmasser. kommentar til konsekvensutredningen

I kap 11.4 Oppfølgende undersøkelser anbefaler etaten at miljøoppfølgingsprogrammet også skal inneholde utredning på de helsemessige konsekvensene knyttet til støy, støv, avrenning m.m fra midlertidige og permanente deponier av overskuddsmasser.

Dokumentasjon av forurensningstilstanden til massene bør kreves i områder med mistanke om forurensete masser.

Støy- og vibrasjonsforhold

Av hensyn til luftlydforhold bør alternativ J5 velges. I dette alternativet vil det bl.a. gis mulighet for å redusere støyproblemer om natten ved at godstog kjører i tunnel. Det forutsettes at det gjøres tiltak for å unngå at det oppstår strukturlydproblemer fra tunneler.

Strukturlyd fra tog bør ut fra helsehensyn ikke overskride 32 dBA "Fast". Dersom tekniske og økonomiske forhold tilsier det bør strukturlydnivåer etter nærmere vurdering tillates opp til 35 dBA. Denne grensen bør bare i unntakstilfeller overskrides.

I konsekvensutredningen er det for vibrasjonsnivåer gitt grenser for veiet statistisk maksimalverdi for vibrasjonshastighet 0.4 - 1.0 mm/s. Det er en målsetting at den laveste verdien ikke skal overskrides.

Den laveste av foreslåtte grenseverdier (0.4 mm/s) tilsvarer anbefalt grense for klasse "C" i forslag til norsk standard NS 8176 "Vibrasjoner og støt - Måling og bedømmelse av vibrasjoner fra landbasert samferdsel". Standarden er bl.a. utarbeidet for å kunne brukes i forbindelse med Byggeforskrift 1997, nye retningslinjer for bedømmelse av vibrasjonspåvirkning på mennesker etter plan- og bygningsloven og helselovgivningen. I følge standarden tilsvarer klasse C "Noe sjenerende eller forstyrrende vibrasjoner". Den laveste verdien bør derfor bare i unntakstilfeller overskrides.

Ut fra helsehensyn anbefales at vibrasjoner fra tog i boliger ikke bør overskride grense for klasse B i det nevnte forslag til standard, tilsvarende veiet statistisk maksimalverdi for vibrasjonshastighet 0.2 mm/s. I følge standardforslaget tilsvarer klasse B "Følbare vibrasjoner unntaksvis".

Anleggsfasen

Som nevnt i konsekvensutredningens avnitt om anleggsperioden i pkt. 5.12 Helsemessige forhold, og i pkt. 7.1 virkninger for omgivelsene, legges det opp til at det skal gjennomføres tiltak for å minske miljølempene i anleggsperioden. Det er i denne forbindelse viktig å etablere nært samarbeid med lokale helsemyndigheter, som i Oslo er lokal bydelsforvaltning. For anleggsfasen er det også viktig at byggherre etablerer et system for å holde kontroll med at entreprenørers/underentreprenørers virksomhet ikke fører til støy- og vibrasjonsproblemer. Internkontrollsystemet må gjøre det mulig å finne ut hvilke(n) virksomhet som eventuelt har

forårsaket støy, dersom det i ettertid kommer klager til helsemyndighet. Kontrollsystemet bør om mulig også gjøre det mulig i ettertid å avlese aktuelle støynivåer for sammenligning med grenseverdier.

For tunnelvifter som er i drift i lang tid bør det settes grense for støy til nærliggende bygninger og utendørs oppholdsområder som tilsvarende byggeforskriftenes grense for støy fra tekniske installasjoner.

Med vennlig hilsen
Miljø- og næringsmiddeletaten
avdeling for miljørettet helsevern

Erling Rønstad
for Eyjolf Osmundsen
avdelingsjef

Kjell Sandaa
Kjell Sandaa
faglig leder

KOPI
Bydelsforvaltningen bydel 25 - Ullern v/ adm.
Bydelsforvaltningen bydel 25 - Ullern v/ bydelsoverlegen
Bydelsforvaltningen bydel 01- Bygdøy Frogner v/ adm.
Bydelsforvaltningen bydel 01- Bygdøy Frogner v/ bydelsoverlegen
Avd. for epidemiologi, helseovervåking og statistikk v/seksjonsoverlege Marit Rognerud
Fylkesmannen i Oslo og Akershus. miljøvernadv., Boks 8111 Dep., 0032 Oslo



Oslo kommune

Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddeltilsyn
Vestbyvn. 13-2 D, 0976 Oslo. Tlf. 22 82 13 00.



Plan- og bygningsetaten
Avd.vest, ekspedisjonen
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

Deres ref. 93/0065141	Vår ref. Tore Indrevoll 1997/3773-2 OMI	Arkiv PL 269.1	Dato 20. oktober 1997
Saksbehandler luftforurensning:	Gry Hantho		
Saksbehandler støyforhold:	Eyjolf Osmundsen		
Saksbehandler naturfaglige forhold:	Tone Hoysæter		
Saksbehandler jordforurensning:	Oddbjørg Mikkelsen		

Skøyen - Lysaker, forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor. Høringsuttalelse

Miljø- og næringsmiddeletaten viser til brev fra PBE datert 27. august 1997. Nedenfor har vi gitt kommentarer og innspill til planen innenfor våre fagfelt.

- 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 vurderingene 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.

Luftforurensningsforhold

Valg av trase påvirkes ikke av luftforurensningsbetraktninger.

I forbindelse med anleggsarbeidet bør følgende konkrete *avbotende tiltak* gjennomføres for å hindre spredning og oppvirvling av støy:

- montering av støvfilter i eventuelle tunnelers ventilasjonsvifter i forbindelse med sprengningsarbeide
- vanning ved sprengningsarbeider
- vanning av løsmasser og anleggsveier
- vasking av hjul o.l. på kjøretøy på området

Støyvurderinger

Vi har følgende kommentarer til de "veiledende retningslinjer for gjennomføring av planen":

Pkt. 8.

I samsvar med den praksis som følges bør dette punktet suppleres med følgende setning: *De laveste grensene i rundskriv T-8/79 for innendørs og utendørs støynivå skal følges, eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter någjeldende.*

Pkt. 9.

Når strukturlyd opptrer alene bør lydnivået av helsemessige grunner ikke overstige 32 dBA "fast". Hvis dette er teknisk vanskelig og økonomisk kostbart i forhold til nytteverdi kan 35 dBA "fast" tillates.

Pkt. 10.

Dette punktet bør endres, slik at det er i samsvar med forslag til ny norsk standard NS 8176 "Vibrasjoner og støt - Måling og bedømmelse av vibrasjoner for landbasert samferdsel". Ut fra helsehensyn vil vi anbefale at vibrasjoner fra tog i boliger ikke overskrider grensen for klasse B - "Følbare vibrasjoner" i forslaget til vibrasjonsstandard. Hvis dette ut fra kostnad/nyttevurderinger ikke er samfunnstjenlig foreslår vi at en kan gå opp til klasse C - "Noe sjenerende eller forstyrrende vibrasjoner". Vi foreslår følgende retningslinjer for vibrasjoner: *For vibrasjoner legges klasse B i forslag til NS 8176 tilsvarende en statistisk maksimalverdi for vibrasjonshastighet på 0,2 mm/s til grunn for planene. Hvis dette er teknisk vanskelig og økonomisk kostbart i forhold til nytteverdi kan klasse C i forslaget til standard legges til grunn.*

Pkt. 11.

I kgl.res. av 30.05.1997 vedrørende den nye "forskriften om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy" forutsettes det at det ikke fattes planvedtak i medhold av plan- og bygningsloven som kan medføre overskridelser av forskriftenes tiltaksgrenser. Det vil komme en veiledning til plan- og bygningsloven om dette. Pkt 11 i de "veiledende retningslinjer for gjennomføring av planen" bør omskrives slik at punktet er i samsvar med reglene i kgl.res. I den forbindelse må det tas høyde for den samlede støybelastningen på stedet og fremtidig støytvikling.

Pkt. 15.

Støy i bygge- og anleggsperioden må tilfredsstillende bestemmelser i kap. 2 i forskrifter om begrenning av støy fra 1975.

Jordforurensning og overskuddsmasser

Kommunedelplan for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker går igjennom ett område av Oslo kommune som har registrert en rekke forurenset grunn lokaliteter. Denne landsomfattende kartleggingen ble gjennomført i 1989, ved hjelp av blant annet intervjuer og enkle kartleggingsmetoder, og kan ikke sees på som en endelig kartlegging av områdene.

Selv om de ulike trasealternativene ikke berører en kjent forurenset grunn lokalitet, anbefaler Miljø- og næringsmiddelstaten at det utarbeides beredskapsplaner for håndtering av eventuelle forurensete masser. Dokumentasjon av forurensningstilstanden til masser bør kreves i områder med mistanke om forurenset grunn.

I pkt. 15 i kommentarer til veiledende retningslinjer for gjennomføring av KDP, er det beskrevet at anleggsarbeidets forurensningspotensiale og avbøtende tiltak bør beskrives og deponiplan utarbeides.

Miljø- og næringsmiddelstaten mener at det bør presiseres at denne beskrivelsen/utredningen også skal vurdere de helsemessige konsekvensene knyttet til støv, støy, avrenning m.m fra både fra anleggsdriften og deponier av overskuddsmasser (gjelder både midlertidige og permanente deponier).

I pkt. 12 er temaet overskuddsmasser berørt. I Oslo-området er det under planlegging flere store utbyggingsprosjekter som vil medføre en meget stor tilførsel av overskuddsmasser. Allerede i dag er etterspørselen etter masser begrenset og det er viktig at denne problemstillingen blir tatt opp på ett tidlig tidspunkt i planleggingsfasen. Miljø- og næringsmiddelstaten ser det derfor som positivt at det er stilt krav til godkjente planer for både transportering og deponering.

Naturfaglige forhold

Vedrørende naturfaglige forhold er det først og fremst området ved Lysakerelva som er viktig. Området langs elva er av Miljø- og næringsmiddelstaten kategorisert å ha meget stor landskaps-, natur- og rekreasjonsverdi. I tillegg er området langs elva nord for Lysaker stasjon med på Miljø- og næringsmiddelstatens liste over biologisk mangfold p.g.a. store arealer blandingsskog (granskog og løvskog) med sjeldne arter som blærestarr og skogsotegrass. Området er regnet som regionalt verneverdig. (Kilde: Jan Wesenberg, Norsk Botanisk forening).

Informasjon om dette er samlet gjennom Miljø- og næringsmiddelstaten utarbeidelse av en *Gronn plakat** (kart) for Oslo. Plakaten gir en statusoversikt over grønne områder i Oslos byggesone og er ment som et vær-varsom-signal til bruk i planlegging og forvaltning. Områdene på plakaten er inndelt i to kategorier: 1) områder med meget store landskaps-, natur- og rekreasjonsverdier og 2) områder med store landskaps-, natur- og rekreasjonsverdier. I tillegg er det utarbeidet en liste over spesielle naturfaglige verdier ("biologisk-mangfold-liste") som viser spesielt verneverdige lokaliteter.

Da alternativ H10 og H10T medfører bygging av ny jernbanebru ved Lysakerelva er det trolig at disse alternativene vil ha negative konsekvenser for naturverdiene her. Disse to alternativene vil også ha større negativ landskapseffekt enn tunnelalternativene. *Ut ifra naturfaglige forhold vil etaten anbefale at alternativ J5 eller J6 velges.*

Hvis alternativ H10 eller H10T velges minner vi om at alle Oslos vassdrag er vernet gjennom nasjonal verneplan for vassdrag (verneplan I), og det er ikke tillatt å forurense vassdragene.

Ingen gravemasser må dumpes eller deponeres i eller ved bekken. Byggeavfall må ikke deponeres slik at det kan forurense ved regn- eller snøvær. Det samme gjelder snømasser ved brøyting/ rydding. Olje- og kjemikalietanker må sikres etter de til enhver tid gjeldende regler slik at det ikke oppstår fare for forurensning. I tillegg vedtok Oslo bystyre 11.12.1985 at oppfylling eller anbringelse av bygninger eller andre konstruksjoner og anlegg nærmere åpne bekker og elver, dammer, tjern og vann enn 20 meter i alminnelighet ikke tillates. Det samme gjelder gravning, sprenging og fyllingsarbeider. Se forøvrig vedlagte "Bekkebrev".

Med vennlig hilsen

Miljø- og næringsmiddeletaten
avdeling for miljørettet helsevern

Eyjolf Osmundsen
Eyjolf Osmundsen
avdelingssjef

Kjell Sandaas
Kjell Sandaas
faglig leder

Vedlegg:

Oslo bystyres vedtak av 11.12.85 angående bekkelukning og utbygging nær vassdrag.

Kopi:

Bydelsforvaltningen bydel 25- Ullern v/ adm.

Bydelsforvaltningen bydel 25- Ullern v/ bydelsoverlege

Avd. for epidemiologi, helseovervåking og statistikk v/seksjonsoverlege Marit Rognerud

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernadv., Boks 8111 Dep., 0032 Oslo

Oslo kommune har en klar målsetting for bevaring av sine vassdrag. Dette er uttrykt klart i Prinsippprogrammet for vern av elver, bekker og vann - vedtatt av formannskapet 9. juni 1982. Dette programmet slår fast at kommunens målsetting er å beholde vassdragene åpne. Bekker er livgivende elementer i landskapet og gir grunnlag for frodig plante- og dyreliv. Ved å ta hensyn til dette i planleggingen, burde det være mulig å innarbeide bekken som en del av planen og et hyggelig innslag i naturmiljøet.

Oslo bystyre vedtok, 11.12.85, vedtekt til bygningslovens pgf. 104 med følgende ordlyd; Lukking av elver og bekker er ikke tillatt. Det samme gjelder gjenfylling av - eller i - dammer, tjern og vann, samt sjøgrunn. Oppfylling eller anbringelse av bygninger eller andre konstruksjoner og anlegg nærmere åpne bekker og elver, dammer, tjern og vann enn 20 meter tillates i alminnelighet ikke. Det samme gjelder gravning, sprenging og fyllingsarbeider.

Det er ikke tillatt å forurense vassdragene. Ingen gravemasser må dumpes eller deponeres i eller ved elva/elvbredden. Byggeavfall må ikke deponeres slik at det kan forurense ved regn- eller snøvær. Det samme gjelder snømasser ved brøyting/rydding. Olje- og kjemikalietanker må sikres etter de til enhver tid gjeldende regler slik at det ikke oppstår fare for forurensning.

En bekk som legges i rør mister sin selvrensende evne og blir lett en stinkende kloakk selv på en kort strekning. Man mister også kontrollen og oversikten over gamle rør og ledninger som går ut i elven. Dermed blir det nærmest umulig å lokalisere lekkasjer. Forholdene for fisk blir også dårligere, og verdifulle biotoper og naturens mangfold reduseres. Det kan nevnes at en del av de mest utryddingstruede planteartene i Norge vokser i grøfter og bekker. Disse er i sterk tilbakegang som følge av opprensning eller gjenfylling av bekkeløp.

En bekkelukking kan ikke vurderes isolert. Da vil bekkene bit for bit bli lagt i rør. Skadevirkningene viser seg gjerne tydelig når flere lukkinger finnes i bekken. Bekkelukkinger fører derfor til at rekreasjonsområdene forverres for folk nedstrøms bekkelukkingen. Krav om total lukking fremmes da av de som plages av den forurensete bekken.

Vann- og avløpsverket (OVA) gjennomfører kontinuerlige rehabiliteringsarbeider i bekkene. OVA la nylig fram en saneringsplan for avløpsnettets med tanke på å bedre forurensningstilstanden i vassdragene. En lukking av en elvestrekning virker derfor temmelig meningsløs, når det investeres store midler for å bedre forholdene ellers.

Vassdrag og bekkeløp bør ikke rettes ut, men gå i naturlige slynger. Dette senker vannets hastighet og hindrer flomtopper. Bevaring av myr- og sumpområder hindrer også flomtopper.

For å hindre at overflatevann fra de omkringliggende utbyggingsfeltene forårsaker kraftige flomtopper, bør det vurderes utradisjonelle løsninger, f.eks. synkekummer hvor vannet forsvinner i terrenget istedenfor å ledes rett ut i bekken.

LEVER ALLTID EN UTOMHUSPLAN SAMTIDIG MED BYGGEMELDINGEN SÅ GÅR SAKSBEHANDLINGEN RASKERE!



B1g

Oslo kommune
Havnevesenet

Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5

0560 OSLO

OSLO KOMMUNE		
PLAN-OG BYGNINGSETATEN		
JOURNALNR	MOTTATT	
97/532-2	13. AUG 97	
AVD.	SAKSB.	NØKKEL
VEP		
MAPPENR.	MERK	
930262741		

Deres henvendelse av
08.07.97

Vår saksbehandler
PGR

08.08.97

Deres saksbehandler
Tor Indrevoll

Arkiv nr. (Bes anført ved svar)
512.2

Sak nr.
97/532-2



B1h

OSLO KOMMUNE	
PLAN-OG BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR	MOTTATT
	27. AUG 97
MAPPENR.	MERK

PLAN-OG BYGNINGSETATEN
TRONDHEIMSVN.5
0560 OSLO

Att: Tor Indrevoll

Deres brev
08.07.97

Deres ref.
930065141

Vår ref.
ANYA / ANYA
NDGN

Behandles av
Andoni Yarza
Tegner/arkiv

Dato
22.08.97

Oslo Energi Nett

Oslo Energi Nett AS
Postadresse : Boks 2481 Solli, 0202 Oslo
Hovedkontor : Sommerrogaten 1, Oslo
Telefon : 22 43 50 50
Telefaks : 22 43 51 69
Foretaksregister: NO 976894812 MVA

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING**

Vi viser til tilsendte konsekvensutredning for dobbeltspor mellom Skøyen og Asker og opplyser at havnevesenet ikke har bemerkninger til utredningen.

Med hilsen

P. M. Hanssen
Havnedirektør

Per Gisle Rekdal
Planleggingsleder

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER, OSLO KOMMUNES
UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING FASE 2.**

Vi viser til Deres brev av 08.07.97, angående ovennevnte høringsrunde.

Oslo Energi Nett AS har mange viktige anlegg langs den aktuelle strekningen, og vi må tas med i planleggingen så tidlig at vi får iverksatt nødvendige forhåndstiltak.

Sender ikke med kartkopier i denne omgangen, p g.a. sakens omfattelse. Vi venter foreløpig til neste runde, da mer detaljplanarbeid foreligger.

Vår kontaktperson er Bjørn Sandtveit i tlf. 22 43 52 28.

Med hilsen
Oslo Energi Nett AS

Roger Lund
Gruppeleder

Andoni Yarza

OSLO HAVNEVESEN

POSTADRESSE: BESOKSADRESSE:
Postboks 230 Sentrum Skur 38 Vippetangen

Foretaksreg.: 974 765 500 MVA
Telefon: 22 41 68 60





Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO

AFK-1761/12/97	PDU/tg	29.8.1997
123 N02	014969	
PBE-960066858	015713	
PBE-930065141		

Vestkorridoren.
Fylkesdelplan for transportsystemet og konsekvensutredning
fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.
AS Oslo Sporveiers uttalelse.

Innledning og bakgrunn

AS Oslo Sporveier velger i uttalelsen å kommentere fylkesdelplanen for transportsystemet og konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker samlet. KU fase 2 for veisystemet burde for øvrig også ha vært lagt ut på høring i samme tidsrom.

Samtidig registrerer Sporveien at plan- og bygningsetaten har gitt en foreløpig anbefaling om trasé for nytt dobbeltspor i forbindelse med utleggelse av kommunedelplan. Vi finner det lite betryggende og også på andre måter lite tilfredsstillende at man velger en fremgangsmåte hvor man langt på vei konkluderer før høringsfristen for den forutgående planfasen er ute.

Planleggingen av det fremtidige transportsystemet i Vestkorridoren har pågått i mange år. Arbeidet med KU fase 1 for vei og bane startet i 1993 og utredningen ble godkjent i 1996. Samme år ble også utredningsprogrammet for KU fase 2 fastlagt. Det ble i den forbindelse bestemt at Statens Vegvesen og NSB av ulike årsaker skulle lage hver sin konsekvensutredning i fase 2.

Det som imidlertid kan gjøre planleggingen fremover litt enklere er den foreliggende, og lenge etterlyste, fylkesdelplanen for transportsystemet i Vestkorridoren. Den har vurdert behovet for utbygging av transportsystemet etter antatt utvikling i antall bosatt, arbeidsplasser og planer for by-/kommuneutvikling i Oslo ytre vest, Asker og Bærum.

Sporveien føler at fylkesdelplanen langt på vei har lyktes med å sannsynliggjøre fremtidige transportbehov med de gitte vekstforutsetningene (selv om det bør stilles spørsmål ved disse, jfr nedenfor) og dermed også kunnet anbefale tiltak i Vestkorridoren på bakgrunn av både tidligere politiske føringer og den kunnskap som er beskrevet i fylkesdelplanen. Fylkesdelplanen burde i så fall være et egnet dokument å bruke i forbindelse med anbefalinger om utbygging av både vei-, jernbane- og forstadsbanesystemet, selv med lavere vekst enn forutsatt.

Sporveien er fornøyd med at våre merknader til KU fase 1 for vei og bane vedrørende både trendfremskrivningen når det gjaldt trafikk tall og mangelen på å se hele transportsystemet i sammenheng, ikke bare E18 og nye dobbeltspor for jernbanen, er tatt hensyn til i fylkesdelplanen og i kollektivutredningen som er gjort i forbindelse med KU fase 2 for vei. Vi merker oss også at mange av konklusjonene og anbefalinger i nevnte utredninger samsvarer med det Sporveien uttalte i forbindelse med høringen av KU fase 1 (bl a fokus på ønsket utvikling av transportmiddelfordelingen, mer kollektivtrafikk på banesystemene, begrensning av biltrafikk inn til Oslo sentrum og oppbygging omkring kollektivknutepunkter med bussmating).

Vekstforutsetninger

Selv om transportgrepet er grunnleggende godt, kan det være grunn til en ikke liten bekymring og tvil omkring de veksttall for bosatte og arbeidsplasser som er lagt til grunn. En befolkningsvekst på 28 % og arbeidsplassvekst på 35 % i løpet av 15 år er langt over det antatte regionale gjennomsnittet, og vil dersom det skulle bli realitet måtte føre til utarmingsproblemer i andre områder. Formelt sett ligger disse problemstillingene på kanten av hva som er forutsatt belyst i fylkesdelplanen. Men en videre tyngdeoverføring av trafikkskapningen til den delen av regionen som allerede har det største trafikkpresset, bør en ikke uten videre ta til etterretning.

Ideene om samordnet areal- og transportplanlegging bør praktiseres ikke bare i regiondeler, og her er det mye positivt i planen, men for regionen samlet. Ett eksempel på problemstillingen kan være at Norges mest tilgjengelige kollektivtrafikkknutepunkt er Oslo S, og at det kan bli tungt å få i gang ønsket byutvikling i Bjørvika parallelt med antatt vekst på Romerike i tilknytning til Gardermoen og den dramatiske veksten som det regnes med i vestkorridoren. Kanskje særlig gjelder dette arbeidsplassutviklingen i området Fornebu/Lysaker/Skøyen. I den grad det er mulig bør utviklingen søkes dreid i retning av en bedre regional fordeling og større vekt på kollektivt lett tilgjengelige områder i Oslo sentrum.

Stortingets vedtak om bygging av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Sporveien tar til etterretning at Stortinget har vedtatt en forsering av utbygging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker uten å kjenne konklusjonene i «Oslopakke 2». Det betyr at det nye dobbeltsporet vil stå ferdig minst (avhengig av trasévalg) 4 år før opprinnelig planlagt (jfr KU fase 2), dvs innen utgangen av 2004.

Finansieringsforutsetningene bør drøftes i tilknytning til Oslopakke 2, men det virker i utgangspunktet ikke rimelig med noe større lokalt ansvar her enn for øvrige statlige jernbaneinvesteringer i regionen.

Fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren

Sporveien har i flere sammenhenger påpekt behovet for å lage en fylkesdelplan for transportsystemet også i Vestkorridoren. Det å ta kravene til samordnet areal- og transportplanleggingen på alvor gjorde det enda mer påkrevet. Slik sett har man nå et bra utgangspunkt for den videre planleggingen av transportsystemet i Vestkorridoren, med de forbehold som er nevnt om vekstforutsetningene. Når det gjelder transportmiddelfordelingen, er Sporveien enig i målet om at kollektivtrafikken skal ta det vesentligste av trafikkveksten. Dette samsvarer med Sporveiens strategiplan, og vi er innstilt på aktivt å medvirke til at kollektivtrafikken skal kunne fylle den målsatte rollen.

Utfordringen slik vi ser den vil primært være å få en riktig dimensjonering av veikapasiteten i Vestkorridoren i forhold til målet om at kollektivtrafikken skal ta det vesentligste av trafikkveksten. Nytt dobbeltspor for jernbanen er i den forbindelse, i hvert fall strekningen mellom Skøyen og Sandvika, u diskutabelt riktig og viktig. Sporveien mener at fokus omkring utvikling av banesystemet i Vestkorridoren ikke ensidig må rettes mot det nye dobbeltsporet. Bærum har på mange måter bykarakter, med tunge interne trafikkstrømmer som ligger vel til rette for å betjene bedre kollektivt. Vurdering av tiltak i Bærum må således ut av korridor tenking og over på flatebetraktninger. Konkret er tiltak på eksisterende dobbeltspor, foruten på Kolsåsbanen og Røabanen, bygging av den nye linjen til Fornebu, bedre tverrforbindelser med buss og gode knutepunkter vel så viktig som nytt dobbeltspor for at kollektivtrafikken skal kunne ta det meste av trafikkveksten.

Valg av kollektivtrafikksystem

Banesystemene bør åpenbart være grunnstammen i kollektivtrafikksystemet også i Vestkorridoren. Dette er nødvendig for å kunne gi et tilbud som er konkurransedyktig med hensyn til reisetid og komfort, og som kan ha høy nok kapasitet uten urimelig miljøbelastning på gatene i sentrum og i sentrumsnære boligstrøk.

Kollektivutredningen som er laget i forbindelse med KU fase 2 for vei viser at det er en kombinasjon av tiltak for bane og buss som vil ha best effekt for å øke kollektivtrafikkandelene. Med slike prinsipper liggende til grunn, får man en klarere rollefordeling mellom driftsartene og sannsynligvis også bedre driftsøkonomi.

Sporveien ønsker ikke på nåværende stadium å prioritere mellom kollektivtiltakene i Vestkorridoren ut over det som er sagt innledningsvis om nytt dobbeltspor, bane til Fornebu og tiltak på Kolsåsbanen og Røabanen. Videre utredninger og avveininger i forbindelse med Oslopakke 2 vil forhåpentligvis vise hvilke tiltak som det bør satses på og i hvilken rekkefølge tiltakene bør komme.

Utbyggingsprinsipper og alternative løsninger på bakgrunn av anbefalte transportløsninger

Selv om deler av Bærum har bypreg, har Vestkorridoren en spredt bebyggelse i storby sammenheng og konsentrasjon av store arbeidsplasser langs E18 fremmer bilbruken. Sporveien støtter fylkesdelplanens anbefalinger om at et fremtidig utbyggingsmønster bør utvikles etter ABC-prinsippet, dvs at man har høy arealutnyttelse og øvre grense for parkeringsdekning i tilknytning til f eks kollektivknutepunkter.

Dette er et forholdsvis nytt prinsipp i norsk byplansammenheng, men er absolutt å anbefale i by-/bynære områder hvor det er et mål at bl a kollektivtrafikkens andel av transportarbeidet skal økes samtidig som transportvolumet totalt sett skal ned. Planen foreslår både fortetting rundt knutepunkter for kollektivtrafikken og etablering av servicetilbud i tilknytning til disse.

Utbygging i forhold til eksisterende og planlagte linjer er også å anbefale i Vestkorridoren. Utbyggingsomfanget på f eks Fornebu bør være av et omfang som harmonerer med en banetilknytning, noe det også ser ut til at det blir. Når det gjelder utbyggingsrekkefølgen på Fornebu, mener Sporveien at det er ekstremt viktig at kollektivtilbudet er tilnærmet ferdig utbygd samtidig med at boliger og næringsområder tas i bruk. Skulle banebetjening bli forsinket, bør man søke å styre utbyggingstempoet for øvrig i takt med dette.

Fylkesdelplanens konklusjoner

Fylkesdelplanens konklusjoner er i tråd med hva Sporveien mener må til for at kollektivtrafikken skal ta det meste av trafikkveksten i Vestkorridoren og for at vi skal få et bærekraftig transportsystem også i Oslo sentrum. Detaljer i konklusjonene vedrørende mulige kollektivtrafikktiltak går vi ut fra at det vil bli anledning til å komme tilbake til i senere planfaser.

Det bør være av grunnleggende betydning at oppfølgingen av planen ikke i praksis begrenser seg til nytt dobbeltspor, og at vi får en hel pakke av satsingstiltak, slik fylkesdelplanen anbefaler. Gjennomføringen må imidlertid settes inn i en større økonomisk sammenheng, som blant annet også ivaretar hensyn til finansieringsmuligheter og til behovene i andre deler av regionen. Slike avveininger vil være mulig f eks i Oslopakke 2.

Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Trafikktilbud

Det illustrerte driftsopplegget som er lagt til grunn for konsekvensutredningen viser et rushtidstilbud på stasjonene langs eksisterende dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika som gir 8 avganger i timen (7,5 min frekvens). I forhold til dagens halvtimesruter er dette en dramatisk forbedring, og Sporveien finner grunn til å spørre om disse stasjonene betjener områder som har et tilsvarende trafikkgrunnlag. Sannsynligvis kan høystandard tilbud i områder nærmere E18 gi høyere uttelling.

Spørsmålet om frekvens på den nåværende Drammensbanen er alvorlig også fordi det gir begrensninger i hvilken frekvens det av hensyn til sporkapasitet er mulig å gi på en kombibaneavgrening til Fornebu.

Trase Skøyen-Lysaker

Sporveien har ingen spesiell oppfatning av hvilken trase som bør velges, men vi mener at Jernbaneverket og Statens Vegvesen i samarbeid bør foreta en samlet vurdering av hvor man bør bygge jernbane- og veitunneler i Vestkorridoren. I områder hvor både nytt dobbeltspor og ny E18 legges i dagen, kan miljøbelastninger i form av barrierevirkninger, støyplager (og støvplager pga bilene) og estetiske mangler bli stor for beboerne i nærheten av de nye ferdselsårene. Det bør være mulig å vurdere dette i sammenheng i og med at konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor forutsetter at det bygges ny E18 etter alternativ B1 Fornebulinja eller alternativ K Kombinasjonsalternativet.

For egentlig å kunne vurdere konsekvensene av det tiltaket som omhandles av konsekvensutredningen burde KU for jernbane og KU for vei vært presentert og drøftet i en samlet pakke.

Lysaker stasjon

Sporveien slutter seg helt til Jernbaneverkets vurderinger om at Lysaker stasjon bør ligge i dagen. Hovedårsaken til at Sporveien anbefaler stasjonen i dagen er ved siden av kostnadsaspektet at en stasjon under bakken oppleves utrygg (lange rømningsveier) og ukoselig (støy og manglende dagslys). Pga dette vil en stasjon under bakken sannsynligvis gi færre reisende. Sporveien merker seg også at det er «dagslysalternativene» som gir best samfunnsøkonomi pga lavere byggekostnader foruten at disse alternativene også gjør det mulig med etappevis utbygging.

Betjening av Fornebu

I KU fase 2 for det nye dobbeltsporet foreligger det to alternativer for betjening av Fornebu nord og hvor begge forutsetter stasjon under bakken både på Lysaker og Fornebu. (I praksis er det kanskje bare ett alternativ i og med opphevelsen av det midlertidige bygge- og deleforbudet på Skøyen.) Det tidligere forslaget om å betjene hele Fornebu med egen lokaltogsøyfe som betjener hele Fornebu har NSB tidligere skrinlagt, noe konsekvensutredningen har forholdt seg til.

Målet om høy frekvens, god flatedekning, korte holdeplassavstander kombinert med smidig linjeføring og minst mulig naturinngrep tilsier betjening av en «mykere» driftsart enn tradisjonelt tog. Sporveien har hele tiden ment at Fornebu bør kollektivtrafikkbetjenes av en by-/kombibane og ikke av en togsøyfe, de gitte vekstforutsetninger tatt i betraktning. Utredningene har hittil bekreftet at en slik løsning er mest attraktiv.

På et ikke mye tidligere utredningsstadium var det tvil om trafikkgrunnlaget på Fornebu ville være tilstrekkelig til å forsvare en kombibaneløsning. Nå er det presentert utbyggingsvolum som medfører at det stilles spørsmål ved om kombibane vil gi tilstrekkelig kapasitet. Sporveien vil vise til det som er nevnt innledningsvis om de urimelig høye vekstforutsetningene for boliger og kanskje særlig arbeidsplasser i området. Vi vil anta at 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 f eks Bjørvika. Dessuten vil en så kraftig Fornebu-utbygging, selv med en høy kollektivandel, gi biltrafikkbelastninger i området som umulig kan være ønskelig.

Kapasitetsmessig usikkerhet kan eventuelt ivaretas ved forsterket bussupplering i rushtidene for andre reisemål enn sentrum.

Plan- og bygningsetatens ønsker om å legge nytt dobbeltspor for jernbanen via Fornebu bygger, etter det vi har skjønt, på forutsetninger for arbeidsplassvekst som det uansett bør stilles spørsmål ved. De samlede plangrepene i området bør være best tjent med en mer lokal banebetjening av Fornebu. Uansett finner vi det, som nevnt innledningsvis, lite heldig at etaten langt på vei konkluderer for høringsuttalelsene for KU fase 2 er mottatt og vurdert.

Oppsummering/konklusjon

- Fylkesdelplanen er et nyttig prinsippdokument som grunnlag for å kunne utvikle et transportsystem basert på målet om at kollektivtrafikken skal ta det meste av trafikkveksten. De rammene for vekst i arbeidsplasser og boliger i vestkorridoren som fylkesdelplanen baseres på, synes imidlertid å være for høye i forhold til en rimelig regional balanse. Dersom en slik sterk næringslivsvekst i området Fornebu/Lysaker/Skøyen skulle bli realitet, vil vi få en uønsket svekking av muligheter for etableringer i områder som f eks Bjørvika, som har Norges og regionens beste tilgjengelighet med kollektivtransport.
- Av hensyn til attraktivitet og miljømessig kapasitet på gate og vei bør banesystemet bør være grunnstammen i kollektivtransportsystemet. Dette innebærer nytt dobbeltspor for jernbanen, banebetjening av Fornebu og oppgradering og forlengelser av eksisterende baner. Imidlertid er interntrafikken i området også stor, og særlig i de mer bypregede delene av Bærum ligger det rette for at et styrket samlet nett, som også innebærer et bussnett med høyere frekvens og bedre knutepunkter. En slik satsing på et integrert nett er nødvendig for å nå målene om høyere kollektivandeler. Utbygging av nytt dobbeltspor for jernbanen alene vil ikke gi en regional nytte som forsvaret kostnadene.
- Det er sterkt ønskelig å kunne vurdere konsekvensene av vei- og jernbaneutbygging bedre i sammenheng enn det som er mulig når konsekvensutredningene i samme smale korridor ikke presenteres, og langt fra utredes, samlet. Mye taler for nytt dobbeltspor i dagtrasé (H10) mellom Skøyen og Lysaker. I så fall bør det være forståelse for ønsker om ny E18 i tunnel ved Vækerø.

- Det er viktig med en rimelig god utnyttelse av transportmessig sentrale områder som Fornebu. Utbyggingsvolumet må imidlertid avveies mot hensyn til resten av regionen, og uansett ikke gis et omfang som undergraver satsingsmulighetene i de aller mest kollektivtrafikk-tilgjengelige områdene, som f eks Bjørvika. Sporveien vil anta at trafikkgrunnlaget alle hensyn tatt i betraktning bør være i harmoni med en attraktiv betjening av Fornebu med kombibane, supplert med et godt busstilbud for ikke sentrumsrettede reisemål.

Med vennlig hilsen


Trond Bjørgan
Adm direktør


Tore Kåss
Plandirektør

Kopi:

Akershus fylkeskommune
Asker kommune
Bærum kommune
Jernbaneverket
Statens vegvesen Oslo
Statens vegvesen Akershus
Oslo kommune, byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Oslo kommune, samferdselsetaten



AS Oslo Sporveier

Oslo kommune
Plan- og bygningssetaten
Byutviklingsavdelingen
Trondheimsveien 5
0560 OSLO



OSLO KOMMUNE	
PLAN-06 BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR.	MOTTATT
97 65709	05. NOV 97
AVD.	SAKSE. INNKJEL
VEP	
MÅTTID	INNSK.
930065741	

Deres ref./Deres dat:

930065141
27.8.1997

til:

PDU/tg
018803

Dat:

30.10.1997

Vestkorridoren - Oslo kommunes forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker - Høring. AS Oslo Sporveiers uttalelse.

AS Oslo Sporveier viser til brev datert 27.08.97 om forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor for jernbane mellom Skøyen og Lysaker.

Sporveien har i forbindelse med høringen av fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren og konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen og Asker uttalt seg om noen av de spørsmål forslaget til kommunedelplan reiser. Denne uttalelsen er i utgangspunktet dekkende for Sporveiens syn på forslaget til kommunedelplan, men vi føler behov for enkelte presiseringer.

En forutsetning for at det eventuelt skal være hensiktsmessig å gå videre med alternativer som legger nytt dobbeltspor via Fornebu, som plan- og bygningsetatens alternativ J6, må være at det først er fastslått at Fornebuområdet får en virkelig høy utnyttelse, minst på linje med de «Rugaas-tallene» som relativt sent kom på bordet. Et eventuelt bolig- og arbeidsplassstall som klart markerer Fornebu som «byen» med et klart sterkere trafikkgrunnlag enn Lysaker og Skøyen, kan gi grunnlag for omprioriteringer også i stasjonsmønsteret og hele trafikknett. Som nevnt i vår uttalelse til fylkesdelplan og konsekvensutredning 29.08.97 vil vi imidlertid advare mot en så sterk konsentrasjon om Lysaker/Fornebuområdet. Dette vil kunne ødelegge en ønsket regional balanse og f.eks svekke og kanskje utarme områder i Oslo som ligger bedre til rette for en bærekraftig by- og transportutvikling.

Utbygging i harmoni med eventuell omlegging av lokaltogspor via Fornebu nord kunne være et noe mer akseptabelt regionalt mønster. Jernbane med stasjon nord i området vil imidlertid aldri kunne erstatte et mer flatedekkende og høyfrekvent tilbud med omstigningsfri forbindelse til og gjennom sentrum. Ved de høyeste utbyggingsvolumene bør således eventuell jernbaneomlegging antakelig suppleres av kombibane.

Avslutningsvis ønsker Sporveien å stresser det forholdet at såpass mange av premissene for utbyggingen på Fornebu synes å være uklare. Tallene for antall arbeidsplasser og bosatte spriker, til dels mye. Det er videre uklart hvordan både E18 og det lokale veisystemet blir bygd ut. Planlegging under såpass stor usikkerhet er vanskelig og det virker som om det mangler viktige politiske avklaringer som bør være tatt før man velger traséføringer for nytt dobbeltspor.

Med vennlig hilsen

Planstaben

Tore Kåss
Plandirektør

Vedlegg:

Kopi av uttalelse datert 29.8.1997 vedr fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren og konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Kopi:

Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Oslo kommune, Samferdselsetaten
Jernbaneløst Region Sør
Jernbaneløst Region Øst



Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 OSLO



OSLO KOMMUNE	
PLAN-06 BYGNINGSETATEN	
JOURNALNR	MOTTATT
95/66094	05. NOV 97
AVD	SAKSE
VEP	INØKKEL
MÅNEDER	IMEN
3	141

Dato: 29.10.1997

Deres ref.:
930065141
Tor Indrevoll

Vår saksbehandler/ref.:
Arne Hvamstad
Telf. 22 91 03 33

Vårt saksnr.:
97005959

Vårt arkivnr.:

Skøyen vil få stor betydning for både næringsområdene langs E 18 ved Bestumkilen og for de nærliggende boligområdene.

Med vennlig hilsen

Knut O. Gabestad

Knut O. Gabestad
avdelingsdirektør

Arne Hvamstad
Arne Hvamstad
overingeniør

SKØYEN – LYSAKER, FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSFOR.

Samferdselsetaten beklager at vår uttalelse kommer litt sent, men vi har nå vurdert planen og vil nedenfor gi våre kommentarer.

I forbindelse med de nye dobbeltsporene mellom Skøyen og Asker er det viktig at trasévalgene i Oslo og Bærum kommune harmonerer med hverandre. Det er videre viktig at de planer som Oslo kommune vedtar er realistiske sett ut fra både økonomi og fremdrift. Vestkorridoren står allerede i dag ovenfor store trafikale og miljømessige problemer og med den arealutviklingen som vil skje i vest bl.a. på Fornebu, vil det være behov en rask avklaring og etablering av jernbanens dobbeltspor. Samferdselsetaten er enig med Plan- og bygningsetaten at dobbeltsporenes ferdigstillelse vil være en viktig premiss for den videre kollektivsatsningen i vest.

Fortiden pågår arbeidet med å vurdere hvilket tilbringersystem en skal basere seg på i Fornebu-utbyggingen og konklusjonen på dette arbeidet, vil få konsekvenser på valget av trasé for dobbeltsporet. Vi mener derfor at en burde ha avventet resultatet av den pågående utredningen før en tar standpunkt til hvilken alternativ trasé en velger.

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 en 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 trasévalg for dobbeltsporet.

Etter en vurdering av de andre to alternativene mener vi at H10T vil kunne gi den fleksibilitet som er nødvendig med tanke på en eventuell fremtidig kombibane, og vil kunne anbefale dette forslaget. Vi er enig med Plan- og bygningsetaten om at en holdeplass/stasjon mellom Lysaker og



Oslo kommune

OSLO KOMMUNE
Vann og avløpsverket
PLAN- OG BYGNINGSETATEN
JONHÅNDEL
06.09.97
99 22621
150
090065141

Plan- og bygningssetaten

Trondheimsveien 5

0560 OSLO



Deres ref:
97/50182
Tor Indrevoll

Deres brev:

Vår ref:
97/1827
511.2

Dato
19.09.97

Saksbehandler: R. Eilertsen
R:\brev\ei0919a 19.09.97.doc

DOBBELTSFOR SKØYEN-LYSAKER, BEMERKNINGER TIL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN

Oslo vann- og avløpsverk har vann og avløpsledninger liggende langs og stedvis krysser fremtidige trasealternativ for nytt dobbeltspor. Dette er ledninger av liten til middels dimensjon. Omlegging av disse ledningene er gjennomførbare med relativt akseptable kostnader. En mer detaljerte gjennomgang av disse omleggingene må tas i et senere planleggingsstadium.

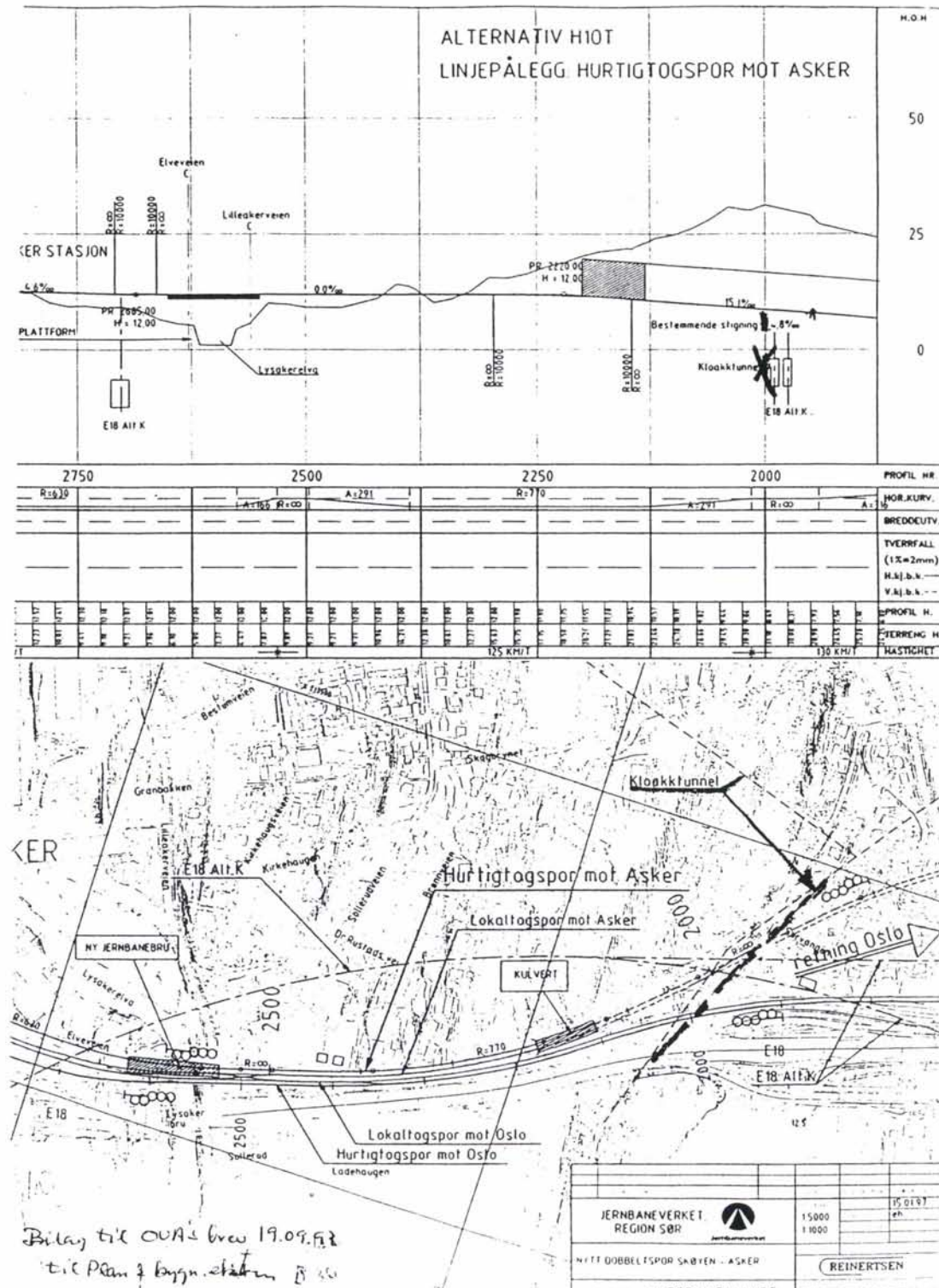
Avløpstunnelen til VEAS-rensanlegg i Asker, krysses av tunnelalternativene ved Vækerøveien. På tegn. B 21 (alt. H10T) er avløpstunnelen tegnet inn ca. 10m for lavt på lengdeprofilen. Med riktig innregnet avløpstunnel vil det med stor sannsynlighet bli for liten avstand mellom topp avløpstunnel og bunn tog tunnel. Dette bør utredes for å få ett riktig bilde av dette alternativets konsekvens.

Oslo vann- og avløpsverk

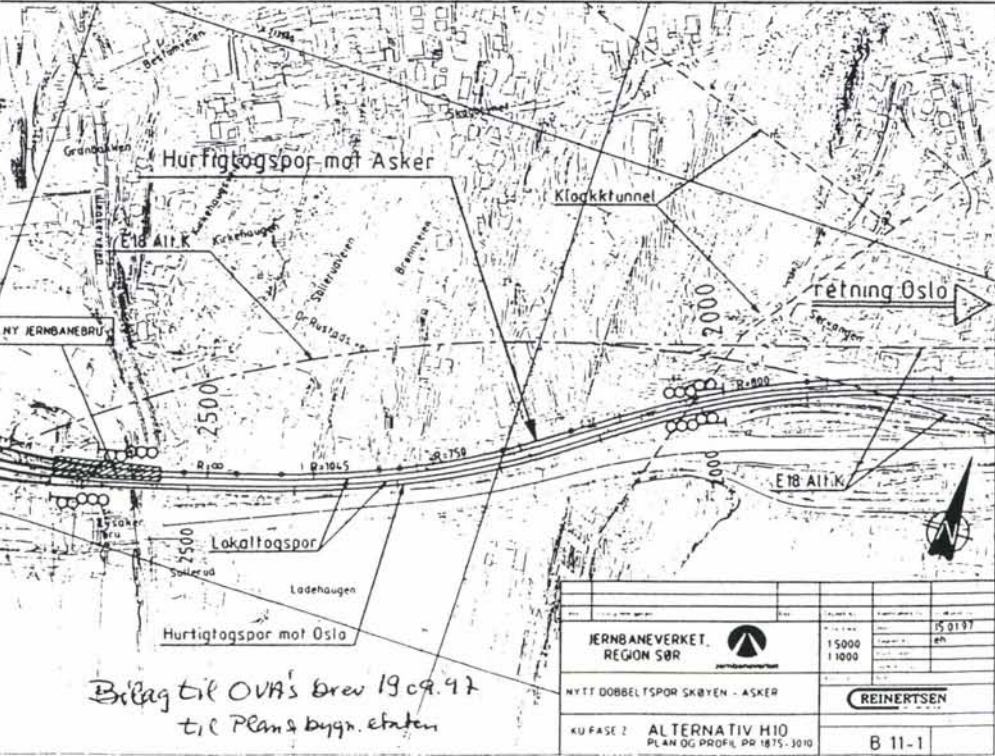
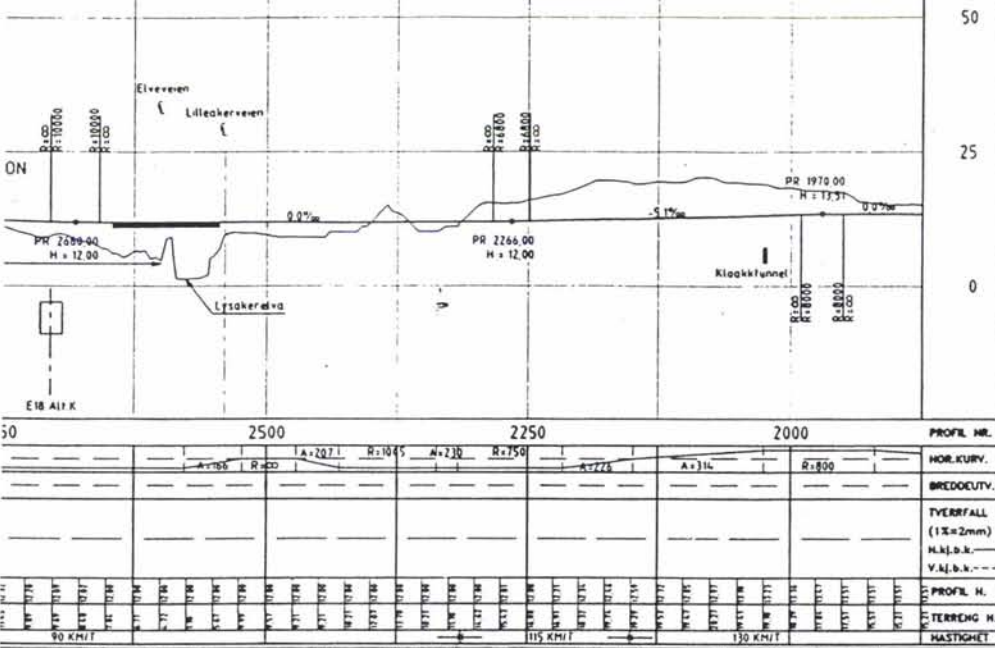
Tibor Liptak
Tibor Liptak
Prosjektteringssjef
Utbygging

K. G. Ellefsen
Kjell Ellefsen
Seksjonsleder

Postadresse: Postboks 4704 Sofienberg
Besøksadresse: Herslebs gate 5
Telefon: 22 66 20 20
Telefax: 22 66 40 80
Bankkonto: 6045.05.20643



ALTERNATIV H10
LINJEPÅLEGG: HURTIGTOGSPOR MOT ASKER



JERNBANEVERKET REGION SØR	15000 11000	5 0137 eh
NYTT DOBBELSPOR SKØYEN - ASKER	REINERTSEN	
KU FASE 2 ALTERNATIV H10 PLAN OG PROFIL, PR 1875-3010	B 11-1	



B1m

Etat for eiendom og utbygging, Fornebu prosjektet

Postadresse: Trondheimsveien 5, 0560 Oslo
Besøksadresse: Herslebsgate 5,
Foretaksnr:
Telefon: 22 66 79 31
Faks: 22 66 22 99

FØRSTESIDEFAKS

Dato: oktober 2, 1997
Til: Plan- og bygningsetaten v/ Tor Indrevold - Jon Kr. Ellefsen
Faks: 22 66 25 65
Emne: Vestkorridoren - Skøyen - Lysaker
Avsender: Trond Aulund

DENNE SENDINGEN SKAL BESTÅ AV 4 SIDE(R), INKLUDERT DENNE FORSIDEN.
HVIS DU IKKE HAR MOTTATT ALLE SIDENE,
RING 22 66 79 31

Vedlagt Fornebu prosjektets uttalelse til 3 saksdokumenter. Notatet er oversendt Astri Bjerknæs i Eiendomsavdelingen som oversender saken formelt fra EEU.
Gi beskjed om dere vil ha de refererte utredninger oversendt straks.

Trond Aulund

Notat

Til: Eiendomsavdelingen

Fra: Fornebu-prosjektet
saksbh. Trond Aulund
tlf. 22 66 79 31, faks. 22 66 22 99

Sak: Uttalelse fra Fornebu-prosjektet - Etat for eiendom og utbygging vedrørende:

- 1) **FYLKESDELPLAN FOR TRANSPORTSYSTEMET I VESTKORRIDOREN.**
- 2) **NYTT DOBBELTSPOR - SKØYEN - ASKER - KONSEKVENsutREDNING - FASE 2.**
- 3) **FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR - SKØYEN - LYSAKER.**

Se også sak 97/04329 -

Ref.nr. 028579/97

Saksnr./Arkivkode:
97/04762-511.2

Sted:
OSLO

Dato:
15.09.97

Uttalelse:

Uttalelsen fra Fornebu-prosjektet er knyttet til Oslo kommunes grunn Eierinteresser på Fornebu. Realiseringen av Oslo kommunes tilbakefallsrett til ca. 1 500 da skjer fra 8. oktober 1998. Oslo kommunes arealer vil ifølge den vedtatte kommunedelplan fase 1 (KDP1) for Bærum kommune i det vesentligste bli regulert til bolig og næringsformål, med en betydelig vekt på bolig. Av de totale arealer regulert til bolig vil anslagsvis ca. 70-80% ligge på Oslo kommunes arealer. Kommunedelplan fase 2 (KDP2) for Fornebu legger opp til et boligtotal på 5 - 7.000 boliger og 20 - 30.000 arbeidsplasser.

Fornebu-prosjektet vil være opptatt av de løsninger som har konsekvenser for Oslo kommunes eiendommer på Fornebu og vil kommentere forslaget til fylkesdelplan, konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplanen ut fra dette forhold. Det er viktig å lese uttalelsene for disse planer i sammenheng.

Planprosessen i forbindelse med transportsystemet i vestkorridoren består av konsekvensutredninger og kommunedelplaner delt på temaene jernbane og vei/kollektiv for de berørte kommuner - med forskjellige høringsfrister.

Statens vegvesen - som tiltakshaver for banebetjening til Fornebu - har vurdert behovet for konsekvensutredning dette tiltak. Det er nedsatt en gruppe med representanter fra de berørte parter som har som oppgave å utrede dette behov.

Fornebu-prosjektet er opptatt av at de løsningene som vedtas for dobbeltsporet gir muligheter for alternative løsninger for banetilnytning til Fornebu, enten valget faller på kombibane, bybane, automatbane eller høyhastighetsbane.

Man bør ikke komme i en situasjon hvor man vedtar en prinsippstråse for dobbeltsporet Skøyen - Lysaker - Sandvika og som ekskluderer en optimal banebetjening.

Det henvises til «Konsekvensutredning for etterbruk av Fornebu», utarbeidet av Statsbygg og Oslo kommune som tiltakshavere, hvor samferdsels-spørsmålet er behandlet. Denne prosess er ennå ikke avsluttet, grunnet behovet for tilleggsutredninger som påpekt av Plan- og samordningsdepartementet. Tilleggsutredninger vil også omfatte spørsmål rundt samferdsels-løsningene. Det vedlegges to analyser som kan ha interesse for den videre behandling:

- 1) «Kollektivalternativer» - Statsbygg - Asplan Viak A/S - februar 1996.
- 2) «Samferdselsanalyse for Fornebu - grunnlag for videre planlegging» - Bærum kommune, Oslo kommune, Statsbygg - Vista Utredning - juni 1997.

* FYLKESDELPLAN FOR TRANSPORTSYSTEMET I VESTKORRIDOREN.

Fornebu-prosjektet har ingen merknader til hovedrapportens konklusjoner hvor det henvises til behovet for en sterk satsing på veg- og kollektivløsninger i Fornebu-Lysaker-Skøyenområdet og at det nødvendig med byggestart så snart som mulig etter at flyplassen nedlegges.

Trafikkgrunnlagene for Fornebu's del skriver seg fra beregninger gjort ut fra en forventet bolig- og næringsutvikling for området.

I planprosessen utredes det som et alternativ å innpasse en varemesse/kongress-senter på Fornebu nord. En slik etablering vil ha et annet trafikkmønster.

Det er utført et notat om trafikkgenerering ved en messeetablering på Fornebu av firma Asplan Viak A/S hvor oppdragsgivene er Norges Varemesse A/S og Nydalen Compagnie A/S.

Dette notat vedlegges i sin helhet til orientering.

Det er tillegg fremmet krav fra Plan- og samordningsdepartementet om økt boligtotal og større tetthet i næringområdene enn hva KDP1 la opp til, og som utløser behov for ny vurdering av det totale transport-tilbudet i regionen.

Fylkesdelplanen omhandler ikke konkrete løsninger til trasévalg for bane eller ny veg inne på Fornebu-området eller løsninger i innslagspunktene. Fornebu-prosjektet/EEU vil være opptatt av at veg- og baneløsningene i dette området ivaretar den strategiske betydning denne del av Fornebu-området vil ha for en helhetlig løsning.

* NYTT DOBBELTSPOR - SKØYEN - ASKER - KONSEKVENsutREDNING FASE 2 OG * KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR - SKØYEN - LYSAKER.

Se uttalelse over for fylkesdelplanen.

Fornebu-prosjektet registrerer plan- og bygningsetatens alternativ J6 og ser det i utgangspunktet som positivt dersom dette lar seg realiseres i forhold til samferdselsknutepunktet på Lysaker. Vi 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.

I forbindelse med planprosessen for KDP2 for Fornebu er det etterlyst et behov for at Oslo kommune kunne se på banetilnytningen til Fornebu som en fristilt problemstilling, slik at de øvrige samferdselsplanene ellers i Oslo og østregionen vil være en bremsekloss for en avklaring av banetilnytningen til Fornebu.

Førnebuprojektet ber om en vurdering av denne problemstilling.

1.10.1997

Trond Aulund

B1_n

vedlegg:

- 1) «Kollektivalternativer» - Statsbygg - Asplan Viak A/S - februar 1996.
- 2) «Samferdselsanalyse for Førnebu - grunnlag for videre planlegging» - Bærum kommune, Oslo kommune,
- Statsbygg - Vista Utredning - juni 1997.
- 3) «Notat om trafikkgenerering ved en etablering på Førnebu Nord» firma Asplan Viak A/S - juni 1997

Sak nr. 322: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker - Oslo kommunes uttalelse til kommunedelplan i Bærum kommune. Byrådsak 364 av 13.10.97

Sendt til bystyret.

Saken gjelder:

Frå Bærum kommune har Oslo kommune mottatt til uttalelse kommunedelplan for nytt dobbeltspor. Alle alternativene som der er behandlet er konsekvensutredet i konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør. I kommunedelplanforslaget inngår øst for Sandvika alternativene H1B, H2B og J4. Disse alternativene korresponderer med alternativer som er konsekvensutredet i Oslo kommune. Vest for Sandvika, som har mindre betydning for Oslo, inngår alternativene ytre linje, indre linje og Ræverudlinjen.

Valg av trasé i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker. Byrådet viser for ordens skyld til viktigheten av at det fattes vedtak i de to kommunene som primært gir sammenfallende trasé over kommunegrensen. En eventuell uenighet om trasévalg mellom Bærum og Oslo vil medføre statlig behandling. Byrådet foreslår at Oslo kommune anmoder Bærum kommune om å avvente videre avklaringer i Oslo før det fattes vedtak om kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum. Byrådet ønsker å samarbeide nærmere med Bærum kommune i den avsluttende fasen av arbeidet med kommunedelplaner.

Oslo kommunes uttalelse til Bærum kommunes kommunedelplan forutsettes avgitt av bystyret.

Bakgrunn:

Fra Bærum kommune har Oslo kommune mottatt til uttalelse kommunedelplan for nytt dobbeltspor (trykt vedlegg 1). Alle alternativene som der er behandlet er konsekvensutredet i konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør. Konsekvensutredningen er lagt ut til offentlig ettersyn, og Oslo kommunes uttalelse til denne blir fremmet ved en parallell byrådsak.

Formannskapet i Bærum fattet 20.08.1997 følgende enstemmige vedtak:

"Kommunedelplanen legges ut til offentlig ettersyn, med kommunens anbefaling av alternativ H2B (tunnelalternativet) som trasévalg på strekningen Lysaker - Sandvika, og alternativ Ræverudlinjen som trasévalg vest for Sandvika.

Kommunens standpunkt vil bli endelig fastsatt etter at høringsuttalelsene er mottatt."

Byrådet fremmer parallell byrådsak vedrørende Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Frist for å avgi uttalelse:

Høringsfristen utløp 01.10.1997. Bærum kommune er underrettet om at Oslo kommunes uttalelse blir noe forsinket.

Traséalternativer i Bærum i henhold til konsekvensutredning fase 2 og Bærum kommunes forslag til kommunedelplan:

Hovedprinsipp 1:

Nytt dobbeltspor føres ut fra Lysaker stasjon mot vest i en dagløsning.

- H1B innebærer at lokaltogsporene og det nye dobbeltsporet går ut fra Lysaker stasjon og frem til Marstranderveien mellom Lysaker og Stabekk. Her forutsettes en kort tunnel frem til Marstranderveiens kryssing av eksisterende jernbanespor. De fire sporene går så i dagen gjennom Stabekkområdet før det nye dobbeltsporet går i tunnel fra Terrasseveien mellom Stabekk og Høvik frem til Sandvika stasjon. Lokaltogsporene kobles inn på eksisterende jernbanespor vest for Stabekk stasjon.

- H2B innebærer samme løsning som H1B vest for Lysaker stasjon. Nytt dobbeltspor går så i tunnel fra området ved Marstranderveien til Sandvika, mens lokaltogsporene går i tunnel frem til Marstranderveiens kryssing av eksisterende spor. Lokaltogsporene kobles der inn på eksisterende Drammensbane.

H1B og H2B er i planforslaget vist med lokalsløyfe om Fornebu.

Hovedprinsipp 2:

Nytt dobbeltspor og nytt lokalspor legges i tunnel mellom Skøyen og Fornebu nord.. Derfra knyttes lokalsporet til Drammensbanen ved Stabekk stasjon, mens det nye dobbeltsporet går videre i tunnel til Sandvika. Dagens Drammensbane mellom Stabekk og Skøyen opprettholdes, vesentlig for godstrafikk. Alternativene er betegnet J4 og J5 som i Bærum kommune er identiske og kalt J4. Det legges ny stasjon i fjell på Lysaker, med fire spor til plattform, både for lokaltog og fjertog. På Fornebu har Jernbaneverket kun foreslått stasjon for lokalsporet.

Strekningen mellom Sandvika og kommunegrensen mot Asker:

Det er utredet tre alternativer vest for Sandvika: 1) Ytre linje, 2) Indre linje og 3) Ræverudlinjen. 1) og 2) er sammenfallende i Bærum. Mot vest er alle tre alternativer sammenfallende til over Sandvikselva. Eksisterende dobbeltspor beholdes forøvrig som lokaltogspor på hele strekningen.

Plan- og bygningsetatens tilråding:

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet tilråding vedrørende Oslo kommunes uttalelse (trykt vedlegg 2). Etaten mener at strekningen vest for Sandvika kun får konsekvenser for innføringen av Ringeriksbanen, mens strekningen Sandvika - Lysaker influeres av Oslo kommunes eget forslag til kommunedelplan.

For den vestre delstrekningen har Plan- og bygningsetaten ingen innvendinger til den anbefalingen Bærum kommune gir. For den østre delstrekningen viser Plan- og bygningsetaten til at Oslo kommune har åpnet opp for en debatt om utbyggingsprinsipp for det nye dobbeltsporet, og det ville vært naturlig at Bærum kommune hadde avvendt høringsuttalelsene før politisk anbefaling ble gitt. Etaten mener at Fornebu fremstår som et utbyggingsområde med regionalt tilsnitt. Dette tilsier en direkte tilknytning til jernbanenettet, noe som er fremholdt og lagt til grunn for Oslos fremlagte alternativ J6 for nytt dobbeltspor.

Byrådets vurdering:

Byrådet viser til at forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 20.10.1997. Planforslagene omfatter alternativene H10, H10T, J5 og J6. De to H-alternativene korresponderer med H1B og H2B i Bærum, mens J5 i Oslo er identisk med alternativet kalt J4 i Bærum. J6 er fremsatt av Oslo kommune og innebærer at det bygges et nytt dobbeltspor i tunnel fra Adventerveien på Bestum med føring under Lysaker, via Fornebu, frem til Engervannet ved Sandvika. Alternativ J6 er vist på kart (trykt vedlegg 3).

84

Selv om konsekvensutredning fase 2 ikke omfatter alternativ J6, har byrådet i sitt forslag til uttalelse anbefalt overfor byutviklingskomiteen at utredningsplikten for nytt dobbeltspor anses oppfylt fra Oslo kommunes side. Av hensyn til fremdriften for prosjektet må det etter byrådets oppfatning foreligge meget tungveiende grunner dersom det nå skal foretas tilleggsutredning av alternative traséer som ikke er med i konsekvensutredningen. Byrådet kan ikke se at tilstrekkelig tungveiende grunner foreligger. Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredning fase 2 vil bli sendt Bærum kommune.

Valg av trasé i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker. Byrådet viser for ordens skyld til viktigheten av at det fattes vedtak i de to kommunene som primært gir sammenfallende trasé over kommunegrensen. En eventuell uenighet om trasévalg mellom Bærum og Oslo vil medføre statlig behandling. Byrådet foreslår at Oslo kommune anmoder Bærum kommune om å avvente videre avklaringer i Oslo før det fattes vedtak om kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum. Byrådet ønsker å samarbeide nærmere med Bærum kommune i den avsluttende fasen av arbeidet med kommunedelplaner.

Byrådet viser forøvrig til forslaget til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

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

Valg av trasé i Oslo kommune forutsettes å skje ved bystyrets behandling av kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker. Byrådet viser for ordens skyld til viktigheten av at det fattes vedtak i de to kommunene som primært gir sammenfallende trasé over kommunegrensen. En eventuell uenighet om trasévalg mellom Bærum og Oslo vil medføre statlig behandling. 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 kommune i den avsluttende fasen av arbeidet med kommunedelplaner.

Byutviklingskomiteens behandling:

Saken ble behandlet i lukket møte.

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:

John Tore Norenberg (H), Kari Pahle (SV), Terje Kristiansen (A), Margit Sandaker Glomm (A), Brit Axelsen (A), Sidsel Bauck (A), Brit Andreassen (H), Anette Kristin Solheim (H), Ståle Hagen (H), Tor Vatsgar (F), Tore Alf Olafsen (F).

Dokumenter innkommet:

- Notat nr. 179/97 av 07.10.97 fra byråd Olaf Stene
- Høringsuttalelse fra Ullern bydelsutvalg.

MERKNADER:

Komiteens medlemmer fra A, H og SV har fått forståelsen av at Bærum kommune i overensstemmelse med Jernbaneverket vil anbefale alternativ H2B. Dette medfører at traseen i Bærum vil i hovedsak gå i tunnel. Traseen vil fra Lysaker til Skøyen gå i dagsonen med alle de miljøkonflikter det vil medføre.

Dersom Bærum kommune fastholder sitt standpunkt, vil det føre til at saken går til megling hos fylkesmann for videre behandling i Miljøverndepartementet. Endelig avklaring vil finne sted når Stortinget skal bevilge penger til prosjektet.

En konklusjon om en åpen løsning vil være preget av fortidens syn på jernbaneløsninger. Vi må i dag se 100 år fram i tiden, fordi anlegget vil bli der minst så lenge. Våre etterkommere vil ikke tilgi oss kortsynte løsninger. Bare de 13 neste år er det beregnet 30% økning av trafikken, opptil 26 tog i hver retning pr. time.

Konsekvensutredningen argumenterer med at det er viktig at togpassasjerene får utsikt under reisen. Her settes deres interesse opp mot interessen for velferd og bomiljø til beboerne på en uakseptabel måte.

Disse medlemmer har merket seg Plan- og bygningsetatens alternative utbyggingsplan som benevnes som J6. Her blir de 2 gamle sporene liggende, og de 2 nye legges i tunnel fra Bestum, videre under Lysaker og via Fornebu, med stasjon der, før den går i hovedsak i tunnel mot Sandvika. Disse medlemmer støtter Plan- og bygningsetaten i at dette kan være en fornuftig løsning.

FORSLAG:

Terje Kristiansen på vegne av A fremmet følgende alternative forslag til byrådets innstilling:

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

Valg av trasé 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 trasé over kommunegrensene. Enda viktigere er det at Oslo kommune velger en trasé som kommunen og bydelen ser seg tjent med og hvor alternativ J6/J5 vil kunne være et tilfredsstillende trasévalg. En eventuell uenighet om trasévalg 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.

Votering:

As alternative forslag til byrådets innstilling ble enstemmig tiltrådt.

Etter dette er byutviklingskomiteens innstilling:

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 trasévalg. En eventuell uenighet om trasévalg 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.

(9702161)



AGORA
Oslo kommunes
informasjonstjeneste

AGORA

Bystyret

Møter i bystyret

19.11.97

► Protokoll for
sak nr 741

◀	Søk	▶
◀	Saksang	▶
Hjelp		
Søk		

Sak nr 741/1997 i bystyret

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker - Oslo kommunes uttalelse til kommunedelplan i Bærum kommune - Byrådsak 364 av 13.10.97

Til sakskart for saken

Sendt til byrådet.

[Behandling]

[Votering]

[Vedtak]

Bystyrets behandling:

FORSLAG:

Forslag fremsatt i komiteen:

Torje Kristiansen på vegne av A fremmet følgende alternative forslag til byrådets innstilling:

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 trasévalg. En eventuell uenighet om trasévalg 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.

Votering:

Byutviklingskomiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er bystyrets vedtak følgende:

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 trasévalg. En eventuell uenighet om trasévalg 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.



Innhold automatisk oppdatert. Ansvarlig: Rådhusets forvaltningstjeneste, AGORA-redaksjonen.



Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

B2a

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN
Sak/Dok.nr.: 97/4149
Arkivbet.: 1D552

Deres ref.

Vår ref.
PKJ

Dato:
30.09.97

KONSEKVENsutredning FASE 2 FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

INNLEDNING

Det foreligger flere planlagte jernbaneutvidelser i Osloregionen. Fellesnevneren for de fleste er:

- Øket kapasitet
- Øket hastighet
- Lange tunneler

FAKTAOPPSUMERING

For nytt dobbeltspor Skøyen - Asker er det flere forslag, hvor man foreløpig er kommet til at det ønskes konsekvensutredning for alternativene

- H10 Skøyen - Lysaker
- H2B Lysaker - Sandvika
- Ræverudlinja Sandvika Asker

Forslagene innebærer to tunneler på henholdsvis 5.700m og 7.200m.

Vi har forstått det slik at tunnelene er planlagt som et løp med spor i begge retninger? Togene vil gå med hastighet på 200 km/t.

Det vil være få eller ingen rømningsveier eller angrepsveier for redningsinnsats.

Ut i fra foreliggende fakta må Bærum brannvesen gjøre det klinkene klart at vi 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

Vi er også sikre på at det heller ikke i hele Osloregionen finnes slike ressurser.

KONSEKVENNS

Tunneler av denne størrelse og trafikkmengde er å betrakte som særskilt brannobjekt etter § 22 i brannloven. Brannvesenets bemanning og øvrige utrustning er dimensjonert for å hankses med branner og ulykker i friluft eller i bygninger over bakkenivå. Går bygningene dypere enn under kjellernivå, kreves spesialtiltak. Dersom en jernbanetunnel stilles opp mot en bygning, vil forskriftene kreve rømningsvei for hver 100m. Dette kan bare oppnås ved etablering av en langsgående brannvegg i tunnelen isatt branddører som skiller tunnelens to kjøreretninger.

Alternativt kan tunnelen sprenges med to løp og tverrslag isatt branddører.

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.

Dette utstyret kan bestå av følgende komponenter:

- Et eller flere redningstog stående i beredskap i Osloregionen, slik plassert at de kan være i innsats på skadestedet innen 15 min.
- Redningstogene må ha uavhengig energikilde (batteridrift)
- Redningstogene må ha nødvendig antall vogner til å huse redningsmannskaper, redningsutstyr, medisinsk personell, lokale for medisinsk behandling, vogner for innkvartering av overlevende og tankvogner for vann til brannslukking.
- Redningstogene må være brannsikret, være gasstett, ha overtrykksatmosfære og være utstyrt med surstoffgenerator for innsats i røykfylt område over lengre tid.

Med den planlagte jernbaneutbyggingen anslår vi at behovet for redningstog i Osloregionen vil være fra 2 til 3 tog. Kostnad og teknisk utførelse kan avklares ved å kontakte tyske myndigheter som har slike tog.

BÆRUM BRANNVESEN

Per Kjellerød
overingeniør

Kopi:

- Planseksjonen Bærum kommune
- Direktoratet for Brann og Eksplosjonsvern

PGr



Jernbaneverket
Region Sør/Planavd.
3006 Drammen



(53)

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552

Kass.kode

DERES REF.	ARKIV NR./VÅR REF.	DATO
	ASE/KIG	24.09.97

PLANENE FOR DOBBELTSPORET SKØYEN - ASKER. TIDSPUNKT FOR NEDLEGGELSE AV PRIVAT BARNEHAGE PÅ STABEKK.

Småbarnforeldrenes barnehage driver Tøffe private barnehage i Nordraaks vei 1 på Stabekk her i Bærum kommune.

Denne barnehagen er nærmeste nabo til hovedjernbanelinjen gjennom Bærum. Som nabo til jernbanelinjen blir den berørt av planene for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker, på den måten at barnehagen må opphøre sin virksomhet når dobbeltsporet blir realisert.

Selv om Bærum kommune ikke sitter med et direkte ansvar for å skaffe barnehagen en ny tomt slik at den kan fortsette sin virksomhet i dette området av kommunen, vil nok kommunen føle en moralsk forpliktelse for å legge forholdene slik til rette at Tøffe barnehage kan fortsette sin eksistens.

For ikke å komme på etterskudd i arbeidet med å finne en erstatningstomt slik at det blir mulig å opprettholde en kontinuerlig drift av barnehagen, er det at undertegnede skriver til Jernbaneverket med forespørsel om å få svar på dette enkle spørsmålet:

“Når regner Jernbaneverket med at Tøffe private barnehage i Nordraaks vei 1 på Stabekk må stenge dørene på grunn av arbeidet med det nye dobbeltsporet Skøyen-Asker?”

Jeg imøteser et snarlig svar da det kan bli nødvendig å starte opp arbeidet med å finne alternativ tomt til denne barnehagen ganske umiddelbart for å unngå driftsstans av virksomheten.

Med vennlig hilsen

Anders Seim

Kopi: Ordfører Odd Reinsfelt

PGr



Jernbaneverket
Region Sør
3006 DRAMMEN



(1.2)

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552

Kass.kode

DERES REF.	ARKIV NR./VÅR REF.	DATO
	214.1	25.09.97

UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING, FASE 2 - NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.

Jernbaneverket har gjennomført KU fase 2 i arbeidet med nytt dobbeltspor Skøyen - Asker gjennom Bærum. Det vises i den forbindelse til vårt vedtak av 11.10.96, og våre uttalelser 12.12.96 og 08.04.97 til KU-arbeidet.

Helsemyndigheten har følgende bemerkninger til KU fase 2:
Vi har foreløpig liten erfaring å bygge på når det gjelder utøvelsen av bestemmelsen om utredning av helsemessige konsekvenser iht. Lov om helsetjenesten i kommunene. Det har i liten grad vært lagt føringer fra sentrale myndigheter. Helsemyndigheten er fortsatt usikker på om temaet helsemessige forhold generelt, skal innpasses som et tema i KU etter Plan- og bygningsloven eller vurderes separat i henhold til Lov om helsetjenesten i kommunene. Man venter her på en nærmere vurdering fra Sosial og helsedepartementet.

Når det gjelder nytt dobbeltspor gjennom Bærum er temaet helsemessige forhold blitt en del av KU etter Plan og bygningsloven. På grunn av at temaet "mulige helsemessige konsekvenser av forholdet" ble funnet for lite tilfredsstillende utredet i tidligere planfaser, besluttet helsemyndigheten å fatte vedtak om slik utredning overfor Jernbaneverket på vegne av kommunestyret. Til grunn for vedtaket lå også en vurdering av tiltakets omfang og at ulempen med utredningen stod i rimelig forhold til de helsemessige konsekvenser som tilsa at forholdet ble ytterligere utredet.

Vi har også gjort vedtaket gjeldende for reguleringsplan-/detaljplannivå. Dette er gjort for å sikre at mulige helsemessige konsekvenser blir ivaretatt for befolkningen, dersom planforutsetningene skulle endre seg.

Helsemyndigheten i Bærum, som nå bl.a er representert i kommunens prosjektorganisering vedrørende Jernbaneverkets KU fase 2, er av den oppfatning at de helsemessige forholdene

som er beskrevet i KU fase 2 nå er tilfredstillende utredet. Kommunal helsemyndighet har fått et godt beslutningsgrunnlag for sin anbefaling av bl.a. trasèvalg. Ytterligere forhold omkring helsemessige forhold vil bli tatt opp til nærmere vurdering i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplaner/detaljplaner etter av endelig trasèvalg er gjort. Vi har registrert og ser seg tilfreds med at Jernbaneverket har tatt med de helsemessige vurderinger som er lagt inn i brev av 11.10. 96, 12.12.96 og 8.04.97.

Alternativ H2B gjennom Bærum, samt Ræverudlinja fra Sandvika er anbefalt av Kommunestyret i Bærum som det beste valg for befolkningen. Anbefalingene overensstemmer med Jernbaneverkets egen anbefaling, og også i henhold til våre vurderinger.

Helsemyndigheten vektlegger særlig hensynet til de enkeltpersoner eller grupper som kommer verre ut enn dagens situasjon, på grunn av f. eks. mer støy/ rystelser og verdiforringelse av eiendom. Selv om utbyggingen i det store og hele vil være til fordel for samfunnet som helhet, d.v.s. at alle de positive effektene vil være større enn de negative, trengs det omtanke og omhu når det gjelder formuleringen av hensynet til "tapernes" tarv. På detaljplan-/reguleringsplan-nivå vil disse vurderingene bli helt sentrale. Boligeiendommer som betegnes, "vurderes innløst", i foreliggende konsekvensutredning, blir gjenstand for sentrale spørsmål og svar, sett i lys av erfaringene fra utbyggingen av Gardermobanen gjennom f. eks. Skedsmo kommune.

Nærmere om utredningen av mulige helsemessige forhold og virkninger:

Helsemyndigheten støtter Jernbaneverket i at det totalt sett for ferdigstilt tiltak, uansett valgte alternativ (unntatt referansealternativet), vil innebære positive helsemessige virkninger. Overføring fra andre transportformer til bane, gir helse- og miljøgevinst i form av mindre forurensning. Dessuten vil færre boliger/personer i Bærum vil bli utsatt for støy fra bane. Jernbaneverket anser imidlertid at det er liten forskjell mellom de ulike alternativene. Helsemyndigheten anser at de helsemessige ulemper vil være større ved H1B alternativet enn ved H2B alternativet. Tunnellalternativet vil, slik vi ser det, komme best ut når det gjelder hensynet til nærmiljø, friluftsliv og rekreasjon, støy, anleggsperioden, inngrep i boligområder og innløsning av eiendommer.

Alternativene J 4 og J 5 er av Jernbaneverket konkludert med som urealistisk og ikke akseptabel. Vi registrerer at Oslo Kommune i sin kommunedelplan har fremmet et nytt forslag, J 6, som også i sin helhet lar dobbeltsporet gå under bakken fra Skøyen til Sandvika, med ny Fornebo stasjon i dagen. Gitt at J 6-forslaget er økonomisk akseptabelt, så kan også dette alternativet være positivt for Bærum kommune sett ut fra en helsemessige betraktning.

Støyproblematikken vil utgjøre den viktigste utfordringen sett fra et helsemessig synspunkt. Dette forholdet er godt ivare tatt i foreliggende KU. Forhold som må vurderes ytterligere i regulerings-/detaljplanfasen er luftoverført støy og belastninger ved strukturlyd og vibrasjoner. Det er viktig at reguleringsplanene viser nødvendige skjermingstiltak for støyutsatt bebyggelse i henhold til gjeldende grenser for tillatt utendørs og innendørs støynivå. Helsemyndigheten registrerer med tilfredshet at Jernbaneverket legger den laveste grensen til grunn som en målsetting mht. til gjeldende retningslinjer for støy. Nødvendig tiltak for skjerming av bebyggelsen må vurderes ferdigstilt for anleggsfasen starter.

Helsemyndigheten registrerer at godstogtrafikken om natten vil gå på det nye dobbeltsporet. Situasjonen vil dermed bli bedre for en rekke beboere langs det eksisterende lokaltogsporet. Det kan likevel bli aktuelt med en vurdering av støysituasjonen på det eksisterende sporet i forhold til nye forskrifter om lokal luftforurensning og støy, hjemlet i forurensningsloven.

Anleggsfasen, med riggområder vil komme til å få stor betydning for folks helse og trivsel. Helsemyndigheten vil i regulerings-/detaljplanfasen komme tilbake med krav bl.a. om utarbeidelse av en massedeponiplan. Planen skal vise områder for deponering, transportruter, samt tiltak for å redusere/hindre støy, støv og soleulemper. Under bygge- og anleggsfasen vil Helsemyndigheten legge støyforskriftene for Oslo by til grunn, og vil stille strenge krav til kvelds- og nattearbeid. Skjerming av boliger mot ulemper fra transport av overskuddsmasser fra tunneldriften vil være helt sentrale temaer i detaljplanleggingen.

Helsemyndigheten har ingen bemerkninger til innholdet i KU fase 2 vedrørende hensynet til sikkerhet og ulykkesforebygging. Temaene må vurderes nærmere på reguleringsplannivå.

Hensynet til barn og unge synes å være ivare tatt ved at det skaffes erstatningsområder for områder; avsatt til lek og idrett, som reduseres for godt eller for en periode.

Luftforurensning anses å ha betydning i bygge- og anleggsfasen. Ventilering av arbeider i tunnell, samt selve massetransporten vil kunne føre til lokal luftforurensning.

Når det gjelder eventuelle lokalklimaendringer vil ingen av alternativene se ut til å gi negative konsekvenser. Like vest for Lysaker er det f.eks. i alt. H1B/H2B valgt å ikke dekke miljøkulverten for østgående spor fram mot Vollsveien. Bakgrunnen er eventuell oppdemning av kaldluft fra daisøkket vestover. Dersom kulverten forlenges oppnås imidlertid bedre støydemping mot omkringliggende boliger. Ved en vurdering av kryssende hensyn mener helsemyndigheten at hensynet til den støydempende effekt av forlenget kulvert må veie tyngst. Dette bør vurderes nærmere.

KU fase 2 gir en god oversikt over den usikkerhet som nødvendigvis råder i befolkningen som i større eller mindre grad blir berørt av planprosessen. Helsemyndigheten har, i likhet med Jernbaneverket, understreket betydningen av at det søkes mot alternativer som det er størst mulig enighet om slik at vedtaksprosessen blir kortest mulig.

Denne uttalelsen er skrevet i samråd med kommuneoverlegen iht. Lov om helsetjenesten i kommunene, § 3-4, 3. ledd og skal i sin helhet følge saken frem til politisk behandling..


Karin Ronning
kommuneoverlege


Rune Skatt
avdelingsingenior


Egil Møssige
overingenior

Kopi til: Rådmannen og Planseksjonen, her

Gr

BÆRUM KOMMUNE

RÅDMANNEN



Rådhuset
Postboks 23
1301 Sandvika
Tlf. 67 50 40 50
Fax 67 50 38 15

139

B2d

Jernbanelinjen

Kommune

97/4149

Artikkel: 10 552

Jernbanelinjen,
Region Sør
v/Petter Grimsgård

3006 DRAMMEN

DERES REF:

VÅR REF: 621 A

DATO 7.11.97

KONSEKVENsutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - ASKER, BÆRUM KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE.

Vedlagt oversendes Formannskapets vedtak, behandlet i møte den 15.10.97.

Brit I. Kvanum
Brit I. Kvanum
fung. kommuneplansjef

VEDLEGG

vedlegg nr sak 97/4149

23.10.97

621 A

21989

RADM/RAS

BEHANDLINGEN I FORMANNSKAPET

Saken ble behandlet i formannskapets møte 15.10.97.

Bjørn Røtnes følgende tillegg til pkt. 1:

.....videre planarbeidet, herunder tilstrekkelige grundige grunnundersøkelser.

Formannskapets 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 blir 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 Jernbanelinjen om trasevalg gjennom Bærum samsvarer med anbefalingene i Høringsutkast august 1997: Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum

Bærum formannskapskontor, 20.10.97

For ordføreren

Gundi Lie



FORMANNSKAPET

Behandlingsutvalg	Sign. saksbehandler	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	RAJ	15.10.1997	160/97

KONSEKVENSUTREDNING FASE 2 FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. BÆRUM KOMMUNES UTTALELSE.

VIKTIGE PUNKTER I SAKEN:

Bærum kommune har fra Jernbaneverket Region Sør fått oversendt Konsekvensutredning (KU) fase 2: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, med uttalefrist til 1. oktober 1997. Materialet er utarbeidet av Jernbaneverket i nær kontakt med Bærum kommune. Rådmannens redegjørelse og en informasjonsfolder som oppsummerer hovedkonklusjonene, følger som vedlegg i saken, mens det fullstendige materialet fra KU fase 2 følger som utrykt vedlegg.

For KU fase 2 er det lagt til grunn 3 alternativer mellom Lysaker og Sandvika, kalt H1B, H2B og J4. Vest for Sandvika ligger alternativene Indre linje/Ytre linje og Ræverudlinja til grunn. Andre traséer er vurdert og forkastet i KU fase 1. De aktuelle alternative traséene inngår i Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum, som ble vedtatt utlagt til offentlig ettersyn i Formannskapet 20.08.97. Formannskapet vedtok en foreløpig anbefaling av alternativene H2B (tunnelalternativet) mellom Lysaker og Sandvika, og Ræverudlinja mellom Sandvika og Asker grense.

Det nye dobbeltsporet skal betjene fjerntog med få stopp og høy hastighet, mens eksisterende dobbeltspor skal betjene lokaltog med mange stopp og lavere krav til hastighet. Nytt dobbeltspor for fjerntog vil ha stopp på Skøyen, Lysaker, i Sandvika og i Asker. For lokaltog skal samtlige stasjoner opprettholdes ved alle alternativer.

Vedlegg:

Rådmannens redegjørelse

Infofolder KU fase 2: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Jernbaneverket Region Sør, Mai 1997

Utrykt vedlegg: Konsekvensutredning fase 2, fullstendig rapport

KU fase 2 tar for seg de ulike alternativene og beskriver konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn, samt konsekvensene i anleggsperioden.

Etter rådmannens vurdering må utredningsplikten i hovedsak sies å være oppfylt. Innholdet i konsekvensutredningen gir et godt grunnlag for å gjøre de nødvendige vedtak i Kommunedelplanen for nytt dobbeltspor gjennom Bærum. En del problemstillinger bør utredes mer detaljert i det videre planarbeidet, bl a på reguleringsplannivå.

Rådmannens forslag til

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 blir direkte berørt av tiltaket og konsekvenser i anleggsperioden, bør vurderes mer inngående i det videre planarbeidet.
2. Kommunen konstaterer med tilfredshet at de foreløpige anbefalingene fra Jernbaneverket om trasevalg gjennom Bærum samsvarer med anbefalingene i Høringsutkast august 1979: Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum


Arne Waller

RÅDMANNENS REDEGJØRELSE

1. BAKGRUNN.

Jernbaneverket har i samarbeid med Statens vegvesen tidligere utarbeidet en grovmasket konsekvensutredning for både nytt dobbeltspor og ny E 18 kalt Fase 1. Utredningen ble godkjent i 1996. På bakgrunn av den godkjente utredningen ble stasjonsmønsteret fastlagt, samt hvilke trasékorridorer som skulle vurderes nærmere i konsekvensutredningens fase 2. Bærum kommune vedtok 26.10.94 følgende uttalelse til KU 1:

- Bærum kommune går inn for et stasjonsmønster for høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med mulighet for betjening av Fornebu i tillegg.
- Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt. Nåværende jernbanespor forbeholdes lokaltrafikk. Gjenåpning av nedlagte stasjoner på lokalstrekningen vurderes.
- Bærum kommune ber om at både alternativene H2 med tunnel Lysaker - Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase 2.
For å betjene trafikk fra Fornebu, bør det vurderes bybane og båtforbindelse Fornebu - Oslo.
Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.
I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flypassasjerer og fjerntog.
- Kommunestyret er av den oppfatning at innsjekkingsmuligheter i Vestregionen for flypassasjerer til Gardermoen vil bidra til å redusere biltrafikken mot Oslo.
Kommunestyret ber derfor om at det gis mulighet for innsjekking på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika, Asker.

Det ble også poengtert i vedtaket at Bærum kommune ønsket rask fremdrift for KU fase 2. Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker må realiseres innen 01.10.1998 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

I sin uttalelse om Ringeriksbanens KU 1 av 01.02.95 gikk kommunestyret inn for avgrensning av Ringeriksbanen fra Sandvika og ba spesielt om at det ble tatt tilstrekkelig hensyn til å minimalisere inngrepene ved Jong. Det ble også bedt om at traséen ble vurdert lagt med avgrensning fra nytt dobbeltspor lenger mot vest, slik at inngrep ved Jong kunne unngås.

Det foreligger forslag til fylkesdelplan for kollektivtrafikk i Vestregionen, som Bærum vil avgi egen uttalelse til. Forslaget er basert på en kollektivutredning utarbeidet av Statens vegvesen. Forslaget vurderer hele transportsystemet i sammenheng, uavhengig av kommunegrensene og transportmiddel, og det gir sterke anbefalinger om prioritering av kollektivtrafikk hvor nytt dobbeltspor Skøyen - Sandvika gis høyeste prioritet.

En mer finmasket utredning kalt Konsekvensutredning fase 2 (KU 2) er nå utarbeidet av Jernbaneverket, og har ligget ute til offentlig ettersyn sammen med kommunedelplaner for dobbeltsporet gjennom de respektive kommuner Oslo, Bærum og Asker. Denne samtidighet i

utleggelse har gitt mulighet for å se sammenhengene mellom disse planene og konsekvenser av de planlagte tiltakene, slik Plan- og bygningsloven anbefaler.

KU 2 har tatt for seg temaene miljø, naturressurser og samfunn, samt konsekvensene i anleggsperioden.

For Bærums del har planarbeidet med Kommunedelplan for nytt dobbeltspor fra Lysaker til Asker grense hatt KU 2 som et sentralt grunnlagsdokument. KU 2 krever likevel en selvstendig behandling og en egen uttalelse fra Bærum kommune til ansvarlig myndighet, som i dette tilfellet er Jernbaneverket. Kommunedelplanen ligger til grunn for valg av trasé. Denne planen kan ikke ferdigbehandles før KU fase 2 er godkjent.

Bærum kommune ba i vedtak av 11.10.96 om at temaet «mulige helsemessige konsekvenser av forholdet» skulle utredes nærmere i henhold til Lov om helsestjenester i kommunene. Helsemyndighetens uttalelse til konsekvensutredningen følger i sin helhet som vedlegg.

2. BESKRIVELSE AV TILTAKET

For KU fase 2 er det lagt til grunn 3 alternativer mellom Lysaker og Sandvika, kalt H1B, H2B og J4. Vest for Sandvika ligger alternativene Indre linje/Ytre linje og Ræverudlinja til grunn. Andre traséer er vurdert og forkastet i KU fase 1. De aktuelle alternative traséene inngår i Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum, som ble vedtatt utlagt til offentlig ettersyn i Formannskapet 20.08.97. Formannskapet vedtok en foreløpig anbefaling av alternativene H2B (tunnelalternativet) mellom Lysaker og Sandvika, og Ræverudlinja mellom Sandvika og Asker grense.

Det nye dobbeltsporet skal betjene fjerntog med få stopp og høy hastighet, mens eksisterende dobbeltspor skal betjene lokaltog med mange stopp og lavere krav til hastighet.

Nytt dobbeltspor for fjerntog vil ha stopp på Skøyen, Lysaker, i Sandvika og i Asker. For lokaltog skal samtlige stasjoner opprettholdes ved alle alternativer. Det vil si at dagens togtilbud for stasjonene Stabekk, Høvik, Blommenholm og Slepden vil bli opprettholdt. Høvik, Blommenholm og Slepden stasjoner vil ikke bli berørt av det nye dobbeltsporet. Lokalspor til Fornebu er vurdert for alle alternativer. Kombibane/bybane til Fornebu er under utredning.

2.1 Strekningen Lysaker - Sandvika

2.1.1 Alternativ H1B

Alternativet forutsetter nytt dobbeltspor i dagen langs eksisterende toglinje fra Lysaker frem til ca. 0,7 km vest for Stabekk stasjon. En kort strekning mellom Vollsveien og Marstranderveien foreslås lagt i tunnel. Vest for Stabekk foreslås alternativet i tunnel frem til ca. 600 meter øst for Sandvika stasjon. Stasjonsplassering på Lysaker vil være som i dag.

2.1.2 Alternativ H2B

H2B forutsetter at fjerntogsporet legges i tunnel fra Vollsveien til ca. 600 meter øst for Sandvika stasjon.

Ved H2B er det foreslått tverrslag/nødutgang med tilknytning til Gamle Drammensvei syd for golfbanen på Ballerud samt nødutgang som munner ut ved Engerjordet.

2.1.3 Alternativ J4

I J4 går nytt dobbeltspor i tunnel helt fra Skøyen til Sandvika. En kortere strekning ved stasjon nord på Fornebu ligger i dagen. J4 forutsetter at både nytt dobbeltspor og lokalspor går i tunnel under Lysaker og i dagen ved Dumpa på Fornebu. Fra Fornebu går lokalspor frem til eksisterende spor ved Stabekk stasjon, mens fjerntogsporene fortsetter i tunnel frem til 600 meter øst for Sandvika stasjon.

Det må bygges ny stasjon under bakken for lokal- og fjerntog på Lysaker. I tillegg må det bygges lokalstasjon i dagen i nordre del av Fornebuområdet. Lokaltogstasjonen på Stabekk må flyttes ca. 350 meter vestover. Eksisterende spor mellom Skøyen og Stabekk må opprettholdes for godstrafikk.

2.1.4 Alternative stasjonsløsninger på Lysaker

H-alternativene og J4 gir ulike stasjonsløsninger på Lysaker. H1B og H2B følger samme trasé forbi Lysaker og forutsetter en utvidelse av eksisterende stasjon. Over elva og gjennom stasjonsområdet vil utvidelsen av sporområdet skje mot nord.

Alternativ J4 går i tunnel under Lysaker, og forutsetter stasjon under bakken. Jernbaneverket ønsker å opprettholde dagens jernbanespor for godstrafikk ved J4. Arealene der dagens spor ligger på Lysaker stasjon vil derfor ikke bli frigitt ved J4.

Det er vurdert grunne løsninger for stasjon på Lysaker. Disse vil rent anleggsteknisk være vanskeligere å gjennomføre enn løsningen som ligger dypt (ca. kote -22). Grunnforholdene gjør at grunnere stasjonsløsninger blir vesentlig dyrere. Det er også vurdert å trekke stasjonen mot Skøyen slik at en får adkomst både på Oslo- og Bærumssiden.

Jernbaneverket anbefaler stasjon i dagen, og vil ikke kunne akseptere stasjonsløsninger under bakken på Lysaker.

Behovet for arealer til bussterminal, holdeplass for drosjer, parkering og gang- og kjøreveier vil være det samme uavhengig av valg av stasjonsløsning.

2.2 Strekingen Sandvika - Asker grense

2.2.1 Ytre og Indre linje

Ytre og Indre linje ligger i samme trasé fra Sandvika stasjon frem til kommunegrensen. Traséen går i dagen ut fra Sandvika. Fra Jong til Asker går linjene i hovedsak i tunnel. Mellom Sandvika og Asker vil eksisterende dobbeltspor bli opprettholdt som lokalspor.

For vestgående fjerntogspor forutsettes ny ett-spors bru over E16. I boligområdet som ligger mellom eksisterende spor og Slepndveien, går vestgående spor inn i en 400 meter lang løsmassetunnel før den treffer fjell. Østgående fjerntogspor vil gå inn i tunnel i Jongsåsen. Det forutsettes ny to-spors bru over E16 for dette sporet og avgrening for Ringeriksbanen. Eksisterende jernbanebru over E16 beholdes.

Avgreningene for Ringeriksbanen fra Ytre og Indre linje er like. Sporet mot Hønefoss vil ligge på nordsiden av eksisterende spor og nytt vestgående fjerntogspor. Det vil gå inn i kulvert/tunnel ca. 500 meter etter kryssing av E16. Spor mot Sandvika foreslås parallelt med østgående fjerntogspor. Det går inn i kulvert/tunnel i Jongsåsen. Avgreninger for Ringeriksbanen ved Ytre/Indre linje medfører et tillegg i lengder kulvert på omlag 1300 meter sammenlignet med alternativene uten avgrening.

2.2.2 Ræverudlinja

For vestgående fjerntogspor forutsettes ny ett-spors bru over E16. Sporet går inn i kulvert ca. 500 meter etter kryssing av E16. Videre vil det gå i kulvert under dyrket mark på nordsiden av Bjørnegård skole. Etter omlag 700 meter, går sporet inn i fjell. Det forutsettes ny ett-spors bru for østgående spor over E16. Eksisterende bru over E16 beholdes. Sporet vil gå inn i tunnel i Jongsåsen etter kryssing med E16. Det går en kortere strekning i tunnel, før det får en tilsvarende kulvert som vestgående spor under jordene på Jong.

Fra Ræverudlinjen er Ringeriksbanens avgrening lagt i fjell vest for jordene på Jong.

3. TRASÉUAVHENGIGE KONSEKVENSER

Selv om bygging av nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker innebærer betydelige inngrep i Bærum, vil utvidet kapasitet på jernbanen ha store og positive virkninger for Bærum kommune.

3.1 Virkninger på miljøet

3.1.1 Konsekvenser for nærmiljøet

Nytt dobbeltspor som daglinje gjennom Bærum vil representere en markant barriere. Det vil forsterke barrieren dagens dobbeltspor skaper ved en utvidelse fra to til fire spor. Kryssing av toglinjen må skje i under- eller overganger/ruer. Spesielt for barns ferdsel kan daglinjer og tunnelåpninger representere en fare i nærmiljøet.

3.1.2 Virkninger på landskap og natur

De synlige konsekvensene av dobbeltsporet vil være ny fjerntogtrasé i dagen og tunnelåpninger. Disse elementene vil utgjøre dominerende faktorer i landskapet. Støyskjermingstiltakene som må gjennomføres, samt ruer og skjæringer/fyllinger vil forsterke inntrykket. Rent estetisk vil nytt dobbeltspor i dagen kunne føre til en forverring i forhold til i dag.

3.2 Konsekvenser for naturressursene

Tiltaket berører ingen naturressurser av betydning. Midlertidige konsekvenser for landbruket er omtalt under konsekvenser i anleggsperioden.

Endring i energiforbruket som følge av at det bygges nytt dobbeltspor, vil i første rekke være en følge av at et bedret jernbanetilbud kan føre til overføring av trafikk fra veg til jernbane. Alternativer med minst tunnelandel ser ut til å gi lavest energiforbruk for jernbanedriften.

3.3 Samfunnmessige konsekvenser

3.3.1 Næringsliv

Det er av største betydning at Gardermobanen stopper i Sandvika og Lysaker. Det etablerte næringslivet i Bærum har i dag lett adgang til flyplass. Denne fordelene kan i stor grad opprettholdes også i fremtiden ved at Gardermobanen stopper både i vestre og østre Bærum. Det er videre avgjørende for utviklingen i Lysaker- /Fornebuområdet at banen stopper her, og at fremkommeligheten for de reisende på og i nærheten av stasjonsområdet er tilfredsstillende. Det forventes i størrelsesorden 20-30 000 nye arbeidsplasser i området Lysaker-Fornebu. Utviklingen på Oslo-siden er da tatt med. Det totale antallet arbeidsplasser kan bli på nærmere 40 000.

Arbeidskraft vil også måtte hentes langveisfra. Dette vil kunne gi lokale trafikkproblemer for næringslivet langs traséene og parkeringsproblemer for kunder.

3.2 Sysselsetting

Bygging av ny dobbeltsporet jernbane og ny E18 med tilhørende veiforbindelser, vil medføre økt aktivitet og sysselsetting i regionen i anleggsfasen. Beregninger gjennomført i KU fase 1 for nytt dobbeltspor og ny E18, viser at ulike kombinasjoner av vei- og banealternativer vil gi en samlet sysselsetting på 5500-7000 årsverk fordelt over 10-13 år. Tallene som er beregnet gjelder både sysselsetting på anlegget, sysselsetting knyttet til underleveranser og sysselsetting som følge av ringvirkninger. Sysselsettingsbehovet varierer relativt kraftig fra år til år i anleggsperioden, avhengig av den etappevise utbyggingen.

Arbeidsmarkedet kommer trolig til å være stramt i mange år. Anleggsperioden kan få konsekvenser for arbeidskraftrekruttering i eksisterende næringer lokalt, selv om entreprenører og anleggsarbeidere i stor grad vil måtte hentes utenfra.

3.3 Utbyggingsmønster

Ytterligere fortetting av bolig- og næringsområder knyttet til kollektivknutepunkt på strekningen Lysaker - Sandvika vil kunne bygge opp under ønsket om samordnet areal- og transportplanlegging og om økte kollektivandeler. Kollektivtilbud med høy kvalitet og reduksjonen i reisetid vil bidra til økt attraktivitet for lokalisering i nærheten av stasjonene.

3.4 Helsevirkninger

Bærum kommune ba i sitt vedtak av 11.10.96 om ytterligere utredninger av de helsemessige konsekvenser av tiltaket. Dette er senere supplert med konkrete innspill fra helsemyndighetens side.

Kommunen støtter Jernbaneverket i at det totalt sett for ferdigstilt tiltak, uansett valgte alternativ (unntatt referansealternativet), vil innebære positive helsemessige virkninger. Overføring fra andre transportformer til bane, gir helse- og miljøgevinst i form av mindre forurensning. Dessuten vil færre boliger/personer i Bærum vil bli utsatt for støy fra bane.

Helsemessige effekter av støy fra jernbane kan være søvnforstyrrelser, redusert konsentrasjon og stress. Utendørs samtaler vil kunne bli avbrutt når tog passerer. Med støyskjermingstiltak vil tunnelalternativene gi færre støyutsatte boliger enn forventet situasjon i 1999 uten bygging av nytt dobbeltspor. Støy er nærmere beskrevet under 4.2.

Godstogtrafikken vil om natten gå på det nye dobbeltsporet. Situasjonen vil dermed bli bedre for en rekke beboere langs det eksisterende lokaltogetsporet. Det kan likevel bli aktuelt med en vurdering av støysituasjonen på det eksisterende sporet i forhold til nye forskrifter om lokal luftforurensning og støy, hjemlet i forurensningsloven.

Anleggsfasen med riggområder vil komme til å få stor betydning for folks helse og trivsel. Kommunen vil i regulerings-/detaljplanfasen komme tilbake med krav bl.a. om utarbeidelse av en massedeponiplan. Planen skal vise områder for deponering, transportruter, samt tiltak for å redusere/hindre støy, støv og søleulemper. Under bygge- og anleggsfasen vil krav til støybegrensning, tilsvarende støyforskriftene for Oslo, bli lagt til grunn. Det vil bli stilt strenge krav til kvelds- og nattarbeid. Skjerming av boliger mot ulemper fra transport av overskuddsmasser fra tunneldriften vil være helt sentrale temaer i detaljplanleggingen.

Luftforurensning anses å ha betydning i bygge- og anleggsfasen. Ventilering av arbeider i tunnel, samt selve massetransporten vil kunne føre til lokal luftforurensning.

Når det gjelder eventuelle lokalklimaendringer ser ingen av alternativene ut til å gi negative konsekvenser. Like vest for Lysaker er det f.eks. i alt. H1B/H2B valgt å ikke dekke miljøkulverten for østgående spor fram mot Vollsveien. Bakgrunnen er eventuell oppdemning av kaldluft fra dalsøkket vestover. Dersom kulverten forlenges oppnås imidlertid bedre støydemping mot omkringliggende boliger. Ved en vurdering av kryssende hensyn bør hensynet til den støydependende effekt av forlenget kulvert veie tyngst. Dette bør vurderes nærmere.

De som blir direkte berørt av ett eller flere av alternativene, vil måtte leve i usikkerhet m.h.t. valg av trasé. For å minimalisere usikkerheten og ulempene for berørte, er det vesentlig at prosessen frem mot valg av trasé blir rask og oversiktlig. Det må tas tilstrekkelig hensyn til de berørte.

For personer som bor i hus som må rives eller flyttes som følge av nye anlegg, vil den psykiske belastningen være spesielt stor. Erstatningsprosessen bør gjennomføres på en skånsom og ryddig måte. Informasjon og oppfølging av de berørte vil være viktig for å unngå uheldige helsemessige virkninger.

Erfaringene fra utbygging av Gardermoen tilsier at problemene rundt ekspropriasjon av boliger må tas alvorlig. Usikkerheter må fjernes så raskt som mulig, og de som rammes må få et skikkelig tilbud, eventuelt med erstatningsboliger.

3.5 Konsekvenser i anleggsperioden

Alle alternativer vil gi et stort masseoverskudd som skal transporteres til massedeponier, og sprengningsarbeider som kan føre til rystelser. Langs dagsoner vil konsekvensene være knyttet til anleggsdrift med tungt utstyr, rystelser, støv, støy og nedsøling. Generelle tiltak vil bli gjennomført for å minske miljølempene i anleggsperioden. Disse tiltakene vil bl.a. være

- trafiksikkerhetstiltak
- støvdempende tiltak, rengjøringsrutiner
- egne anleggsveier med asfaltdekke mellom riggplass/anleggssted og hovedveinett
- støskjermingstiltak
- krav til maksimale rystelser under sprengning
- tidsbegrensninger på støyende anleggsdrift
- tilbud om overnatting på hotell for berørte i særlig vanskelige perioder

Anleggene vil også kunne få konsekvenser for togdriften, og dermed for publikum.

På strekninger der linjen ligger i løsmasser, må det bygges kulverter. Kulverter bygges som anlegg i dagen. Det må graves ned til nødvendig dybde, støpes kulvert og etterfylles med løsmasser slik at opprinnelige terrengformer kan gjenskapes. Spesielt der kulverter bygges gjennom jordbruksarealer, er det viktig at løsmassene tilbakeføres på en måte som gjør at jordbruk kan gjenopptas.

3.6 Kulturminner og kulturmiljøer

Alternativene går i stor utstrekning i tunnel og har derfor generelt små problemer i forhold til kulturminner. I dagsoner må det undersøkes nærmere med sjaktning for å avdekke eventuelle skjulte fornminner etter tidligere tiders bosetting. Dette gjøres i detaljplanfasen.

Indirekte kan kulturminner og -miljøer trues dersom arealer må omreguleres på grunn av reduserte bokvaliteter, og på grunn av tiltak mot støy.

4. STREKNINGEN LYSAKER - SANDVIKA: ALTERNATIV H1B, H2B, J4

4.1 Konsekvenser for miljøet

4.1.1 Støy og strukturlyd

Støy fra jernbane kan deles i to typer: luftoverført lyd og strukturlyd. Med luftoverført lyd menes støy fra kontakt mellom skinner og toghjul, vindsus osv. Denne støyen blir overført gjennom luften til utearealer og til husfasader som vender mot banen. Strukturlyd er lyd som stråles fra gulv, tak og vegger innendørs som følge av vibrasjoner som forplanter gjennom

bakken. Strukturlyd oppfattes vanligvis bare innendørs i hus fundamentert på fjell i form av rumling i huset.

Det finnes ikke formelt gyldige regler for jernbanestøy i Norge. Praksis har vært å bruke gjeldende regelverk for vegtrafikkstøy, Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79. Rundskrivet angir veiledende grenseverdier som bl.a. skal brukes ved planlegging av nye veier i nærheten av boliger, friområder, skoler, helsinstitusjoner osv.

Antall boliger med støynivåer (luftoverført lyd) som overskrider veiledende grenseverdi på 55 dBA er vist under. Tallene viser summen av boliger i Bærum ved tiltak langs nytt dobbeltspor og uten tiltak langs eksisterende spor.

H1B:	370 boliger
H2B:	260 boliger
J4:	260 boliger

H1B, som har en vesentlig større andel dagstrekning, gir langt flere støyutsatte enn H2B og J4. H2B og J4 vil med tiltak langs nye spor gi færre støyutsatte boliger enn forventet situasjon i 1999 uten bygging av nytt dobbeltspor.

Jernbaneverket vil forsøke å skjerme alle boliger med utendørs støy nivå over 55 dBA med tiltak langs linjen. Dette kan være skjermer, voller eller kombinasjoner. Dersom skjerming langs linjen ikke gir tilfredsstillende støyforhold, kan fasadeisolering være aktuelt. Støyskjermingstiltak må vurderes nærmere i forbindelse med reguleringsplan.

Ved avbøtende tiltak mot strukturlyd vil det for alle alternativer være svært få boliger med et reelt strukturlydproblem.

4.1.2 Vibrasjoner

Vibrasjoner vil kunne oppstå på strekninger der både banelegemet og bebyggelsen langs linjen er fundamentert i løsmasser. H1B vil kunne føre til vibrasjonsproblemer i Bærum. Bygninger som ligger nærmere enn 100 meter fra sporene, vil kunne bli utsatt for vibrasjoner. Etter avbøtende tiltak, vil svært få boliger oppleve problemer med vibrasjoner uansett alternativ.

4.1.3 Virkninger på nærmiljøet

Grøntkorridorer med g-/s-veier og turveier må ivaretas. Dette gjelder spesielt ved H1B.

4.1.4 Kulturminner og kulturmiljøer

Viktige helhetlige miljøer som trues, er Norges nest eldste kjørevei, som gikk mellom Oslo og Drammen (Nedre del av Vollsveien, Solliveien, ved Stabekk stasjon), og et meget stort sammenhengende område med sveitserhus fra 1890 - 1910 på høydedraget mellom E 18 og jernbanen.

4.1.5 Virkninger på landskap og natur

De synlige konsekvensene av dobbeltsporet vil være ny fjernogtrasé i dagen og tunnelåpninger. Disse elementene vil utgjøre dominerende faktorer i landskapet. Støyskjermingstiltakene som må gjennomføres, samt bruer og skjæringer/fyllinger vil forsterke inntrykket. Rent estetisk vil nytt dobbeltspor i dagen kunne føre til en forverring i forhold til i dag.

Lysakerelva er et verdifullt element i naturlandskapet. Traséen for H1B og H2B kan føre til inngrep i elveskråningen og turvei langs denne i en lengde på ca. 100 meter ved Vollsveien. Daglinjen for H1B går i daldraget langs eksisterende spor forbi Stabekk. Det er tett bebyggelse på denne strekningen. De berørte naturområdene er hagearealer og friområder med både store trær og busker som er viktig med tanke på grønnstrukturen langs dagens toglinje og for nærmiljøet. Vegetasjonen fungerer i dag som skjerm mellom bebyggelse og eksisterende toglinje. En bør søke å bevare den vegetasjon som finnes i tettbebyggelsen. Nytt spor ved siden av det gamle, vil ikke berøre det overordnede landskapet i særlig grad.

Tunnelmunningene i området vest for Lysaker ved H1B og H2B samt vest for Stabekk ved H1B, må tilpasses landskapet og utformes på en måte som minimaliserer inngrepene.

Alle alternativer mellom Lysaker og Sandvika går i samme trasé langs Engervannet. Vannet ligger mellom to markerte kalkåser. Området har et særegent og verneverdig landskap, og er viktig for fugl. Det er en forutsetning at dagens skrånning fra jernbanesporene ned mot vannet ikke berøres av anleggsarbeidene. Dersom skjæringen i åsen syd for sporene ikke blir for dominerende, vil konsekvensene for naturmiljøet og landskapet være beskjedne.

4.2 Konsekvenser for naturressursene

Alternativ H1B ser ut til å ville gi det laveste energiforbruket, fordi dette har minst tunneller.

4.3 Konsekvenser for samfunnet

Konsekvensene er beskrevet under punkt 3, Traséuavhengige konsekvenser.

4.4 Konsekvenser i anleggsperioden

4.4.1 Masseoverskudd

Uansett alternativ vil masseoverskuddet bli svært stort. Massene må tas ut via tverrslag eller tunnelåpninger. Massetransporten må ledes raskest mulig ut på det overordnede veinettet, for i størst mulig grad å unngå anleggstrafikk i boligområder. Massene kan brukes som vanlig fyllmasse.

Beregnete overskuddsmasser ved de forskjellige alternativene er vist i det følgende. Massene er ikke delt opp ved kommunegrensene.

Alternativ H1B	ca. 615.000 m ³
Alternativ H2B	ca. 935.000 m ³
Alternativ J4	ca. 2.000.000 m ³

4.4.2 Deponier i Bærum

Godkjente fyllplasser i Bærum er Holo på Tanum, Bjørum og Bjerke i Lommedalen. Disse har begrenset kapasitet, og nye deponier er ikke avklart. Deponering av masser kommer ofte i konflikt med bevaring av kulturlandskap, landskapshensyn og friluftssinteresser. Det er svært vanskelig å finne deponier i Bærum til de mengdene det her er snakk om. Områder for deponering bør avklares ved regulering.

Fornebu kan være et interessant område for deponering etter flyplassens nedleggelse.

4.4.3 Midlertidige anleggs- og riggområder

I anleggsperioden er det nødvendig å avsette arealer til utstyr og maskiner, anleggsbrakker osv. Det er foreslått riggområde for H1B og J4 ved gartneriet på Ramstadsletta, og for H2B syd på Ballerud.

Anleggs- og riggområder forutsettes også anlagt langs dagtraséer. Aktuelle områder er båndlagt.

4.4.4 Midlertidig omlagte strekninger

Jernbanen skal være i drift i anleggsfasen, og det vil være nødvendig med midlertidige omlegginger. For H1B og H2B er dette aktuelt i området vest for Lysaker. Nødvendige omlegginger ligger innenfor båndlagte arealer.

4.4.5 Konsekvenser for landbruket

Ved bygging av alternativ H1B gjennom Bærum, vil et jordbruksareal på ca. 8 daa vest for Stabekk bli midlertidig berørt i anleggsperioden. Ytterligere 6 daa blir berørt og kan tilbakeføres til jordbruk. Dette vil imidlertid føre til relativt omfattende oppfylling med terrengtilpasning. Hvorvidt disse arealene skal tilbakeføres til jordbruk eller ikke, må avklares i forbindelse med regulering.

For at jordbruk skal kunne drives etter at nytt jernbaneanlegg står ferdig, må det stilles krav til håndtering av jordmasser og tilbakeføring i forbindelse med reguleringsplan.

5. SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER PÅ STREKNINGEN LYSAKER - SANDVIKA

KONSEKVENNS	ALTERNATIV H1B	ALTERNATIV H2B	ALTERNATIV J4
Boliger som må innløses	20	4	4
Boliger vurdert innløst	9	9	1
Boliger med utendørs støy > 55 dBA	370	260	260
Landskap	Lang dagstrekning; dominerende faktor i landskapet på strekningen Lysaker - Strand og langs Engervannet.	Kun betydning for landskapet ved tunnelåpningene og ved dagstrekningen vest for Lysaker samt langs Engervannet.	Kun begrenset betydning for landskapet ved tunnelåpningene, stasjon på Fornebu og langs Engervannet.
Arcalinngrep	Betydelige inngrep langs ny dagstrekning. Boliger, barnehager/-parker, idrettsanlegg, friomr., næringsliv m.v. vil bli berørt.	Begrensede inngrep langs dagstrekning vest for Lysaker.	Begrensede inngrep ved stasjon på Fornebu og ved løsmasser der lokalsporet går i tunnel.
Barrierevirkning	Forsterker barrieren langs dagens spor.	Som i dag.	Som i dag.
Naturmiljø	Viktig vegetasjon langs dagens spor går tapt.	Små konsekvenser for naturmiljøet.	Små konsekvenser for naturmiljøet.
Naturressurser	Ca. 14 daa jordbruksarealer midlertidig berørt.	Ingen jordbruksarealer berørt.	Ingen jordbruksarealer berørt.
Kulturmiljø/-minner	6 kjente berørt.	4 kjente berørt.	2 kjente berørt.
Kostnader	1.200 mill.kr *	1.060 mill. kr **	2.200 mill. kr
Anleggsperiode	Lang dagstrekning; svært belastende for nærmiljøet.	Kortere dagstrekninger; begrenset belastning for nærmiljøet.	Begrenset belastning for nærmiljøet.

Tabell 5.1: Sammenstilling av konsekvenser ved H1B, H2B og J4 mellom Lysaker og Sandvika.

- * Sammenligning med J4: Billigste kombinasjon Skøyen - Sandvika, H1O+ H1B = 1.830 mill. kr.
- ** Sammenligning med J4: Billigste kombinasjon Skøyen - Sandvika , H1O+ H2B = 1.690 mill. kr. Betjening av Fornebu med bane vil eventuelt komme i tillegg til disse kostnadene.

6. STREKNINGEN VEST FOR SANDVIKA: ALTERNATIVENE YTRE/INDRE LINJE OG RÆVERUDLINJA MED AVGRENING TIL RINGERIKSBANEN

6.1 Konsekvenser for miljøet

6.1.1 Støy og strukturlyd

Antall boliger med støynivåer (luftoverført lyd) som overskrider veiledende grenseverdi på 55 dBA (se også punkt 4.1.1) er vist under. Tallene viser summen av boliger i Bærum ved tiltak langs nytt dobbeltspor og uten tiltak langs eksisterende spor.

Ræverudlinjen: 20
Ytre/Indre: 30

6.1.2 Vibrasjoner

Vibrasjoner vil kunne oppstå på strekninger der både banelegemet og bebyggelsen langs linjen er fundamentert i løsmasser. Bygninger som ligger nærmere enn 100 meter fra sporene vil kunne bli utsatt for vibrasjoner. Etter avbøtende tiltak vil svært få boliger oppleve problemer med vibrasjoner uansett alternativ.

6.1.3 Virkninger på nærmiljøet

Se punkt 3.1.1.

6.1.4 Kulturminner og kulturmiljøer

Gårdsanleggene på Østre og Vestre Jong blir ikke direkte berørt. Kulturlandskapet syd for gårdene ligger nær avgreningen for Ringeriksbanen, og vil bli berørt i anleggsperioden. Gravhaug på det høyeste punktet ved Slepndveien vil ikke bli direkte berørt.

6.1.5 Virkninger på landskap og natur

Sandviksvassdraget er svært viktig for laks og lakseyngling. Elvas nedre deler er benyttet mye til friluftsliv. Det forutsettes at alle spor krysser Rønne elv og Sandvikselva på én bru. Ny jernbanebru må ikke ha fundamenter som reduserer elvens tverrsnitt.

Flere områder med naturkarakter ved Jong vil bli berørt av de ulike alternativene. I Jongsåsen er to områder, Jongsåsveien naturminne og Kampebråten naturminne, fredet ved kongelig resolusjon. Områdene inngår i verneplan for fossiler i Oslo-feltet. Alle alternativene vest for Sandvika vil komme i konflikt med Jongsåsveien naturminne. En justering av traséen vil kunne føre til konflikt med Kampebråten. Videre detaljplanarbeid vil avdekke hvor de justerte grensene for verneområdet må gå.

6.2 Konsekvenser for naturressursene

Se pkt 6.4.

6.3 Konsekvenser for samfunnet

Se pkt 3.

6.4 Konsekvenser i anleggsperioden

6.4.1 Masseoverskudd

Beregnete overskuddsmasser ved de forskjellige alternativene er vist i det følgende. Massene er ikke delt opp ved kommunegrensene. Se forøvrig punkt 4.4.1 og 4.4.2.

Alternativ Ytre linje	ca. 840.000 m ³
Alternativ Indre linje	ca. 950.000 m ³
Alternativ Ræverudlinjen	ca. 900.000 m ³

6.4.2 Midlertidige anleggs- og riggområder

Mulige arealer for riggområde ved Ytre/Indre linje og Ræverudlinjen, er jordene nord for Bjørnegård skole og ved Jongsåsveien. For Ræverudlinjen er i tillegg jordbruksarealer ved Ræverud gård aktuelle.

6.4.3 Konsekvenser for landbruket

I anleggsperioden vil alternativene Ytre og Indre linje med avgrensning for Ringeriksbanen berøre et område med dyrket mark på ca. 110 daa. Ræverudlinjen med Ringeriksbanen vil berøre et område på ca. 80 daa nord for Bjørnegård skole. I tillegg vil et areal på ca. 35 daa i området ved Ræverud gård bli midlertidig berørt ved dette alternativet. En må regne med at disse arealene vil være ute av drift i ca. ett år i anleggsperioden.

Noen av de berørte jordbruksarealene vil bli benyttet til midlertidig anleggs-/riggområde (se kap. 4.6). For at jordbruk skal kunne drives etter at nytt jernbaneanlegg står ferdig, må det stilles krav til håndtering av jordmasser og tilbakeføring i forbindelse med reguleringsplan.

7. SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSENE FOR STREKNINGEN VEST FOR SANDVIKA.

KONSEKVENNS	YTRE/INDRE LINJE	RÆVERUDLINJEN
Boliger som må innløses	16	13
Boliger vurdert innløst	9	8
Boliger med utendørs støy > 55 dBA	30	20
Landskap	Langs dagstrekning; dominerende faktor ved kryssing av Sandvikselva/E16 samt ved Jongsåsveien naturminne.	I grove trekk samme konsekvenser for landskapet som for Ytre/Indre, men ryddigere fordi alternativet har færre spor i dagen (avgrensning Ringeriksbanen skjer i fjell).
Arealinngrep	Avgrensning Ringeriksbanen medfører kulverter som vil gi betydelige inngrep i boligområder i anleggsperioden. Avgrensning vil også føre til inngrep i næringsområdet nord for eksisterende spor.	Betydelige inngrep i boligområder under anleggsperioden ved kulverter/åpne byggeproper. Ved ferdig anlegg vil inngrepene være relativt begrensede.
Barrierevirkning	Forsterker dagens barriere langs eksisterende spor fra E16 til Jongsbruveien.	Forsterker dagens barriere langs eksisterende spor fra E16 til Jongsbruveien.
Naturmiljø	Jongsåsveien naturminne berørt. Vegetasjon langs dagstrekning for vestgående spor går tapt. Ellers beskjedne konsekvenser for naturmiljøet.	Jongsåsveien naturminne berørt.
Naturressurser	110 daa jordbruksarealer ved jordene på Jong midlertidig berørt.	Ca. 80 daa jordbruksarealer ved jordene på Jong og ca.35 daa ved Ræverud gård midlertidig berørt.
Kulturmiljø/-minner	Ingen direkte berørt.	Ingen direkte berørt.
Kostnader (uten avgrensning Ringeriksbanen)	1.430/1.340 mill. kr, Sandvika-Asker.	1.540 mill. kr, Sandvika-Asker. Med Ringeriksbanen. 200/110 mill. billigere enn Ytre/Indre linje.
Anleggsperiode	Avgrensning Ringeriksbanen gir ca. 1800 meter kulvert. 550 meter av disse går gjennom boligområder. Dette vil medføre svært omfattende anleggsarbeider. Omfattende anleggsarbeider ved kryssing av Sandvikselva og E16.	Totalt 1500 meter kulvert. Ca. 450 meter av disse gjennom boligområder. Dette vil medføre svært omfattende anleggsarbeider. Omfattende anleggsarbeider ved kryssing av Sandvikselva og E16.

Tabell 7.1: Sammenstilling av konsekvenser ved Ytre/Indre linje og Ræverudlinjen mellom Sandvika og Asker. Konsekvenser ved avgrensning for Ringeriksbanen er tatt med.

8. ANBEFALING FRA JERNBANEVERKET

Den foreløpige anbefalingen fra Jernbaneverket før KU fase 2 legges ut til offentlig ettersyn er:

1. Jernbaneverket vil anbefale at det velges løsninger for stasjonene som ligger i dagen. Jernbaneverket vil derfor ikke kunne akseptere alternativ J4 eller J5 som innebærer stasjon under bakken på Lysaker. Velger kommunene likevel å legge ut alternativer til offentlig ettersyn som ikke er i samsvar med dette, vil Jernbaneverket antagelig komme med innsigelse til vedtak av disse.
2. Mellom Skøyen og Lysaker vil Jernbaneverket anbefale alternativ H10 på grunn av kostnadene, linjeføringen og fraværet av tunnel. Fordi tunnelandelen på strekningen Oslo-Drammen vil bli meget stor, ønsker Jernbaneverket å prioritere et daglinjealternativ. Dersom dagens E18 og Vækerøkrysset blir nedbygget som forutsatt, bør alternativet bygges med enda bedre linjeføring og mindre inngrep i bebyggelsen (H10-variant). Nest beste alternativ er etter Jernbaneverket sitt syn H10T, som derfor også kan aksepteres av Jernbaneverket.
3. Mellom Lysaker og Sandvika bør nytt dobbeltspor ut i fra kostnader og miljømessige hensyn bygges etter alternativ H2B. Alternativ H1B vil også kunne aksepteres av Jernbaneverket.
4. Fordi Stortinget har fastlagt at Ringeriksbanen skal grene av ved Sandvika/Jong, vil Jernbaneverket anbefale at Ræverudlinja velges som trasé for nytt dobbeltspor. Dersom grunnforholdene tilsier det, bør alternativet bearbeides ved at linja forskyves noe mot nordvest ved profil 3000-3500.

Det må settes av plass til snustasjon langs dagens spor på Jong.

5. Jernbaneverket har anbefalt at Fornebuområdet betjenes med bybane. Dette er i samsvar med Bærum kommunestyres vedtak om kommunedelplan 1 for Fornebu. Dersom området likevel skulle betjenes med jernbane, måtte det bli med en Fornebusløyfe mellom Lysaker og Stabekk tilknyttet H1B eller H2B. Plassering ute på Fornebu-området må eventuelt tilpasses planleggingen der.

Etter at KU fase 2 og kommunedelplanene har ligget ute til offentlig ettersyn og innkomne merknader er oppsummert, vil Jernbaneverket vurdere sine anbefalinger på nytt, og komme med en endelig anbefaling før kommunene vedtar sine kommunedelplaner.

9. RÅDMANNENS VURDERINGER OG ANBEFALING

9.1 Generelt

Etter rådmannens vurdering må utredningsplikten i hovedsak sies å være oppfylt. Innholdet i konsekvensutredningen gir et godt grunnlag for å gjøre de nødvendige vedtak i Kommunedelplanen for nytt dobbeltspor gjennom Bærum.

En del problemstillinger, herunder hensynet til de innbyggerne som blir direkte berørt av tiltaket og konsekvenser i anleggsperioden, bør vurderes nærmere i det videre planarbeidet, bl.a. på reguleringsplannivå.

9.2 Rådmannens vurdering av utredningene

9.2.1 Konsekvenser for miljøet

Støy, vibrasjoner og strukturlyd er grundig behandlet. Resultatene må følges opp i reguleringsplanarbeidet. Spesielt utsatte områder må vurderes særskilt med tanke på omregulering fra bolig til annet formål. Det må tas hensyn til kulturminner og -miljøer i denne sammenheng, og i forbindelse med støyskjermingstiltak.

Reguleringsplanene må legge vekt på landskapsmessige og estetiske forhold, særlig når det gjelder tunnelmunninger og passering av elver, og på behovet for avbøtende tiltak mot den økte barriererivningen som oppstår.

En plan for deponering av overskuddsmasser bør utarbeides, med en vurdering av virningene for naturmiljøet ved deponiene.

9.2.2 Konsekvenser for naturressursene.

Temaet er tilfredsstillende utredet og krever ingen særlig oppfølging.

9.2.3 Samfunnsmessige konsekvenser.

Helsemessige virkninger er meget godt utredet. Rådmannen vil likevel peke på at usikkerheter rundt ekspropriasjonsspørsmål må søkes fjernet snarest mulig, erstatninger og eventuelle erstatningsboliger må sikre publikum et rettferdig og skikkelig oppgjør. En uheldig og langvarig prosess vil kunne gi helseskade (kfr utbyggingen av Gardermoen).

Konsekvensene for næringsliv, sysselsetting og utbyggingsmønster kunne vært grundigere behandlet, men er likevel godt nok belyst til å tilfredsstillende utredningskravet. Disse forholdene må vies større oppmerksomhet i det videre planarbeidet.

9.2.4 Konsekvenser under anleggsperioden

Konsekvensene er tilfredsstillende behandlet, og avbøtende tiltak er foreslått. Disse må følges opp i det videre planarbeidet med gjennomgang av anleggsveier, trafikkikkerhet, støv, støy, begrensninger på støyende aktiviteter på kvelds- og nattetid, mv.

I reguleringsplanene må det stilles krav til behandling av løsmasser som brukes til dyrkingsjord, og til rehabilitering av jordbruksarealer etter anleggsperioden. Erstatninger for avlingstap etc. må gis raskt og skikkelig.

Det må lages en plan for massetransport. Traséene må ta hensyn til boligområder, skoleveier og støyømfindlig virksomhet, og raskest mulig føre til hovedveinettet.

9.3 Rådmannens anbefalinger

Rådmannen anbefaler at Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker anses som tilfredsstillende, og at utredningsplikten dermed er oppfylt. Den kan derfor godkjennes for Bærum kommunes del.



BÆRUM KOMMUNE

OSLO KOMMUNE
RÅDMANNEN
PLAN-OG BYGNINGSETATEN

JOURNALNR. 1 MOTTATT

10. NOV 97

97/66745

AVB. SAKSD. TORKEL

MEP

97065141



Rådhuset
Postboks 23
1301 Sandvika
Tlf. 67 50 40 50
Fax 67 50 38 15

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5

0560 OSLO

DERES REF:

VÅR REF: 621 A

DATO 7.11.97

SKØYEN - LYSAKER, FORSLAG TIL NYTT DOBBELTSPOR

Vedlagt oversendes Bærum kommunes høringsuttalelse til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker, vedtatt i Formannskapet møte den 15.10.97.

Brit I. Kvanum
Brit I. Kvanum
fung. kommuneplansjef

VEDLEGG

MOTTATT
13.10.1997

23.10.97
621A
21990
BÅRUM/RA

BEHANDLINGEN I FORMANNSKAPET

Saken ble behandlet i formannskapets møte 15.10.97.

Bjørn Røtnes foreslo følgende tillegg til pkt. 1:

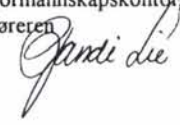
...for alternativ H10 eller **tunnelalternativet H10T** eventuelt....

Votering:
Rådmannens forslag med Røtnes tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Formannskapets vedtak:

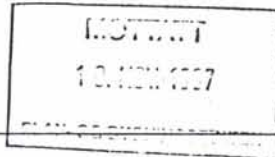
1. Bærum kommune anbefaler alternativ H2B mellom Lysaker og Sandvika. Dette er i tråd med Jernbaneverkets foreløpige anbefalinger. Det henstilles derfor til Oslo kommune at en går inn for alternativ H10 eller tunnelalternativet H10T eventuelt en variant av H10T.
2. Det knytter seg en rekke betenkeligheter til konsekvensene av J6 innfor Bærum kommunes grenser og en ønsker ikke at det gås videre med dette alternativet.

Bærum formannskapskontor, 20.10.97
For ordføreren





171



FORMANNSKAPET

Behandlingsutvalg	Sign. saksbehandler	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	RAJ	15.10.97	161/97

UTTALELSE TIL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT
DOBBELTSPOR FRA SKØYEN TIL LYSAKER

VIKTIGE PUNKTER I SAKEN:

Oslo kommune har sendt forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen- Lysaker til Bærum kommune for uttalelse med frist til 20.10.97.

Oslo, Asker og Bærum kommuner utarbeider parallelle forslag til kommunedelplaner for nytt dobbeltspor, og det er forutsatt parallell uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2.

Planforslaget viser alternativene H10 og H10T som kan kombineres med alternativ H1B og H2B gjennom Bærum kommune, og alternativ J5 som kan kombineres med alternativ J4 gjennom Bærum. I tillegg fremmer Oslo et helt nytt alternativ J6, med fjerntogspor i tunnel under Lysaker og om Fornebu, samt en variant av H10T. Jernbaneverket gir sin foreløpige anbefaling av alternativ H10, subsidiært H10T. Dersom prinsippet om jernbanebetjening av Fornebu blir lagt til grunn, anbefaler Plan- og bygningsetaten i Oslo alternativ J6 fremfor J5.

Rådmannen viser til formannskapets foreløpige anbefaling av alternativ H2B mellom Lysaker og Sandvika, i forbindelse med at kommunedelplan for strekningen gjennom Bærum ble lagt ut til offentlig ettersyn. Alternativ J6 vil kreve tilleggsutredninger og må sees i sammenheng med pågående utredninger av banebetjening til Fornebu. En bør nå legge vekt på å få bindende beslutninger om valg av løsning for dobbeltsporet og anbefaler at en ikke går videre med alternativ J6 av hensyn til trafikkavviklingen i Bærum kommune inklusive Lysaker-Sollerud-Mustadområdet, og fremdrift for Fornebus etterbruk.

J - alternativene krever stasjon under bakken på Lysaker. Jernbaneverket har varslet innsigelse til alternativer som krever stasjon under bakken.

Rådmannens forslag til

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 H10 eller alt H10T eventuelt en variant av H10T.

2. Det knytter seg en rekke betenkeligheter til konsekvensene av J6 innfor Bærum kommunes grenser og en ønsker ikke at det går videre med dette alternativet.

Anne Waller

RÅDMANNENS REDEGJØRELSE

1. BAKGRUNN

Oslo kommune har sendt forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Lysaker til Bærum kommune for uttalelse, med høringsfrist 20.10.97. Planforslaget er på et overordnet, strategisk nivå og viser 4 alternative hovedprinsipper for føring av det nye dobbeltsporet.

Tre av alternativene (H10, H10T, J5) er utredet av Jernbaneverket i konsekvensutredningen fase 2 for nytt dobbeltspor. Det fjerde (J6) er utredet av Plan- og bygningsetaten i Oslo. Alternativet er lansert i løpet av planprosessen og dette er ikke fulgt opp i konsekvensutredningen fra Jernbaneverkets side. Alternativet er ikke med i kommunedelplan for dobbeltsporet gjennom Bærum.

2. KORT BESKRIVELSE AV ALTERNATIVENE

Alternativene H10 og H10T følger i prinsippet eksisterende bane i dagen. H10T har en miljøtunnel for et av sporene. Begge kan kombineres med alternativene H1B og H2B i Bærum, og Lysaker stasjon i dagen.

Alternativene J5 og J6 er tunnelløsninger som krever Lysaker stasjon lagt under bakken. Alternativ J5 kan kombineres med alternativ J4 i Bærum, mens alternativ J6 er en variant av J4/J5 der kun det nye dobbeltsporet legges om Fornebu og der stasjonsplasseringen er mer sentral i det fremtidige utbyggingsområdet. Løsningen forutsettes kombinert med en bybane/kombibane som grener av fra eksisterende bane vest for Lysaker.

3. RÅDMANNENS VURDERING OG ANBEFALING

Rådmannen viser til sin redegjørelse samt, til formannskapetets foreløpige anbefaling av alternativ H2B i det fremlagte forslag til kommunedelplan for dobbeltsporet gjennom Bærum.

Det er ønskelig at Oslo går inn for et alternativ som kan kombineres med dette og med prinsippet om en stasjon i dagen på Lysaker (alternativene H10 og H10T).

Når det gjelder variant H10T synes den å kunne kombineres med de prinsipp Bærum foretrekker. Spørsmålet om kombibane og beliggenhet av lokalspor i forhold til fjerntogspor på Lysaker stasjon må sees i sammenheng med baneløsning til Fornebu. Denne er ennå under utredning som ledd i planarbeidet for etterbruk av Fornebu.

Når det gjelder alternativ J4 som kan kombineres med alternativ J5, er Bærum komunes betenkeligheter knyttet til stasjon under bakken, manglende muligheter for etappeløsninger på Lysaker, for perifer plassering av eventuell stasjon på Fornebu og flytting av Stabekk stasjon. Jernbaneverket varsler innsigelse til denne løsningen. Når det gjelder J6 vil dette alternativet kreve tilleggsutredninger. Alternativ J6 vil kombinert med bybane/kombibane, gi en god løsning for Fornebu isolert sett. Dersom kun fjerntogspor legges om Fornebu, frykter Bærum kommune at dette kan gå på bekostning av stopp på Lysaker på lang sikt. For Bærum kommune er det svært viktig å ha intercity- og fjerntogstopp med best mulige overganger på Lysaker som er et viktig kollektivknutepunkt for kommunen. Det legges vekt på at det nå bør nå fattes bindende beslutninger om valg av løsning for bane til Fornebu.

Rådmannen anbefaler at Oslo ikke følger opp J6, som vil skape usikkerhet og forsinkelser,

10/



Bygningsetaten

Innk: 1. 10. 1997

L 042645/97 9/10/338

062

B2+

Asker kommune
Plan- og bygningsetaten
Knud Askersvei 24

1371 ASKER

DERES REF:

VAR REF 621 A

DATO 7.11.97

**BÆRUM KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN FOR
TIL NYTT DOBBELSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER
STASJON.**

Vedlagt oversendes Formannskapets vedtak, behandlet i møte den 15.10.97.

Brit I. Kvanum
Brit I. Kvanum
fung. kommuneplansjef

VEDLEGG

BÆRUM KOMMUNE
ORDFORER
Formannskapssekretariatet
INNK _____
ARK.NR. _____
DOK.NR. 169
SAKSBH _____



Innk: 1. 10. 1997

L 042645/97 9/10/338

062

FORMANNSKAPET

Behandlingsutvalg	Sign. saksbehandler	Motedato	Saksnr.
Formannskapet	RAJ	15.10.97	159/97

**UTTALELSE TIL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT
DOBBELSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON.**

VIKTIGE PUNKTER I SAKEN:

Asker kommune har sendt forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon til Bærum kommune for uttalelse med frist til 1.10.97. Forslag til kommunedelplan tar for seg to traseer: Indre linje og Ræverudlinja basert på forslag til konsekvensutredning fase 2 fra Jernbaneverket. Asker kommune avviser alternativet Ytre linje. Forslaget til kommunedelplan for dobbeltspor gjennom Asker konkluderer med at de to alternativene ikke innebærer vesentlige forskjeller mht. konsekvenser for Asker, og at en ved valg mellom disse to alternativene bør legge vekt på konsekvensene for Bærum.

Oslo, Asker og Bærum kommuner utarbeider parallelle forslag til kommunedelplaner for nytt dobbeltspor, og det er forutsatt parallell uttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2. Rådmannen viser til formannskapets foreløpige anbefaling av alternativ Ræverudlinjen mellom Sandvika og Askers grense, i forbindelse med at kommunedelplan for strekningen gjennom Bærum ble lagt ut til offentlig ettersyn. Rådmannen viser til sin redegjørelse i denne saken om KU fase 2 når det gjelder de faglige vurderingene som er lagt til grunn.

Bærum kommunes endelige valg av trasealternativ vil bli fattet gjennom sluttbehandlingen av kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum, som nå er ute til høring.

Rådmannen anbefaler at formannskapet gjør slikt

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.

Arne Walter
Arne Walter

Vedlegg: Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon, datert 01.07.97.

105

BEHANDLINGEN I FORMANNSKAPET

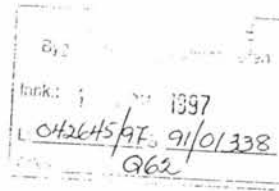
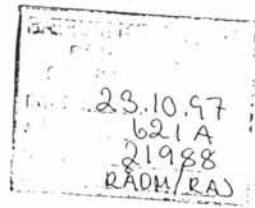
Saken ble behandlet i formannskapets møte 15.10.97.

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Bærum formannskapskontor, 20.10.97

For ordføreren

Janti Lu





ASKER KOMMUNE
TEKNISK ETAT
BRANN- OG REDNINGSAVDELING

PGR

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN



(120)

Jernbaneverket		Kass.kode
97/4149		
Artivdet:	ID 552	

Videre - det som blant annet vil være avgjørende for utfallet av en brann/ulykke i slike tunneler er togpersonellens 1. innsats, gode rømningsveier, stor viftekapasitet for å fjerne røyk, rask varsling, kort utrykningstid for brannvesenet til brann-/ulykkessted, gode angrepsveier, kort angrepsvei med røykdykkerbeskyttelse/-utstyr, lys, samband og god tilgang til sløkkevann.

Dersom De har spørsmål - vennligst kontakt undertegnede - og lykke til med det videre arbeid.

DERES REF.:
97/4149 ID 552

VÅR REF.:
TEBRKTO
S91/01338

ARKIVNR:
Q62 -
L038643/97

DATO:
13.10.97

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN/ASKER - KONSEKVENSTUTREDNING FASE 2

Brannsjefen viser til mottatt konsekvensutredning som viser flere alternativer. Felles for alternativene er økt trafikk/kapasitet, økt kjørehastighet og lange tunneler. Brannsjefen skal vurdere sikkerheten mot og ved brann og muligheten for en tilfredsstillende redningsinnsats fra brannvesenets side.

På bakgrunn av mottatte dokumenter er brannsjefens vurdering og konklusjon følgende:

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

Brannsjefen tar derfor heller ikke stilling til hvilke alternativ som er best da det synes som om alle alternativene har relativt lange tunneler med et løp, trafikk i begge retninger, høy kjørehastighet (ca 200 km/t) og få eller ingen andre rømningsveier og/eller angrepsveier enn selve tunnelen.

Slike tunneler er i hht § 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/sløkking 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/ulykke er tilfredsstillende
- og at muligheten for redning/sløkking i brann-/ulykkestilfelle er tilfredsstillende.

Forøvrig - hva vil situasjonen være ved en brann/togulykke inne i slike tunneler ?

Først - ut fra foreliggende fakta og erfaring rår Asker brannvesen ikke over ressurser til å kunne håndtere en brann/togulykke av slik størrelse man kan forvente inne i så lange tunneler.

med hilsen

for Karsten Tollefsen
brann- og redningssjef

kopi til: bygnings- og reguleringsjefen i Asker
brannsjefen i Bærum
brannsjefen i Oslo
Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern



Bygnings- og reguleringsavdelingen

B36

Bygnings- og reguleringsavdelingen
Innk. 30 SEPT 1997
L 038045/97 S 91/01338
Arkivnr. Q62

DERES REF.:
TEBYPCH

VÅR REF.:
TETEACH
S91/01338

ARKIVNR:
Q62 -
L037484/97

DATO:
03.10.97

FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR BÆRUM GRENSE - ASKER - UTTALELSE

Deres ekspedisjon av 28.08.97.

Det kommunale rådet for funksjonshemmede behandlet ovennevnte sak i møte 24.09.97 hvor det enstemmig ble fattet følgende vedtak:

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

Med hilsen

Bjørn Orhagen

**ASKER KOMMUNE
Teknisk sjef**

Bygnings- og reguleringsavdelingen
Innk: 30 SEPT 1997
L 036910/97 S 91/01338
Arkivnr. Q62
L.n.r.: 033164/97
S.n.r.: 91/01338
Arkivnr.: /Q62/
Dato: 03.09.97
Saksbeh.: Ragnar Sand Fuglum

Teknisk styre

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssak	Saksbeh.
Planutvalget	27.08.97	97/0031	TEBYPCH
Teknisk styre	23.09.97	97/0040	TEKTRSF

Sak 97/0040

FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNING OG KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER, HØRINGSUTTALELSE

Teknisk sjef innbyr teknisk styre til å fatte 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 senere reguleringsstadium:

2.1 Ved planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon finne frem til en løsning som ~~er~~ større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø 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.

1. Sammendrag og konklusjon

Saken gjelder uttalelse til forslag til konsekvensutredning og kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Uttalelse til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av planutvalget 27.08.97. Denne planen blir forelagt teknisk styre sammen med høringsuttalelsen for konsekvensutredningen. Planutvalget godkjente to alternativer - Indre linje og Ræverudlinja, slik forslaget nå foreligger, lagt ut til offentlig ettersyn. Det tredje alternativet i konsekvensutredningen - Ytre linje - avvises dermed og vil som en følge av dette, ikke inngå i den videre vurderingen frem mot endelig valg av sportrase.

2. Bakgrunn for saken

2.1 Utgangspunkt for planen

Arbeidet med kommunedelplanen for nytt dobbeltspor ble formelt varslet oppstartet høsten 1993 etter forberedende planlegging siden høsten 1991. Planarbeidet har i sin helhet vært basert på Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, som nå i sin endelige form er lagt ut til offentlig ettersyn.

Tiltaket er av en slik størrelse at det kreves utarbeidet konsekvensutredning etter bestemmelsene i plan og bygningsloven. Konsekvensutredning fase 1, Vestkorridorutredningen, som var et samarbeid mellom Statens vegvesen i Oslo og Akershus og Jernbaneverket lå ute til offentlig ettersyn i 1994.

Konsekvensutredning fase 1 ble godkjent og utredningsprogrammet for fase 2 ble fastsatt av NSB Banedirektøren og Vegdirektoratet i samråd med Miljøverndepartementet. Det ble da fastlagt at fase 2 skulle gjennomføres separat for nytt dobbeltspor og for veisystemet.

Det fastsatte utredningsprogrammet for konsekvensutredning fase 2 er gjengitt bak i kortversjonen. Dette programmet fastla rammene for utredningene, hvilke alternativer som skulle vurderes og hvilke tema som skulle utredes.

Konsekvensutredning fase 2 skal danne grunnlaget for Jernbaneverkets foreløpige anbefaling av trasé og for kommunenes prosess omkring valg av trasé i sine kommunedelplaner.

Hensikten med kommunedelplanen er:

- å velge utbyggingsalternativ for del av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker på strekningen Bærum grense - Asker stasjon,
- å sikre at det ikke gjøres tiltak i trase og tilliggende arealer, som kan vanskeliggjøre planlegging og gjennomføring av anlegget,
- å legge til rette for at det gjennom senere detaljering på reguleringsplannivå etableres et tjenlig sporanlegg, som tar nødvendige hensyn til eksisterende bebyggelse, samt lokal topografi og vegetasjon og
- å fremskynde oppfølgende detaljplanlegging gjennom tidsbegrenset båndlegging.

2.2 Foreliggende utbyggingsalternativ

I henhold til konsekvensutredningen foreligger det tre sporalternativ - Indre linje, Ræverudlinja og Ytre linje - gjennom Asker.

Indre linje/ Ræverudlinja/ Ytre linje går alle sammenfallende i dagen på en kortere strekning etter eksisterende/ planlagt tunnel ut fra Asker stasjon. I dette området må 9 bolighus rives og ytterligere 4 vurderes revet, i stor grad som konsekvens av planlagt tilslutning til eksisterende spor. Arealinngrepene beskrives som endel utvidelse av eksisterende jernbaneområde, uten ny barriereeffekt og relativt store lokale landskapsinngrep, men med liten fjernvirkning. Videre herfra forbi Hvalstad stasjon går alle alternativene i tunnel.

På en kortere strekning mellom Solstadlia og Skustadgata går Indre linje igjen i dagen nordvest for eksisterende dobbeltspor. I dette området må 1 bolighus rives. Arealinngrepene beskrives som middels store, med en utvidelse av eksisterende barriere og inngrep av middels størrelsesorden i landskap og naturmiljø. Videre herfra frem til kommunegrensen går alternativet i tunnel med to miljøkulverter ved Billingstad skole og Bekkeveien.

Ræverudlinja bøyer av fra Indre linje mot nord inni tunnelen under Åstad gård. Videre herfra frem til kommunegrensen må 2 bolighus vurderes innløst i forbindelse med bygging av kulverter langs Dragonveien. Disse boligene vil kunne skånes ved en moderat sideforskyvning av traseen mot nordvest.

Ytre linje har en noe lenger dagstrekning enn Indre linje på sydsiden av eksisterende dobbeltspor gjennom Hvalstad/ Nedre Solstad/ Åstad/ Billingstadområdet. I dette området må 7 bolighus rives og ytterligere 5 vurderes revet. Arealinngrepene beskrives som store, det skapes nye barrierer og store inngrep i landskap, natur- og kulturmiljø. Planutvalget har derfor valgt å ikke legge dette alternativet ut på høring. Ytre linje faller derfor bort som alternativ i kommunedelplanen.

Det vises til Jernbaneverkets konsekvensutredning for en nærmere beskrivelse av de foreliggende alternativene for det planlagte anlegget.

2.3 Forutsatt planbehandling

Konsekvensutredningen er gjenstand for offentlig ettersyn frem til 1.10.1997. Respektive forslag til kommunedelplaner for berørte strekninger i henholdsvis Oslo, Bærum og Asker behandles med samme høringsfrist.

I den anledning er det avholdt et felles informasjonsmøte om konsekvensutredningen og kommunedelplanforslaget fra Jernbaneverkets og kommunens side torsdag 11.9.97.

3. Tidligere behandling

I formannskapssak 114/93 har kommunen tidligere uttalt seg i anledning Norges Statsbaner, Baneregion Sørs melding om planlegging av nytt dobbeltspor i konsekvensutredningens fase 1. Av de to den gang forelagte alternativene (lik Indre og Ytre Linje i konsekvensutredningens fase 2) ble det pekt på at alternativ Ytre linje fremsto som lite akseptabelt ut fra hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk.

Planutvalget behandlet forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense-Asker stasjon 27.08.97 hvor følgende vedtak ble fattet:

“Planutvalget godkjenner forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon i 2 alternativ - bestående av plankart i 2 deler i målestokk 1:10000 med tilhørende utfyllende bestemmelser, datert 1.6.1997 - lagt ut til offentlig ettersyn.

Planutvalget forutsetter for øvrig planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon gjort til gjenstand for videre utredning - for om mulig på senere reguleringsplanstadium å finne frem til en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep.”

4. Teknisk sjef vurdering

Teknisk sjef forutsetter at det i tilknytning til den videre detaljplanlegging av anlegget er rom for videre utredning av mulighetene for en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep i forbindelse med planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon.

Teknisk sjef mener at de to framlagte alternativene begge er akseptable løsninger.

Teknisk sjef mener dog at utredningen ikke i tilstrekkelig grad gir svar på konsekvensene knyttet til anleggstrafikk i nærområdene til dagsonene, samt disponeringen av overskuddsmassene fra anlegget. Dette er konsekvenser som forutsettes tatt vare på i den videre planutarbeidelsen gjennom regulering og byggeplaner.


Bjørn Orhagen
Teknisk sjef


Ragnar Sand Fuglum
Kommuneingeniør

Vedlegg:

1. Brev til høringsinstansene for konsekvensutredning fase 2, fra Jernbaneverket Region Sør, datert 26.6.1997
2. Informasjon om konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for Oslo, Bærum og Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.
3. Kortversjon av konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.
4. Vedlegg til kortversjonen med områdevis beskrivelse for Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.
5. Oversiktskart i målestokk 1:20.000.
6. Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense-Asker stasjon i 2 alternativer - bestående av plankart i 2 deler i målestokk 1:10.000, datert 1.6.1997.
7. Forslag til utfyllende bestemmelser, datert 1.6.1997.



ASKER KOMMUNE
TEKNISK ETAT
KOMMUNALTEKNISK AVDELING

B3c

Bygnings- og reguleringssjefen

Bygnings- og reguleringssjefen

Innk.: 30 SEPT. 1997

L: 026910/97 S 9101338

Arkv: 862

DERES REF.:
PCH

VÅR REF.:
TEKTLFA
S91/01338

ARKIVNR.:
Q62 -
L036309/97

DATO:
25.09.97

FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNING NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER - HØRINGSUTTALELSE

Idet vi viser til Deres oversendelser datert 01.07.97 og 28.08.97, meddeles at teknisk styre behandlet saken i møte 23.09.97, sak 97/0040, og sluttet seg enstemmig til teknisk sjefs innstilling til 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 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 boligmiljø 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 iversettes i forkant av anleggsarbeidene.

2.3 Vise hvordan masseoverskuddet fra tiltaket skal disponeres.

Sakspapirene følger vedlagt.

Med hilsen


Ragnar Sand Fuglum
Kommuneingeniør


Lillian Fagerhus
Førstesekretær

Vedlegg: Teknisk sjefs innstilling.

Kopi: Teknisk sjef

B3d

ASKER KOMMUNE
Teknisk Etat
Bygnings- og reguleringsavdelingen

L.nr.: 035925/97
S.nr.: 91/01338
Arkivnr.: /O62/
Dato: 23.09.97
Saksbeh.: Per Christian Hauge

Bygningsrådet

Behandlet av	Motedato	Utvalgssak	Saksbeh.
Planutvalget	27.09.97	97.0031	TEBYPCH
Teknisk styre	23.09.97	97.0040	TEKTRSF
Bygningsrådet	26.10.97	97.0093	TEBYPCH

Sak 97/0098

UTTALELSE TIL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON

Forslag til vedtak:

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 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.

1. SAMMENDRAG OG KONKLUSJON

1.1 Sakens innhold

Saken gjelder uttalelse til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon i 2 alternativ, godkjent lagt ut til offentlig ettersyn av planutvalget i møte 27.8.1997.

1.2 Teknisk sjefs konklusjon

Teknisk sjef tilrår bygningsrådet å gi planforlaget sin tilslutning, men med påpekelse av forhold som må undergis en særskilt grundig vurdering i forbindelse med senere utarbeidelse av reguleringsplan.

2. BAKGRUNN FOR SAKEN

2.1 Utgangspunkt for saken

Arbeidet med kommunedelplanen for nytt dobbeltspor ble formelt varslet oppstartet høsten 1993 etter forberedende planlegging siden høsten 1991.

Planarbeidet har i sin helhet vært basert på Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, som i sin endelige form ble lagt ut til offentlig ettersyn i slutten av juni i år.

2.2 Planens hensikt

Hensikten med kommunedelplanen er:

- å velge utbyggingsalternativ for del av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker på strekningen Bærum grense - Asker stasjon,
- å sikre at det ikke gjøres tiltak i trase og tilliggende arealer, som kan vanskeliggjøre planlegging og gjennomføring av anlegget,
- å legge til rette for at det gjennom senere detaljering på reguleringsplannivå etableres et tjenlig sporanlegg, som tar nødvendige hensyn til eksisterende bebyggelse, samt lokal topografi og vegetasjon og
- å fremskynde oppfølgende detaljplanlegging gjennom tidsbegrenset båndlegging.

2.3 Foreliggende utbyggingsalternativ

I henhold til konsekvensutredningen foreligger det tre sporalternativ - Indre linje, Ræverudlinja og Ytre linje - gjennom Asker.

Indre linje/ Ræverudlinja/ Ytre linje går alle sammenfallende i dagen på en kortere strekning etter eksisterende/ planlagt tunnel ut fra Asker stasjon. I dette området må 9 bolighus rives og ytterligere 4 vurderes revet, i stor grad som konsekvens av planlagt tilslutning til eksisterende spor. Arealinngrepene beskrives som endel utvidelse av eksisterende jernbaneanlegg, uten ny barriereeffekt og relativt store lokale landskapsinngrep, men med liten fjernvirkning. Videre herfra forbi Hvalstad stasjon går alle alternativene i tunnel.

På en kortere strekning mellom Solstøllia og Skustadgata går Indre linje i tross i dagen nordvest for eksisterende dobbeltspor. I dette området må 1 bolighus rives. Arealinngrepene beskrives som middels store, med en utvidelse av eksisterende barriere og inngrep av middels størrelsesorden i landskap og naturmiljø. Videre herfra frem til kommunegrensen går alternativet i tunnel med to miljøkulverter ved Billingstad skole og Bekkeveien.

Ræverudlinja bøyer av fra Indre linje mot nord inni tunnelen under Åstad gård. Videre herfra frem til kommunegrensen må 2 bolighus vurderes innløst i forbindelse med bygging av kulverter langs Dragonveien. Disse boligene vil kunne skånes ved en moderat sideforskyvning av traseen mot nordvest.

Ytre linje har en noe lenger dagstrekning enn Indre linje på sydsiden av eksisterende dobbeltspor gjennom Hvalstad/ Nedre Solstad/ Åstad/ Billingstadområdet. I dette området må 7 bolighus rives og ytterligere 5 vurderes revet. Arealinngrepene beskrives som store, det skapes nye barrierer og store inngrep i landskap, natur- og kulturmiljø.

I brev av 14.10.1994 fra reguleringssjefen i Asker ble det, under henvisning til blant annet ulempene i forhold til boligbebyggelsen langs Vipeveien, bedt om at det ble utarbeidet en alternativ sporplan for Asker stasjonsområde, basert på at all lokaltrafikk kan gå på eksisterende lokalbane og i eksisterende tunnel og at det anlegges ny tunnel kun for det nye dobbeltsporet.

I brev av 18.10.1994 foreslo Asker stasjon og omegn Vel samt Vipeveien og omegn Vel antall nye tunnelopp ut fra Asker stasjon redusert fra 3 til 2, som følge av annen disponering av sporene inne på stasjonsområdet. Vellene foreslo dessuten dagstrekningen redusert ved å legge denne dypere i terrenget, tettere inntil eksisterende lokalspor. Langt færre beboere ville bli berørt av en slik løsning.

I NSB banes svarbrev av 21.2.1995 ble det gjort rede for ønske om å vurdere ulempene/ fordelene med de ulike sporarrangementene på nytt opp mot kostnadene de vil medføre og at det ville ta tid for endelig valg av løsning ble tatt. Pr. i dag er det ikke presentert utredet noen slik alternativ løsning fra Jernbaneverkets side på dette punkt.

Det vises til Jernbaneverkets konsekvensutredning for en nærmere beskrivelse av de foreliggende alternativene for det planlagte anlegget.

2.4 Valg av alternativ

Forslaget til kommunedelplan inkluderer, i forståelse med Jernbaneverket, bare to av de tre alternativene som inngår i konsekvensutredning fase 2 - Indre Linje og Ræverudlinja.

Det tredje alternativet - Ytre linje - anses ikke forenlig med hensynet til naturmiljø og kommunale utviklingsmål eller overordnede arealbruksplaner for øvrig, som tidligere omtalt i uttalelse til Jernbaneverkets (den gang NSB) melding i 1993 vedrørende planlegging av nytt dobbeltspor etter plan og bygningslovens regler for konsekvensutredninger, jfr. formannskapssak 114/93.

Endelig valg mellom alternativene forutsettes foretatt i forbindelse med sluttbehandlingen av kommunedelplanen.

2.5 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget består av plankart i 2 deler i målestokk 1:10000 med tilhørende utfyllende bestemmelser. Sammenhengen mellom plankartene går frem av eget oversiktskart i målestokk 1:20000.

De utfyllende bestemmelsene redegjør for planens hensikt og inneholder bestemmelser om arealbruk, herunder båndlegging av areal til justeringsmuligheter ved endelig detaljert fastleggelse av trase, veiomlegginger, tverrslag, anleggs-/ riggområde for jernbane mm, og er supplert med retningslinjer for gjennomføring av planen, inneholdende plankrav, landskapsestetiske og miljøvernmessige hensyn og støyrestriksjoner.

Planutformingene bygger i sin helhet på Jernbaneverkets konsekvensutredning, og det er lagt vekt på et nært samarbeid med både Jernbaneverket og Bærum kommune i forbindelse med den avsluttende detaljutformingene av planinnholdet.

Det vises til Jernbaneverkets konsekvensutredning for en nærmere beskrivelse av de underforliggende forutsetningene for planutformingen.

3. TIDLIGERE BEHANDLING

3.1 Formannskapssak 114/93

I formannskapssak 114/93 har kommunen tidligere uttalt seg i anledning Norges Statsbaner, Baneregion Sors melding om planlegging av nytt dobbeltspor i konsekvensutredningens fase 1.

Formannskapet stilte seg der positivt til planen om nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker, men påpekte nødvendigheten av en kapasitetsstyrking av jernbanens Oslotunnel.

Nødvendigheten av tilstrekkelig tid til en forsvarlig og åpen planprosess, der Asker kommune og lokalsamfunnet for øvrig ble gitt reell mulighet til medvirkning, ble også påpekt.

Formannskapet forutsatte videre at det ville være rom for utredning av alternativer og eventuelle nye traséalternativ i den hensikt å redusere de samfunnsmessige og miljømessige ulempene av dobbeltsporet.

Av de to den gang forelagte alternativene (lik Indre og Ytre Linje i konsekvensutredningens fase 2) ble det pekt på at alternativ Ytre linje fremsto som lite akseptabelt ut fra hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk.

3.2 Planutvalgssak 31/97

I planutvalgets møte 27.8.1997, sak 31/97, godkjente planutvalget enstemmig forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon lagt ut til offentlig ettersyn i to alternativ.

4. TEKNISK SJEFS VURDERING

4.1 Premisser for planinnholdet

Planinnholdet er begrenset til løsningsalternativ (Indre linje og Ræverudlinja) som i hovedtrekk er forenlige med kommunale utviklingsmål og overordnede arealbruksplaner.

4.2 Vurdering av planforslaget

Som overordnede prinsipplosninger skiller de to sporalternativene seg såvidt lite fra hverandre gjennom Asker at senere endelig valg mellom disse med rimelighet bør kunne gjøres med hovedvekt på konsekvensene på Bærums side av grensen.

Teknisk sjef vil tilrå bygningsrådet å gi begge alternativene sin tilslutning.

4.3 Forhold som bør utredes nærmere

I forbindelse med den videre detaljplanleggingen er det flere forhold, som bør forutsettes utredet nærmere.

Som det går frem av referert korrespondanse, har kommunen ønsket seg en annen utforming av tilslutningen til eksisterende sporanlegg nord for Asker sentrum enn det hittil har lyktes Jernbaneverket å finne frem til.

Planutvalget har i den anledning forutsatt at det i den videre detaljplanleggingen utredes mulige løsninger som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep i forbindelse med planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon.

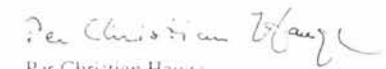
Relatert til ovenstående utredningsbehov må det i tillegg (slik konsekvensutredningen redegjør for) utredes muligheten for ytterligere vertikal- og horisontaljusteringer av planlagt trase for å kunne spare rivningstruede boliger ved Asker Terrasse og - avhengig av endelig valg av sporalternativ - langs Dragonveien.

Herunder bør det også utredes hvorvidt det ligger tilrette for midlertidig flytting av planlagt revne boliger, som alternativ til riving, der antikvariske og/eller sosiale hensyn ellers måtte tilsi det.

I forbindelse med den planlagte dagstrekningen forbi Åstaddammen bør det dessuten utredes hvilke muligheter som finns for å restaurere det gamle damanlegget som en del av utbyggingen.

Endelig må det foreligge en tilfredsstillende løsning for hvordan uttransporteringen av overskuddsmassene fra de planlagte tunnelanleggene skal skje og hvorledes disse massene skal deponeres, for det kan vedtas noen reguleringsplan for utbyggingen for øvrig.


Bjørn Orhagen
Teknisk sjef


Per Christian Hauge
Kst. bygnings- og regulerings sjef



11/4

Vedlegg:

Forslag til kommunedelplan

1. Oversiktskart i målestokk 1:20000.
2. Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon i 2 alternativ - bestående av plankart i 2 deler i målestokk 1:10000, datert 1.6.1997.
3. Forslag til utfyllende bestemmelser, datert 1.6.1997.

Konsekvensutredning

4. Informasjon om konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for Oslo Bærum og Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sor, datert mai 1997.
5. Kortversjon av konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sor, datert mai 1997.
6. Vedlegg til kortversjonen med områdevis beskrivelse for Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sor, datert mai 1997.

Tidligere korrespondanse om sporinnføring mot Asker stasjon

7. Reguleringsjefens brev av 14.10.1994.
8. Asker stasjon og omegn Vel og Vipeveien og omegn Vels brev av 18.10.1994.
9. NSB Banes brev av 21.2.1995.

Referanse:

Formannskapssak 114/93.
Planutvalgssak 31/97.

VEDTAK I BR. 28.10.1997.

Sak 97/0098

UTTALELSE TIL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON

Teknisk sjefs ekspedisjon av 23.09.97 (arkiv Q62)

Harald H. Erichsen, AGY, foreslo:

"Pkt 1 lyder --- langs Trollhaugen for inngrep --(linje no 2) endres til ---- langs Trollhaugen og Asker terrasse ---. Dette må også ivaretas relevante eiendommer langs resten av traseen i Asker."

Per Granerød, AP, foreslo:

"Nytt punkt 6 tilleggspunkt.

6. Plan/konsekvensanalyse mht. tunell arbeider og for å skåne eksisterende miljø."

Jens-Fredrik Sorlie, H, tok opp innstillingen med tillegg.
Innstillingen med Erichsens og Granerøds tillegg ble enstemmig vedtatt.

Bygningsrådet fattet således slikt vedtak:

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 relevante eiendommer langs resten av traseen i Asker.
2. Vertikal- og horisontaljusteringer av planlagt trase for å spare rivningstruede 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. tunell arbeider og for å skåne eksisterende miljø.

Harald H. Erichsen, AGY, hadde følgende protokoll:

"Tunnel-traseen(e) for dobbeltsporet går gjennom kompliserte geologiske strukturer (Oslo-feltet). Geologiske forundersøkelser synes i liten grad å være ivarettatt i det fremlagte materiale - jfr Konsekvensutredningen fase 2.

Det bemerkes derfor at de angitte prosjektkostnader er beheftet med stor usikkerhet."



Bygnings- og reguleringsjefen
Her

B3e

DERES REF.:
TEBYPCH

VÅR REF.:
SKSKTGJ
S91/01338

ARKIVNR:
Q62 -
L036111/97

DATO:
24.09.97

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER
MERKNADER TIL KONSEKVENSTUTREDNING**

Ref. : Deres brev av 03.07.97.

Skole- og barnehageetaten har følgende merknader til saken :

Vi 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 vår etat vil kunne bli berørt av mulig støy :

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

Med hilsen

Thor Gjerde

Thor Gjerde
Driftsleder



BYGNINGS- OG REGULERINGSSJEFEN
HER

B3f

ASKER KOMMUNE Bygnings- og reguleringsjefen
ank.: 20 AUG. 1997
L 03/395/97 s 91/01338
Ark.: Q62

DERES REF.:

VÅR REF.:
KFKFCFA
S91/01338

ARKIVNR:
Q62 -
L031096/97

DATO:
18.08.97

**OPPSTART AV PLANLEGGING FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
UTTALELSE FRA VILT- OG INNLANDSFISKENEMNDENE/ FRIST 28.08.97.**

Park- og friluftsavdelingen ber bygnings- og reguleringsjefen bringe følgende informasjon videre fra nedenfornevnte nemnder:

Viltnemnda i Asker organiserer årlig jakt på 16 elg og 102 rådyr. 32 dyr er i tillegg registrert i fallvitrappporten for de 3 siste kvartal i 1996 og første kvartal i 1997. Av trafikkdrepte elg og rådyr omkommer 40 % ved sammenstøt med tog. Viltnemnda mener at de hyppige sammenstøt mellom tog og vilt spesielt i området fra Gullhella til Bondivann er uheldig for viltbestanden og en stor belastning for de trafikanter som opplever slike viltulykker.

Viltmemnda vil sterkt anbefale at NSB vilsikrer såvel det nye dobbeltsporet som andre særskilt utsatte tidligere anlegg både ut fra vilthensyn og hensynet til passasjerene.

Innlandsfiskerinemnda er opptatt at kryssningen mellom Neselva og nytt dobbeltspor gis en estetisk tiltalende utforming samtidig som en ivaretar mulighetene for passering av ørret i elva.

Med hilsen

Asker kommune, park- og friluft

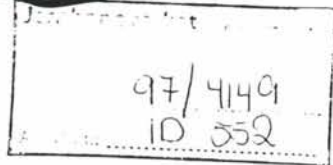
Astrid Olafsen
Astrid Olafsen
Avdelingsleder

Christian Falchenberg
Christian Falchenberg
Friluftskonsulent

Gjenpart: Viltmemnda v. formannen
Innlandsfiskerinemnda v. formannen



B39



Jernbaneverket, Region Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

DERES REF.:

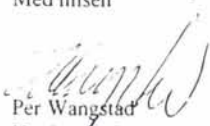
VÅR REF.:
FRFRPWA
S91/01338

ARKIVNR:
Q62 -
L045283/97

DATO:
27.11.97

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

Med hilsen


Per Wangstad
Næringssjef
bem

Kopi:
Bygnings- og reguleringsjefen

KONSEKVENsutREDNING FASE 2 - NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

De underrettes med dette om at planutvalget i Asker kommune i møte den 26. november i år gjorde slikt vedtak:

"Planutvalget kan tilrå den utarbeidete 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 rivningstruede 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 trafiksikre anleggsveier.
6. Sikkerhetsanalyse for mennesker og miljø ved anlegg og drift av tunneller, herunder også nødvendig beredskap knyttet til brann og redning.
7. Tilgjenglighet for funksjonshemmede i hele anleggsfasen.

1. SAMMENDRAG OG KONKLUSJON

1.1 Sakens innhold

Saken gjelder uttalelse til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skoyen - Asker.

1.2 Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler planutvalget å gi konsekvensutredningen sin tilslutning, men med påpekelse av forhold, som må undergis en særskilt grundig vurdering i forbindelse med senere utarbeidelse av reguleringsplan.

Planutvalget anbefales samtidig å tilrå valg av Ræverudlinja, som sporalternativ på strekningen Sandvika - Asker stasjon.

2. BAKGRUNN FOR SAKEN

2.1 Utgangspunkt for saken

Etter forberedende arbeid siden høsten 1991 la Jernbaneverket konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skoyen - Asker ut til offentlig ettersyn i sin endelige form i slutten av juni i år.

Utredningen har siden vært gjenstand for intern høring i berørte kommunale faginstanser, slik at planutvalget nå kan avgi en samlet uttalelse på vegne av kommunen.

2.2 Foreliggende konsekvensutredning

I henhold til konsekvensutredningen foreligger det tre sporalternativ - Indre linje, Ræverudlinja og Ytre linje - gjennom Asker.

Indre linje/ Ræverudlinja/ Ytre linje går alle sammenfallende i dagen på en kortere strekning etter eksisterende/ planlagt tunnel ut fra Asker stasjon. I dette området må 9 bolighus rives og ytterligere 4 vurderes revet, i stor grad som konsekvens av planlagt tilslutning til eksisterende spor. Arealinngrepene beskrives som endel utvidelse av eksisterende jernbaneområde, uten ny barriereeffekt og relativt store lokale landskapsinngrep, men med liten fjernvirkning. Videre herfra forbi Hvalstad stasjon går alle alternativene i tunnel.

På en kortere strekning mellom Solstadlia og Skustadgata går Indre linje igjen i dagen nordvest for eksisterende dobbeltspor. I dette området må 1 bolighus rives. Arealinngrepene beskrives som middels store, med en utvidelse av eksisterende barriere og inngrep av middels størrelsesorden i landskap og naturmiljø. Videre herfra frem til kommunegrensen går alternativet i tunnel med to miljøkulverter ved Billingstad skole og Bekkeveien.

Ræverudlinja bøyer av fra Indre linje mot nord inni tunnelen under Åstad gård. Videre herfra frem til kommunegrensen må 2 bolighus vurderes innløst i forbindelse med bygging av kulverter langs Dragonveien. Disse boligene vil kunne skånes ved en moderat sideforskyvning av traseen mot nordvest.

Ytre linje har en noe lenger dagstrekning enn Indre linje på sydsiden av eksisterende dobbeltspor gjennom Hvalstad/ Nedre Solstad/ Åstad/ Billingstadområdet. I dette området må 7 bolighus rives og ytterligere 5 vurderes revet. Arealinngrepene beskrives som store, det skapes nye barrierer og store inngrep i landskap, natur- og kulturmiljø.

Det vises til Jernbaneverkets konsekvensutredning, som fulgte sakspapirene til planutvalgets behandling av forslag til kommunedelplan for det nye dobbeltsporet under sak 31/97, for en nærmere beskrivelse av de utredete alternativene.

2.3 Alternativ løsning ved Asker stasjon

I brev av 14.10.1994 fra reguleringsjefen i Asker ble det, under henvisning til blant annet ulempene i forhold til boligbebyggelsen langs Vipeveien, bedt om at det ble utarbeidet en alternativ sporplan for Asker stasjonsområde, basert på at all lokaltrafikk kan gå på eksisterende lokalbane og i eksisterende tunnel og at det anlegges ny tunnel kun for det nye dobbeltsporet.

I brev av 18.10.1994 foreslo Asker stasjon og omegn Vel samt Vipeveien og omegn Vel antall nye tunneløp ut fra Asker stasjon redusert fra 3 til 2, som følge av annen disponering av sporene inne på stasjonsområdet. Vellene foreslo dessuten dagstrekningen redusert ved å legge denne dypere i terrenget, tettere inntil eksisterende lokalspor. Langt færre beboere ville bli berørt av en slik løsning.

I NSB banes svarbrev av 21.2.1995 ble det gjort rede for ønske om å vurdere ulempene/ fordelene med de ulike sporarrangementene på nytt opp mot kostnadene de vil medføre og at det ville ta tid før endelig valg av løsning ble tatt. Etter planutvalgets behandling av forslag til kommunedelplan for det nye dobbeltsporet 27.8.1997 har Jernbaneverket nå satt i gang utredning av slik alternativ løsning.

3. TIDLIGERE BEHANDLING

3.1 Formannskapssak 114/93

I formannskapssak 114/93 har kommunen tidligere uttalt seg i anledning Norges Statsbaner, Baneregion Sørs melding om planlegging av nytt dobbeltspor i konsekvensutredningens fase 1.

Formannskapet stilte seg der positivt til planen om nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker, men påpekte nødvendigheten av en kapasitetsstyrking av jernbanens Oslotunnel.

Nødvendigheten av tilstrekkelig tid til en forsvarlig og åpen planprosess, der Asker kommune og lokalsamfunnet for øvrig ble gitt reell mulighet til medvirkning, ble også påpekt.

Formannskapet forutsatte videre at det ville være rom for utredning av varianter og eventuelle nye trasealternativ i den hensikt å redusere de samfunnsmessige og miljømessige ulempene av dobbeltsporet.

Av de to den gang forelagte alternativene (lik Indre og Ytre Linje i konsekvensutredningens fase 2) ble det pekt på at alternativ Ytre linje fremsto som lite akseptabelt ut fra hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk.

3.2 Planutvalgssak 31/97

I planutvalgets møte 27.8.1997, sak 31/97, godkjente planutvalget enstemmig forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon lagt ut til offentlig ettersyn i to alternativ, basert på kun to av de tre alternativene som inngår i konsekvensutredningen; Indre Linje og Ræverudlinja.

Det tredje alternativet - Ytre linje - ble i samsvar med kommunens tidligere uttalelse ikke ansett forenlig med hensynet til naturmiljø og kommunale utviklingsmål eller overordnede arealbruksplaner for øvrig.

Endelig valg mellom Indre Linje og Ræverudlinja blir å foreta i forbindelse med sluttbehandlingen av kommunedelplanen.

Planutvalget forutsatte for øvrig planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon gjort til gjenstand for videre utredning - for om mulig på senere reguleringsplanstadium å finne frem til en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep.

3.3 Innkomne uttalelser

Innkomne uttalelser fra interne utvalg i forbindelse med offentlig ettersyn av konsekvensutredningen og kommunedelplanforslaget er gjengitt og kommentert i eget bilag, uten skille mellom om uttalelsene formelt er avgitt til utredningen eller delplanen, da de berørte problemstillingene er overlappende.

Innkomne uttalelser fra eksterne utvalg til konsekvensutredningen vil bli å behandle direkte av Jernbaneverket i den videre prosedyren frem til endelig godkjenning.

Innkomne uttalelser fra eksterne utvalg til kommunedelplanforslaget vil bli å behandle av planutvalget i forbindelse med utvalgets senere 2. gangs behandling av kommunedelplanen.

4. RÅDMANNENS VURDERING

4.1 Vurdering av konsekvensutredningens innhold

Etter rådmannens skjønn er konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker tilstrekkelig utdypende til at utredningen bør kunne godkjennes som grunnlag for valg av løsningsalternativ med sikte på videre planlegging og utbygging.

4.2 Anbefaling av løsningsalternativ

Som tidligere redegjort for ved planutvalgets 1. gangs behandling av kommunedelplanen, skiller de to aktuelle løsningsalternativene gjennom Asker - Indre linje og Ræverudlinja - seg såvidt lite fra hverandre som overordnede prinsipplosninger at det endelige valget mellom disse med rimelighet bør kunne gjøres med hovedvekt på konsekvensene på Bærums side av grensen.

Jernbaneverket har tidligere, som en rent foreløpig konklusjon på konsekvensutredningen gått inn for valg av Ræverudlinja. Bærum kommune gjør nå det samme, jfr. vedlagte kopi av Bærum formannskaps uttalelse fra møte 15.10.1997.

Med dette utgangspunkt vil rådmannen anbefale at også Asker kommune går inn for valg av Ræverudlinja.

4.3 Forhold som bør utredes nærmere

I forbindelse med den videre detaljplanleggingen er det flere forhold, som må forutsettes utredet nærmere. Dette kommer klart frem av uttalelsene, som er innhentet fra berørte interne faginstanser.

Som det går frem av tidligere referert korrespondanse, jfr. planutvalgets 1. gangs behandling av forslaget til kommunedelplan, har kommunen ønsket seg en annen utforming av tilslutningen til eksisterende sporanlegg nord for Asker sentrum enn det hittil har lyktes Jernbaneverket å finne frem til.

I den videre detaljplanleggingen må det utredes mulige løsninger som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen og Asker Terrasse for inngrep i forbindelse med planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon.

Relatert til ovenstående utredningsbehov må det i tillegg (slik konsekvensutredningen redegjør for) utredes muligheten for ytterligere vertikal- og horisontaljusteringer av planlagt trase for å kunne spare rivningstruede boliger ved Asker Terrasse og - avhengig av endelig valg av sporalternativ - langs Dragonveien.

Herunder bør det også utredes hvorvidt det ligger tilrette for midlertidig flytting av planlagt revne boliger, som alternativ til riving, der antikvariske og/ eller sosiale hensyn ellers måtte tilsi det.

I forbindelse med den planlagte dagstrekningen forbi Åstaddammen bør det utredes hvilke muligheter som finns for å restaurere det gamle damanlegget som en del av utbyggingen.

Det må foreligge en tilfredstillende løsning for hvordan uttransporteringen av overskuddsmassene fra de planlagte tunnelanleggene skal skje og hvorledes disse massene skal deponeres, herunder også for valg av hensiktsmessige og tilstrekkelig trafikksikre anleggsveier, før det kan vedtas noen reguleringsplan for utbyggingen for øvrig.

Sikkerheten for både mennesker og miljø må utredes nærmere i forbindelse med anlegg og drift av tunneller av den her aktuelle størrelsesorden, herunder også nødvendig beredskap knyttet til brann og redning.

Endelig må tilgjengeligheten for funksjonshemmede ivaretas gjennom hele anleggsfasen.

Per Wangstad
Næringsssjef

Bilag:

1. Resyme av innkomne interne uttalelser med rådmannens merknader.

Vedlegg:

1. Innkomne interne uttalelser.
(Eksterne uttalelser vil bli gjengitt i forbindelse med 2. gangs behandlingen av forslag til kommunedelplan.)
2. Bærum kommunes uttalelse av 15.10.1997.

Utrykte vedlegg:

(tidligere vedlagt pu-sak 31/97)

Konsekvensutredning

1. Brev til høringsinstansene for konsekvensutredning fase 2, fra Jernbaneverket Region Sør, datert 26.6.1997.
2. Informasjon om konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for Oslo, Bærum og Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.
3. Komplette utgave av konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.
4. Kortversjon av konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.
5. Vedlegg til kortversjonen med områdevis beskrivelse for Asker, utarbeidet av Jernbaneverket Region Sør, datert mai 1997.

Forslag til kommunedelplan

6. Oversiktskart i målestokk 1:20000.
7. Forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon i 2 alternativ - bestående av plankart i 2 deler i målestokk 1:10000, datert 1.6.1997.
8. Forslag til utfyllende bestemmelser, datert 1.6.1997.

Tidligere korrespondanse om sporinnføring mot Asker stasjon

9. Reguleringsjefens brev av 14.10.1994.
10. Asker stasjon og omegn Vel og Vipeveien og omegn Vels brev av 18.10.1994.
11. NSB Banes brev av 21.2.1995.

Referanse:

Formannskapssak 114/93.
Planutvalgssak 31/97.

RESYME AV INNKOMNE UTTALELSER FRA INTERNE UTVALG

(til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og til forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon)

1. Park- og friluftsavdelingen	datert	18.08.1997
2. Teknisk styre	"	23.09.1997
3. Skole- og barnehageetaten	"	24.09.1997
4. Det kommunale rådet for funksjonshemmede	"	03.10.1997
5. Brann- og redningsavdelingen	"	13.10.1997
6. Landbruksnemnda	"	14.10.1997
7. Landbruksnemnda	"	14.10.1997
8. Bygningsrådet	"	28.10.1997

Uttalelsenes innhold er gjengitt i resyme nedenfor sammen med rådmannens merknader. For full gjengivelse av uttalelsenes innhold viser vi til vedlagte kopier.

- 1. **Park- og friluftsavdelingen,**
opplyser at viltneemnda anbefaler viltsikring av både det nye dobbeltsporet og andre særskilt utsatte tidligere anlegg.
Innlandsfiskeriemnda forutsetter kryssingen av Neselva utformet på en estetisk tiltalende måte, som samtidig ivaretar muligheten for ørreten til å kunne passere.

Rådmannens merknad:

De berørte forhold forutsettes ivaretatt under den kommende reguleringsplanfasen.

- 2. **Teknisk styre,**
tar konsekvensutredningen og forslaget til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker til etterretning og forutsetter følgende momenter gjort til gjenstand for videre utredning - om mulig på senere detaljplanstadium:
 - 1. Ved planlagt sportilknytning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon finne frem til en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep.
 - 2. At adkomst til anleggsområdene langs jernbanetraseen ikke legges til boligveier, alternativt at tiltak for å sikre myke trafikkanter i anleggsperioden planlegges og iverksettes i forkant av anleggsarbeidene.
 - 3. Vise hvordan masseoverskuddet fra tiltaket skal disponeres.

Rådmannens merknad:

Valg av hensiktsmessige og tilstrekkelig trafikk sikre anleggsveier vil være av vesentlig betydning og forutsettes ivaretatt under den kommende reguleringsplanfasen. Se ellers punkt 8.

- 3. **Skole- og barnehageetaten,**
ber om at det tas spesielle hensyn til støyforhold der sporet er planlagt å gå i dagen syd for Åstad gård.

Rådmannens merknad:

Nødvendige hensyn til støyforhold, herunder eventuelle behov for støyskjermingstiltak, vil bli ivaretatt under den kommende reguleringsplanfasen, jfr. retningslinjene til kommunedelplanforslaget som er utarbeidet.

- 4. **Det kommunale rådet for funksjonshemmede,**
påpeker at forholdene for funksjonshemmede må være tilrettelagt også under byggeperioden.

Rådmannens merknad:

Forholdene for funksjonshemmede må kreves tilfredsstillende tilrettelagt under hele anleggsperioden. Dette kan normalt ikke styres gjennom den fysiske planleggingen alene og forutsetter således nært samarbeid mellom jernbaneverket, kommunen og berørte parter i gjennomføringsfasen.

- 5. **Brann- og redningsavdelingen,**
finner ikke dokumentert om personsikkerheten eller muligheten for tilfredsstillende rednings-/ slokkeinnsats vil være til stede.
Det bes om at Jernbaneverket som eier av tunnelanlegget, dokumenterer ved en risiko- og konsekvensanalyse at sikkerheten mot og ved brann, personsikkerheten ved brann/ ulykke og muligheten for redning/ slokking i brann-/ ulykkestilfelle er tilfredsstillende.
Det påpekes at Asker brannvesen ikke rår over over ressurser til å kunne håndtere brann eller togulykker av en slik størrelse, som kan forventes å ville oppstå i så lange tunneller. Utfallet vil derfor være avhengig av togpersonellets 1. innsats, gode rømningsveier, stor viftekapasitet til å fjerne røyk, rask varsling, kort utrykningstid for brannvesenet til ulykkesstedet, gode angrepsveier, korte angrepsveier med røykdykkerutstyr, lys og samband samt god tilgang til slokkevann.

Rådmannens merknad:

Rådmannen slutter seg til brann- og redningsavdelingens vurdering.

- 6. **Landbruksnemnda,**
mener virkningene ved bruk av jord- og skogbruksareal til riggareal, byggeproper og kulverter, samt hvilke tiltak som må til for å få arealene i drivbar stand etterpå, er for lite omtalt.
Jordbruksareal med dype jordskikt ønskes ikke nytt til riggplasser for å unngå skader etter tunge anleggsmaskiner og masselagre. Det vil være nødvendig med tilstandsrapport før og etter anleggsperioden.
Det savnes omtale av om kulvertene skal gå i dagen eller overdekkes med jord på jordbruksareal.
Det forutsettes videre at tilstrekkelige undersøkelser/ tiltak igangsettes for å unngå problemer med grunnvannssenkning.
Disse forholdene forutsettes omtalt nærmere i det videre reguleringsarbeidet.
Landbruksnemnda går ellers inn for valg av Ræverudlinja som trase gjennom Asker.

Rådmannens merknad:

Omtalte forhold forutsettes omtalt nærmere i det videre reguleringsarbeidet.

7. Landbruksnemnda,

går inn for at det må settes betingelser for bruk av jordbruksareal til byggeproper, riggplasser og overdekte kulverter og at alle områdene skal tilbakeføres til jordbruksareal etter anleggsfasen.

Nemnda går videre inn for å unngå bruk av jordbruksarealene med dypt jordskikt på Åstad til riggplassareal og mener det bør skaffes til veie areal med fastere grunn.

Det tas ellers opp samme forhold som under pkt. 6.

Rådmannens merknad:

Omtalte forhold forutsettes vurdert nærmere på senere reguleringsplanstadium.

8. 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 rivningstruede 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. tunellarbeider og for å skåne eksisterende miljø.

Rådmannens merknad:

Rådmannen slutter seg til bygningsrådets vurdering.

PGV

B4



Lier kommune

Teknisk etat

(119)

Jernbaneverket

Kass.kode

97/4149

Arkivbet.: 1D.552

JERNBANEVERKET REGION SØR
PLANKONTORET

3006 DRAMMEN

Vår ref: AE/97/9911/D-503.8

Deres ref:

Lier 14.10.97

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER .
HØRING AV KONSEKVENsutREDNINGFASE 2.**

Det vises til oversendte forslag til konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker.

Vedlagt følger kopi av sak 82/97 i Økonomi- og samordningsutvalget som Lier kommunes høringsuttalelse til konsekvensutredningen.

Hilsen

Jann Ivar Brekken
Jann Ivar Brekken
arealplanlegger
PLANAVIDELINGEN

Vedlegg: sak 82/97 i Økonomi- og samordningsutvalget

Lier kommune

UTSKRIFT AV MØTEBOK FOR ØKONOMI- OG SAMORDNINGSUTVALGET

Avgjøres av: Økonomi- og samordningsutvalget	Jnr.: 12544/97	Arkiv: D-503.8	Saksbehandler: Jann Ivar Brekken
Behandlet av: Teknisk utvalg	Dato: 23.09.97	Sak nr.: 104/97	Antall medlemmer: Mott : 13 av 13
Økonomi- og samordningsutvalget	25.09.97	82/97	Mott : 7 av 7

Sak nr.: 82

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER HØRING AV
KONSEKVENsutREDNING**

Økonomi- og samordningsutvalgets vedtak:

Lier kommune støtter den planlagte satsingen på nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Satsingen er i tråd med ønsket om en bærekraftig samfunnsutvikling.

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 også på Lier stasjon.

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

Økonomi- og samordningsutvalgets behandling:

Rådmannens forslag til vedtak ble fremmet og vedtatt enstemmig.

Vedlegg:

Ingen

Saksutredning:

1. Bakgrunn.

Lier kommune har mottatt til høring Konsekvensutredning, for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker, dat. mai-97. Hensikten med høringen er å få fastlagt om utredningsplikten er oppfylt med tanke på valg av alternativ for nytt dobbeltspor. Valg av alternativ er knyttet til behandling av kommunedelplaner i de aktuelle kommunene.

2. Vurdering.

Lier kommune blir ikke direkte berørt av dette tiltaket. Lier støtter den foreslåtte satsingen på jernbane i dette området. Den betydelige kapasitetsøkningen som nytt dobbeltspor innebærer vil legge forholdene til rette for at flere vil benytte tog som transportmiddel. Satsingen er i



122

tråd med ønsket om en bærekraftig samfunnsutvikling i og med at det legges til rette for å redusere biltrafikken.

Satsingen vil ha betydning for Liers innbyggere i og med at mange pendler til Oslo-området - både med tog, bil og buss. Spesielt viktige stasjoner er: Asker, Lier, Brakerøya og Drammen. For Lier er det av avgjørende betydning at tilbringersystemene til disse stasjonen blir så gode som mulig, og at det legges opp til rasjonelle overganger fra raske tog til lokale tog på stasjonene. På denne måten kan Liunger oppleve toget som et attraktivt transportmiddel. En forlenning av Gardermo-togene til Drammen - med togstopp også på Lier stasjon, er ønskelig.

Det ligger opplagt mye utredningsarbeid bak den oversendte Konsekvensutredningen. Lier har ingen kommentarer til denne utover det som er nevnt ovenfor

Rådmannens forslag til vedtak:

Lier kommune støtter den planlagte satsingen på nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Satsingen er i tråd med ønsket om en bærekraftig samfunnsutvikling. 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 også på Lier stasjon. Lier kommune har forøvrig ingen kommentarer til om utredningsplikten er oppfylt ihht. plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.

Teknisk utvalgs innstilling til økonomi- og samordningsutvalget:

Lier kommune støtter den planlagte satsingen på nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Satsingen er i tråd med ønsket om en bærekraftig samfunnsutvikling. 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 også på Lier stasjon. Lier kommune har forøvrig ingen kommentarer til om utredningsplikten er oppfylt ihht. plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.

Teknisk utvalgs behandling:

Rådmannens forslag til vedtak ble fremmet og enstemmig vedtatt.

Utskrift til:

TEKNISK SJEF, 3400 LIER

Rett utskrift.

Dato:

26.09.97

Truid Skjelsvåg

PGR



JERNBANEVERKET
REGION SØR
PLANKONTORET
3006 DRAMMEN

B5

Jernbaneverket	
ARKIVET DRAMMEN	Kass.kode
Sak/Dokument: 97/4149	
Arkivbet.: 1D.552	

112

Deres ref:
Saksref: 97/4149, Bet. ID 552

Vår ref:
97/4042/u/bå/720

Dato: 09.10.97

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER - KONSEKVENsutREDNING FASE 2 -
UTTALELSE FRA DRAMMEN KOMMUNE**

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

For Drammen vil følgende forhold være sentrale som grunnlag for valg av alternativer:

- Best mulig kapasitet og punktelighet
- Raskest mulig realisering
- Tilgjengelighet til flest mulig arbeidsplasser uten togbytte fra/til Drammen

Med hilsen

Berit Asnes
Miljøvernleder

Gjenpart:
Teknisk sektor - her
Bærum kommune - Rådmannen
Asker kommune - Rådmannen
Oslo kommune - Plan- og bygningsetaten

Rådmannen

Engene 1 Tlf. sentralbord 32 80 60 00
3008 Drammen Rådmannens ekspedisjon 32 80 61 80 Telefaks 32 80 61 75

Organisasjonsnummer
939214895

124

PGR



LANDBRUKSKONTORET
I ASKER OG BÆRUM



Kommunegården
Postboks 406

1301 Sandvika
Tlf.: 67 50 42 40
Faks: 67 50 42 41

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

B6a

Jernbaneverket	
ARKIVET DRAMMEN	Kass.kode
Sak/Dokument: 97/4149	
Arkivbet.: 1D.552	

122

Deres ref.:

Arkivnr: 711.21 OVI/GUM Dato:
15. oktober 1997

Dok.nr.

SAK NR.: 48/97 I ASKER LANDBRUKSUTVALG

KONSEKVENsutREDNING FASE 2 -NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

REG.NR.: 022097 00038.KVA

Saken ble behandlet i Asker landbruksutvalg i møte 14. oktober 1997.

Uttalelse går fram av vedlagte kopi av møteboka.

Med hilsen

Olav Vik
jordbrukssjef i Asker og Bærum

Kopi av møteboka sendt til: Akershus Fylkeslandbruksstyre, P.b.414,2001 Lillestrøm
Asker kommune, rådmannen,Rådhuset, 1371 Asker
Asker Kommune,bygn/reguleringssjefen, 1371 Asker

M Ø T E B O K

Saksnr:02209738.div

Saksbehandler:Olav Vik

Jordbrukssjef i Asker og Bærum

Landbruksutvalget i Asker Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038.DIV			

KONSEKVENSTREDNING FASE 2 - NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Jernbaneverket har lagt ut konsekvensutredningen til offentlig ettersyn frem til 1.10.97.

Forslaget til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Bærum grense - Asker stasjon behandles som sak 49/97 i Asker landbruksutvalg.

Landbruksutvalget behandler også i samme møte (sak 45/97) utkastet til - Fylkesdelplan for transportsystemet i Vestregionen.

FORSLAG TIL UTTALELSE:

Landbruksutvalget vil bemerke at konsekvensutredningen omtaler for lite virkningene ved bruk av jordbruks- og skogbruksarealer til rigggarealer, byggegroper og kulverter, samt hvilke tiltak som er nødvendig for å få jordmassene i drivbar stand etterpå. Jordbruksareal med dype jordskikt bør spares til riggplasser for å unngå ubotelige skader etter tunge anleggsmaskiner og store masselagringer. Tilstandsrapport før og etter anleggsperioden bør kreves for arealene.

Konsekvensutredningen omtaler for lite om kulvertene går opp i dagen eller skal overdekkes av jord på jordbruksareal.

Landbruksutvalget forutsetter nærmere omtale av ovennevnte forhold i det videre reguleringsarbeidet.

Forøvrig har landbruksutvalget ingen bemerkninger til konsekvensutredningen.

Landbruksutvalget vil gå inn for Røverudlinja som trase til nytt dobbeltspor gjennom Asker.

 Sign.(Lbr.utv.) Sign.(Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Jernbaneverket
 Akershus fylkeslandbruksstyre
 Asker kommune, rådmannen
 Asker kommune, bygn. og reg.sjef

Landbruksutvalget i Asker Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038.DIV			

1. SAMMENDRAG OG KONKLUSJON

1.1 Sakens innhold

Konsekvensutredningen foretar en kvalitativ beskrivelse av miljø/arealer/bygninger/anlegg som berøres samt mulige avbøtende tiltak for 3 trasealternativer i Asker.

1.2 Jordbrukssjefens konklusjon

Utredningen belyser for lite hvilke konsekvenser rigg- og anleggsvirksomheten vil ha på jord- og skogbruksarealene, samt hvilke tiltak som er nødvendig for å få jordmassene i drivbar stand igjen etterpå.

Utredningen belyser også for lite igjentettingen av byggegropene på jordbruksareal, og om kulverter går i dagen eller skal dekkes med masser.

Røverudlinja vil være mest skånsom mot Askerlandskapet og bør anbefales.

2. BAKGRUNN FOR SAKEN

2.1 Utgangspunkt for saken

Følgende dokumenter følger saken:

- Oversendelsesbrev fra Jernbaneverket, Region Sør.
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Konsekvensutredning fase 2. Kortversjon
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Konsekvensutredning fase 2. Vedlegg til kortversjonen-områdevis beskrivelse for Asker.
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Info om: Konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplan for Oslo, Bærum og Asker.

I fylkesdelplanen for transportsystemer i Vestkorridoren (sak 45/97 i Asker landbruksutvalg) er nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker blant de høyest prioriterte prosjektene.

2.2 Beskrivelse av alternativene

3 alternativer foreslås mellom Sandvika og Asker. Alle tre alternativene er like ved passeringen av Sandvikselva og mot Asker stasjon.

Ytre linje

Fra Jong til Asker går alternativet hovedsaklig i tunnel. På

 Sign.(Lbr.utv.) Sign.(Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Jernbaneverket
 Akershus fylkeslandbruksstyre
 Asker kommune, rådmannen
 Asker kommune, bygn. og reg.sjef

Landbruksutvalget i Asker		Fylkeslandbruksstyre	
Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038	DIV		

en ca. 850 m lang dagstrekning i Åstad-Solstadorrådet, vil linja krysse i en ca. 200 m lang bru opptil 25 m over Neselva. Linja krysser så under eksisterende spor ved Solstadveien og fortsetter i tunnel fram til området ved Asker Terrasse og Trollhaugen.

Indre linje

Linja krysser Neselva på nordsiden av eksisterende spor ved Åstaddammen i en ca. 550 m lang dagstrekning. Linja går så videre i tunnel fram til ved Asker terrasse og Trollhaugen hvor linjavidere til Asker er lik Ytre linje.

Reverudlinja

Linja går lenger nord enn Indre linje mellom Jong og Åstaddammen. Videre vestover fra Åstaddammen til Asker sentrum er alternativet identisk med Indre linje.

2.3 Konsekvenser for området

Konsekvensene for de tre alternativene er nærmere kommentert. Her er det foretatt en kvalitativ beskrivelse av miljø/arealer/bygninger/anlegg som berøres samt mulige avbøtende tiltak. Dette er illustrert med foto, snitt-perspektivskisser o.l.

Konsekvensutredningen omtaler nærmere 3 av områdene i Asker: Billingstad, Åstad-Solstad og Asker Sentrum.

Område Billingstad

Området utgjør i hovedsak de nordøstlige boligområdene i Asker.

Eksisterende dobbeltspor går lenger sør enn de nye alternativene.

Byggegroperne opplyses å ikke få innvirkning på landskapet fordi inngrepene blir relativt små. Arealene skal etter utbyggingen reetableres til jordbruk og villahager.

Ytre linje

Miljøkulvert i boligområde må bygges.

 Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Jernbaneverket
 Akershus fylkeslandbruksstyre
 Asker kommune, rådmannen
 Asker kommune, bygn. og reg.sjef

Landbruksutvalget i Asker		Fylkeslandbruksstyre	
Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038	DIV		

Indre linje

En miljøkulvert i 125 m lengde foreslås sør for Billingstad skole. Her vil et stort jordbruksareal på Åstad gård bli berørt. Det er uklart om kulverten vil gå i dagen eller blir overdekt.

Ræverudlinja

Av 2 foreslåtte byggegroper vil den sydligste (100 m lang) berøre landbruksarealer. I kommunedelplanen er et større område båndlagt hvor store jordbruksarealer er med. Foruten byggegroper er det her planer om riggplass. Kulvert vil bli bygd, uklart om den vil gå i dagen eller overdekkes.

Område Åstad - Solstad

Det nye dobbeltsporet går her gjennom det mest uberørte natur- og kulturlandskapet på hele strekningen.

Ytre linje krever et stort inngrep i et større landskapsrom. Den nye banen vil medføre en del fylling, og ny bro med ca. 200 m lengde må bygges (på det meste 25 m over terrenget). Linja går over skogsbevokst og kupert terreng i utkanten av et mindre jorde og over et annet jorde. Fyllinger med utslag på hver side vil ytterligere beslaglegge jordbruksareal.

Linja vil dominere landskapet.

Indre Linje medfører et mindre inngrep inntil en høy fylling for nåværende jernbanelinje, og går gjennom et relativt lite landskapsrom ved foten av Skaugumsåsen. Utvidelse av fyllingen vil gå nær inntil Åstad naturreservat, men berører ikke direkte reservatet. Åstaddammen kan reetableres like nord for fyllingen. Berører i liten grad skogsmark og berører ikke jordbruksareal.

I kommunedelplanen er i tillegg skog- og jordbruksareal vest for Skustadgata båndlagt til jernbane, men uklart om det skal være riggplass på området.

Ræverudlinja er sammenfallende med Indre linje i denne dagsonen.

 Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Jernbaneverket
 Akershus fylkeslandbruksstyre
 Asker kommune, rådmannen
 Asker kommune, bygn. og reg.sjef

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038.DIV			

Det er vanskelig å finne hensiktsmessige arealer for anleggs- og riggområder som har en enkel og grei adkomst.

Område Asker Sentrum

Alle 3 alternativene går i samme trase. I dagsonen nedenfor Asker terrasse krysser det nye sporet under eksisterende spor. De nye sporene legges i kulvert mellom nåværende spor og tunnelmunningen mot øst (jordbruksarealene på Bøhnsjordene).

Jordbruksareal på Høn gård er planlagt som oppfyllingsområde (deler av Høn gård er lagt ut til utbyggingsområde i kommuneplanen).

3. TIDLIGERE BEHANDLING

Asker landbruksnemnd behandlet 30.08.94: Transportutredningen for Vestregionen - konsekvensutredning fase 1, med følgende uttalelse tilknyttet ny jernbanetrase:

"Asker landbruksnemnd har ingen kommentarer til konsekvensutredningen foretatt i denne saken. Landbruksnemnda går inn for "indre linje" til forslag for ny jernbanetrase.

Asker landbruksnemnd ber om at også konsekvenser på kort sikt (anleggstrafikk, masselagring o.l.) blir klargjort."

"Indre linje" svarer til Indre linje i dette forslaget.

4. JORDBRUKSSJEFENS VURDERING

Jernbaneverket anbefaler Røverudlinja. Dette har sammenheng med planene for Ringeriksbanen.

Riggareal er nærmere angitt i kommunedelplanen. Likevel står det lite i konsekvensutredningen om riggarealene. Det må settes krav om avskaling av matjorda og legging av duk før riggarealene tas i bruk.

For mye masse og store maskiner vil gjøre ubotelig skade på arealer med dypt jordskikt (drenering). Tilstandsrapport før og etter anleggsperioden må kreves.

 Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Jernbaneverket
 Akershus fylkeslandbruksstyre
 Asker kommune, rådmannen
 Asker kommune, bygn. og reg.sjef

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038.DIV			

Utredningen sier også lite om byggegropene og kulvertene. Kulverter opp i dagen vil ødelegge arealet. Kulverter med overdekning på tidligere jordbruksareal vil bli vanskelig å få tilbakeført til fullverdig jordbruksareal.

Forøvrig redegjør konsekvensvurderingen tilfredstillende om følgende ved valg av de ulike alternativene.

Ytre linje bør frarås. Røverudlinja bør velges før Indre linje.

Uttalelse fra fylkesmannen i Oslo og Akershus, landbruksavdelingen, datert 29.09.97, til konsekvensutredningen var vedlagt saken til landbruksutvalget.

Landbruksutvalget gikk inn for følgende enstemmige

UTTALELSE:

Landbruksutvalget vil bemerke at konsekvensutredningen omtaler for lite virkningene ved bruk av jordbruks- og skogbruksarealer til riggarealer, byggegrop og kulverter, samt hvilke tiltak som er nødvendig for å få jordmassene i drivbar stand etterpå. Jordbruksareal med dype jordskikt bør ikke nyttes til riggplasser for å unngå ubotelige skader etter tunge anleggsmaskiner og store masselagringer. Tilstandsrapport før og etter anleggsperioden bør kreves for arealene.

Konsekvensutredningen omtaler for lite om kulvertene går opp i dagen eller skal overdekkes av jord på jordbruksareal.

Under punktene om miljø etc. kan en ikke se at problemene omkring grunnvannssenkningen er berørt. Det forutsettes at tilstrekkelige undersøkelser/tiltak igangsettes slik at disse forhold blir ivaretatt.

Landbruksutvalget forutsetter nærmere omtale av ovennevnte forhold i det videre reguleringsarbeidet.

Forøvrig har landbruksutvalget ingen bemerkninger til konsekvensutredningen.

 Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 Jernbaneverket
 Akershus fylkeslandbruksstyre
 Asker kommune, rådmannen

Landbruksutvalget i Asker

Asker kommune, bygn. og reg.sjef
Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	48/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700038	DIV		

Landbruksutvalget vil gå inn for Ræverudlinja som trase til nytt dobbeltspor gjennom Asker.

RETT UTSKRIFT 15.10.97
M. Merkesdal



LANDBRUKSKONTORET
I ASKER OG BÆRUM

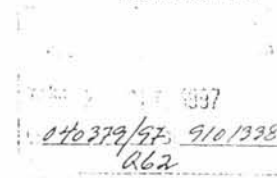


Kommunegården
Postboks 406

1301 Sandvika
Tlf.: 67 50 42 40
Faks: 67 50 42 41



Asker kommune
byggnings- og reguleringsjefen
Rådhuset
1371 ASKER



Datas ref:

Arkivnr: 010.2 DVI GUM
Dok nr.

Dato
16. oktober 1997

SAK NR.: 49/97 I ASKER LANDBRUKSUTVALG

FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ
STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON

REG.NR.: 022097 00037.DIV

Saken ble behandlet i Asker landbruksutvalg i møte 14. oktober 1997.

Uttalelsen går fram av vedlagte kopi av møteboka.

For Asker landbruksutvalg

Olav Vik
jordbrukssjef i Asker og Bærum

Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:

Jernbaneverket
Akershus fylkeslandbruksstyre
Asker kommune, rådmannen
Asker kommune, bygn. og reg.sjef

O. V.

Kopi av møteboka sendt til: Akershus fylkeslandbruksstyre

128

M Ø T E B O K

Saksnr:02209737.DIV

Saksbehandler:Olav Vik

Jordbrukssjef i Asker og Bærum

Landbruksutvalget i Asker Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	49/97		

Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700037.DIV			

02209700037.DIV

FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON

Planutvalget vedtok 27.08.97 å legge forslaget til kommunedelplan ut til offentlig ettersyn frem til 1.10.97.

FORSLAG TIL UTTALELSE:

Landbruksutvalget går inn for Ræverudlinja som alternativ.

Kommunedelplanen omtaler for lite virkningene ved bruk av jordbruks- og skogbruksarealer til riggarealer, byggeproper og kulverter, samt hvilke tiltak som er nødvendig for å få jordmassene i drivbar stand etterpå.

Betingelser må settes for bruk av/og tilbakeføring av jordbruksareal til byggeproper,riggplasser og overdekte kulverter.

Landbruksutvalget går inn for å spare mest mulig av jordbruksarealene med dypt jordsjikt på Åstad til riggplassareal. Det bør skaffes til veie arealer med fastere grunn.

Landbruksutvalget har forøvrig ingen bemerkninger til kommunedelplanen.

1. SAMMENDRAG OG KONKLUSJON

1.1 Sakens innhold.

Saken gjelder forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon, basert på foreliggende forslag til konsekvensutredning fase 2.

Ræverudlinja og Indre linje er tatt med ved valg av trase. Endelig trasevalg gjøres ved kommunestyrets behandling av kommunedelplanen.

1.2 Jordbrukssjefens konklusjon
Ræverudlinja bør velges.

Andre arealer enn jordbruksarealer med dypt jordsjikt bør brukes til rigg/lagringsplasser.

Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:

Asker kommune, bygn. og reg.sjef
Akershus fylkeslandbrukstyre

Landbruksutvalget i Asker Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	49/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak

02209700037.DIV

2. BAKGRUNN FOR SAKEN

2.1 Utgangspunkt for saken

Planarbeidet har i sin helhet vært basert på Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker (sak 48/97 i Asker landbruksutvalg).

2.2 Planens hensikt

Hensikten med kommunedelplanen er:

- å velge utbyggingsalternativ for del av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker på strekningen Bærums grense - Asker stasjon
- å sikre at det ikke gjøres tiltak i trase og tilliggende arealer, som kan vanskeliggjøre planlegging og gjennomføring av anlegget.
- å legge til rette for at det gjennom senere detaljering på reguleringsplannivå etableres et tjenlig sporanlegg, som tar nødvendig hensyn til eksisterende bebyggelse, samt lokal topografi og vegetasjon og
- å fremskynde oppfølgende detaljplanlegging gjennom tidsbegrenset båndlegging.

2.3 Foreliggende utbyggingsalternativ

Kommunedelplanen inkluderer, i forståelse med Jernbaneverket, bare to av de tre alternativene som inngår i konsekvensutredning fase 2 - Indre Linje og Ræverudlinja.

2.4 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget består av plankart med utfyllende bestemmelser. De utfyllende bestemmelsene redegjør for planens hensikt og inneholder bestemmelser om arealbruk, herunder båndleggelse av areal til justeringsmuligheter, anleggs-/riggområde for jernbane mm, og er supplert med retningslinjer for gjennomføring av planen, inneholdende plankrav, landskapsestetiske og miljøvernmessige hensyn og støyrestriksjoner.

Planutformingen bygger i sin helhet på Jernbaneverkets konsekvensutredning.

3. TIDLIGERE BEHANDLING

Nytt dobbeltspor har tidligere vært behandlet i landbruksnemnda i konsekvensutrednings fase 1 hvor Indre linje ble foreslått (svarer til dagens Indre linje)

Nytt dobbeltspor er også til behandling i sakene 45/97(Forslag

Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:

Asker kommune, bygn. og reg.sjef
Akershus fylkeslandbrukstyre

Landbruksutvalget i Asker Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	49/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700037.DIV			

til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestregionen) og 48/97 (Konsekvensutredning fase 2 - nytt dobbeltspor Skøyen - Asker) i landbruksutvalget.

4. JORDBRUKSSJEFENS VURDERING

Ræverudlinja bør velges som trase for nytt dobbeltspor.

Kommunedelplanen båndlegger store jordbruksareal på Åstad til jernbaneområde, riggareal mm. Jordbruksarealer med dypt jordsjikt bør helst ikke bli riggplasser. Tunge maskiner og store masselagringer gjør ubotelige skader.

Betingelser må settes for bruk av arealer med tilstandrapport før og etter anleggsperioden.

Kommunedelplanen belyser for lite om kulverter går opp i dagen eller skal overdekkes av jord på jordbruksareal.

Forøvrig har jordbrukssjefen ingen bemerkninger til kommunedelplanen.

Konstituert bygnings- og reguleringssjef Per Chr. Hauge var innkalt og gav en orientering om saken.

Landbruksutvalget foretok befarings til Trollhaugen.

Landbruksutvalgets behandling.

Landbruksutvalget gikk enstemmig inn for forslag til uttalelse med følgende endring av avsnitt 3 til:

"Betingelser må settes for bruk av jordbruksareal til byggegroper, riggplasser og overdekte kulverter. Alle områdene skal tilbakeføres til jordbruksareal etter anleggsfasen."

Landbruksutvalget fattet dermed følgende enstemmige

UTTALELSE:

Landbruksutvalget går inn for Ræverudlinja som alternativ.

Kommunedelplanen omtaler for lite virkningene ved bruk av jordbruks- og skogbruksarealer til riggarealer, byggegroper og kulverter, samt hvilke tiltak som er nødvendig for å få

Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 O.O. Asker kommune, bygn. og reg.sjef
 Akershus fylkeslandbrukstyre

Landbruksutvalget i Asker Fylkeslandbruksstyre

Møte	Sak	Møte	Sak
14.10.97	49/97		
Reg.nr.	Tidl.sak	Reg.nr.	Tidl.sak
02209700037.DIV			

jordmassene i drivbar stand etterpå.

Betingelser må settes for bruk av jordbruksareal til byggegroper, riggplasser og overdekte kulverter. Alle områdene skal tilbakeføres til jordbruksareal etter anleggsfasen.

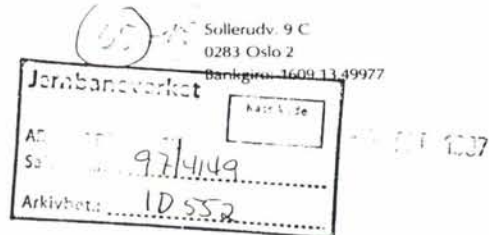
Landbruksutvalget går inn for å spare mest mulig av jordbruksarealene med dypt jordsjikt på Åstad til riggplassareal. Det bør skaffes til veie arealer med fastere grunn.

Landbruksutvalget har forøvrig ingen bemerkninger til kommunedelplanen.

BETT UTSKRIFT 15.10.97
 M. Mørkvedal

Sign. (Lbr.utv.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
 O.O. Asker kommune, bygn. og reg.sjef
 Akershus fylkeslandbrukstyre

130



Jernbaneverket Region Sør

3006 DRAMMEN

DRAMMEN Konsekvensutredning fase 2 VÅRREI

OSLO, 1. okt. 97

SOLLERUD VELS UTTALELSE TIL NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER / KONSEKVENsutREDNING FASE 2 (JERNBANEDELEN AV 'VESTKORRIDOREN')

Innledning

De valg som gjøres i forbindelse med utbygging av infrastruktur langs vestkorridoren nå later til å bli så kostnadskrevenende og bli meget omfattende anlegg. Det er derfor av største betydning at de beslutninger som gjøres er riktigst mulige. Fordi om NSB for tiden sliter med dårlig økonomi og svak image MÅ ikke dette bli grunnlag for å velge løsninger som ikke tåler kritiske vurderinger i fremtiden. Kortsiktig sparing av 'mindre' beløp i dag vil vise seg å bli kostbare løsninger på lengre sikt. Dagens Drammensbane ble anlagt i 1870 årene og har fungert som en god kommunikasjons-åre i snart 130 år. Det er ingen grunn til at ikke den bane som nå planlegges også bør kunne fungere i mer enn 100 år frem i tiden.

Vi beklager sterkt at Jernbaneverket ikke har koordinert sine planer bedre med Statens vegvesen. Ved en bedre samkjøring av planene ville man letter kunne sett kommunikasjonene i vestkorridoren som en helhet. Nå må alle aktører, inklusive alle oss som uttaler oss om planene, kun gjøre oss mer eller mindre kvalifiserte forestillinger om hvordan helheten kan bli en gang. De fleste av oss berørte langs vestkorridoren som uttaler oss har imidlertid livslange erfaringer med trafikkmønster, bosettingsmønster, næringsliv i det samme området. Vi bor her, sover her, bruker område til rekreasjon. Dette er kvalifikasjoner som i seg selv gjør oss skikket til kvalifiserte oppfatninger om hvordan områdene bør utvikles videre. - Trivsel for menneskene som bor og arbeider er av avgjørende betydning for dem det gjelder. Disse sider kommer kun i meget liten grad til syne som elementer i konsekvensutredningen fra Jernbaneverket. I stedet uttrykkes kun disse sider av konsekvensene med subjektive synsinger som ikke er egnet som grunnlag for å fatte avgjørelser, hverken hva gjelder fysiske løsninger eller økonomiske størrelser.

Jernbaneverkets anbefalte trassèer

Vi velger å kommentere strekningen Skøyen til og med Lysaker (Fornebu) stasjon.

Jernbaneverkets argumenter for å velge 4 spor og Lysaker stasjon i dagen på denne strekningen er meget tynn, og i hovedsak representert ved følgende:

- De reisende må ha noe å se på når de reiser.
Det må bygges støyskjerm langs hele strekningen av hensyn til befolkningstettheten. Følgelig vil ingen se noe likevel.
- Det er så stor andel tunnel på strekningen frem til Asker at noe må gå i dagen.

I dette tilfellet har Jernbaneverket valgt dagsone i den tettest befolkede del av hele strekningen. Det henger ikke logisk sammen. Vi ønsker på ingen måte at områder langs trassen skal konkurrere om tunnel. Vi er meget glade på vegne av de som sikkert får tunnel, og ønsker det, selv om dette ikke er innenfor vårt eget nærmiljø.

- Det er for dyrt å bygge tunnel.
Flere spor i dagen øker støybelastningen i store deler av det samme området som samfunnet bruker ca. 30 milliarder kroner på kun for å fjerne flystøy fra ved å bygge ut Gardermoen og nedlegge Fornebu flyplass, samt å bygge Gardermobanen. Da henger det ikke logisk sammen å spare ca. 1 % av de totale kostnader på den tettest befolkede strekningen. Jernbaneverkets anbefalte løsning vil ikke øke tilgjengeligheten til jernbanen på den strekningen som nå skal bygges ut. Sett i dette lys kan selv de noe lavere anleggskostnadene synes i høyeste laget.

Lysaker stasjon i dagen:

Det er trangt på Lysaker. I henhold til de utbyggingsplaner som foreligger vil det bli mye trangere i løpet av noen få år. Dette vil påvirke både næringslivet på Lysaker og Sollerud som nærmeste nabo til Lysaker negativt. Hvordan har NSB tenkt å skaffe tilstrekkelig plass til parkering, samt trafikk til og fra stasjonen.

Hvis det tenkes å benytte arealer på Sollerud til noe av dette forlanger Sollerud vel svar for trasévalget vedtas.

Hvis svaret nå er nei, må Jernbaneverket gjøre regning med at det skal inngås langsiktige avtaler eller kontrakter med grunneiere på Sollerud som sikrer at dette IKKE kommer opp under marsjen, eller innen overskuelig fremtid. Hvis dette avvises, har vi ingen tiltro til det pågående arbeidet.

Mer generelle kommentarer til konsekvensutredning 2.

- Konsekvensutredningen mangler alle vesentlige tall bak kalkylene som bør være nødvendige for å fatte de rette beslutninger. Vi regner det for gitt at Stortinget må få seg forelagt en del bakenforliggende elementer i kalkylene for å kunne danne seg et bilde om realismen i de tall som blir presentert. Det tenkes her spesielt på:
 - Utgifter til grunnerverv og evt. erstatning til grunneiere som må flytte.
 - De samfunnsmessige kostnader som følger av at eksisterende grunnlagsinvesteringer ikke lenger brukes og må erstattes av nytt andre steder.
 - Anleggskostnader ved å bygge kun et sporpar i tunnel.
 - Kostnader ved å utvide nåværende stasjoner.
 - Kostnader ved å bygge stasjoner i fjell.
- Utredningen gir et klart inntrykk av manglende vilje og evne til å sette jernbanens rolle i forhold til det øvrige samfunn i sin rette sammenheng.
- Jernbanen representerer normalt ved sin natur et miljøvennlig transportalternativ, som også av oss ønskes mer enn velkommen om det bygges ut riktig. Konsekvensutredning 2 bærer i stor grad preg av en lettvent holdning til det samfunn og det tett befolkede bo- og arbeidsmiljø jernbanen skal betjene.

- Konsekvensutredning 2 og Jernbaneverkets anbefalinger er i liten grad egnet til å ivareta morgendagens utvikling med hensyn til hvordan befolkningskonsentrasjonene vil komme til å endre seg de nærmeste 50 - 100 år (Konturene av dette begynner å bli ganske tydelige alt i dag med tanke på boliger og arbeidsplasser på Fornebu etc.)
- Den anbefalte løsningen mener vi baserer seg på dagens konsentrasjoner av boliger og arbeidsplasser. Den forbereder ikke noe for fremtiden, slik den eksisterende bane forbereder og skapte grunnlag for utvikling av nye områder for 130 år siden. Jernbaneverkets anbefalinger synes nærmest blottet for visjoner
- Trassévalgene som gjøres i dag må basere seg på minst et 100 års perspektiv.
- 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.
- Bedret tilgjengelighet vil gi seg utslag i bedre inntjening for NSB.

Vår primære anbefaling

- Utrede primært Oslo kommunes alternativ J6 med stasjon på Fornebu og behold dagens trasse for lokaltog
- Gjenåpne stengte stasjoner og evt. etabler nye stoppesteder på eksisterende bane.

Dette vil øke tilgjengeligheten for nåværende og fremtidige områder betydelig. Dette skal til for å få flere til å benytte tog i sentrale områder. Hvis en slik strategi velges vil NSB kunne oppnå vesentlig høyere andel av persontrafikken. Ved kun å bygge tunnel for kun 2 nye spor blir kostnadene antakelig ikke så store som Jernbaneverket antyder i sine utredninger.

At J6 ikke er utredet og man vil trenge mer tid må Jernbaneverket ta på sin egen kappe. Det har vært kjent lenge nok til at det kunne vært utredet. Det er alt for lett vint av Jernbaneverket å 'true' med statlig regulering hvis man ikke kan komme til enighet med Jernbaneverket. Den type tidsnød som her er skapt vil ikke gi noen god løsning for fremtiden. Tiden trekkes ut så mye at de besluttende organer får seg forelagt en sak som er 'overmoden' som følge av langtekkelige utredninger. På slikt grunnlag ble Gardermoen valgt til ny storflyplass. Det måtte fattes en avgjørelse kun på grunn av at diskusjonen hadde pågått i over 20 år. Fremtiden vil med all sannsynlighet konkludere med at valget av Gardermoen var feil.

NSB bør ikke stille seg og samfunnet i denne situasjonen en gang til

Vår sekundære anbefaling

- Vi mener den nest beste løsningen er J5
- J5 er et vesentlig bedre alternativ med hensyn til miljø enn NSBs anbefaling
- J5 gir dog dårligere tilgjengelighet for publikum enn J6.


J6 etablerer umiddelbart jernbaneforbindelse til Fornebu. Dette er helt avgjørende når då store investeringer skal foretas. Når en evt. jernbaneforbindelse vil bli etablert hvis Jernbaneverkets anbefaling bygges er uvisst, men neppe sannsynlig de neste 20 år. Innen den tid vil det meste av Fornebu være utbygget med boliger og en mengde nye arbeidsplasser.

Å ikke starte med en utbygging som inkluderer stasjon på Fornebu er det samme som å overlate alt ansvar for kommunikasjon i dette området til Statens vegvesen og Oslo Sporveier. Det kan ikke være annet enn et nederlag for NSB, som Stortinget ikke kan eller bør akseptere.

Fordelene med tunnel (J5 og J6) fremfor dagsone.

- Vil kunne bygges uten å forstyrre driften på nåværende Drammensbane
- Minimal inngripen i eksisterende bolig- og næringsbebyggelse
- Ikke så plasskrevende i et allerede trangt Lysaker
- Lager ikke større barrierer mot fjorden som er en av de mest brukte rekreasjonsområder i Oslo
- J6 etablerer jernbane til Fornebu straks
- Anleggsarbeidene kan for det meste foregå uten for store forstyrrelser for veitrafikk

For Sollerud vel



Bjørg Christoffersen

Formann

Kopi sendt til:

- Stortingets samferdselskomite.
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Bærum kommune, Reguleringsvesenet
- Bygningsrådet (evt. planutvalget) i Bærum kommune
- Bærum velforbund
- Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten, Trondheimsv. 5, 0560 Oslo.
- Oslo kommune, Byutviklingskomiteen, Rådhuset 0037 Oslo.
- Aftenposten, Akersgaten 51,
- Asker og Bærums Budstikke
- Ullern Avis / Akersposten
- NRK Dagsnytt
- NRK Østlandssendingen
- TV 2



Oslo kommune
Plan- og Bygningsetaten
Trondheimsv. 5

0560 OSLO

DERES REF Forslag til kommunedelplan VAR REF.

OSLO 20.10.1997

SOLLERUD VELS UTTALELSE TIL HØRINGSUTKAST FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - LYSAKER

Innledning

Samferdselslinjer er en av de viktigste deler av infrastrukturen som må fungere godt for at en moderne nasjon skal være konkurransedyktig i et verdenssamfunn der Norge har alle forutsetninger for å hevde seg godt. Under begrep samferdsel vil kollektivtransport spille en stadig større betydning i urbane områder. Sollerud vel ser positivt på jernbane som et miljøvennlig kollektivtilbud med stor transportkapasitet

De valg som gjøres i forbindelse med utbygging av infrastruktur langs vestkorridoren nå later til å bli så kostnadskrevende og bli meget omfattende anlegg. Det er derfor av største betydning at de beslutninger som gjøres er riktigst mulige. Fordi om NSB for tiden sliter med dårlig økonomi og svak image MÅ ikke dette bli grunnlag for å velge løsninger som ikke tåler kritiske vurderinger i fremtiden. Kortsiktig sparing av 'mindre' beløp i dag vil vise seg å bli kostbare løsninger på lengre sikt. Dagens Drammensbane ble anlagt i 1870 årene og har fungert som en god kommunikasjonsåre i snart 130 år. Det er ingen grunn til at ikke den bane som nå planlegges også bør kunne fungere i mer enn 100 år frem i tiden.

Sollerud vel er meget fornøyd med de grunnholdninger Plan- og Bygningsetaten uttrykker i sitt utkast til kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker

Jernbaneverkets anbefalte trassèer

Jernbaneverkets argumenter for å velge 4 spor og Lysaker stasjon i dagen på denne strekningen er meget tynn, og i hovedsak representert ved følgende.

- De reisende må ha noe å se på når de reiser.
Det må bygges støyskjermer langs hele strekningen av hensyn til befolkningstettheten. Følgelig vil ingen se noe likevel.
- Det er så stor andel tunnel på strekningen frem til Asker at noe må gå i dagen.

I dette tilfellet har Jernbaneverket valgt dagsone i den tettest befolkede del av hele strekningen. Det henger ikke logisk sammen. Vi ønsker på ingen måte at områder langs trassen skal konkurrere om tunnel. Vi er meget glade på vegne av de som sikkert får tunnel, og ønsker det, selv om dette ikke er innenfor vårt eget nærmiljø.

- Det er for dyrt å bygge tunnel

Flere spor i dagen øker støybelastningen i store deler av det samme området som samfunnet bruker ca. 30 milliarder kroner på kun for å fjerne flystøy fra ved å bygge ut Gardermoen og nedlegge Fornebu flyplass, samt å bygge Gardermobanen. Da henger det ikke logisk sammen å spare ca. 1 % av de totale kostnader på den tettest befolkede strekningen. Jernbaneverkets anbefalte løsning vil ikke øke tilgjengeligheten til jernbanen på den strekningen som nå skal bygges ut. Sett i dette lys kan selv de noe lavere anleggkostnadene synes i høyeste laget.

Lysaker stasjon i dagen:

Det er for trangt på Lysaker. I henhold til de utbyggingsplaner som foreligger vil det bli mye trangere i løpet av noen få år. Dette vil påvirke både næringslivet og fastboende på Lysaker, samt Sollerud som nærmeste nabo til Lysaker på en negativ måte. Hvordan NSB har tenkt å skaffe tilstrekkelig plass til parkering, samt trafikk til og fra stasjonen er for oss en gåte, med mindre de har tenkt å fremlegge planer som enda ikke er uttalt.

Hvis det tenkes å benyttet arealer på Sollerud til noe av dette forlanger Sollerud vel svar for trasévalget vedtas. Noe slikt er ikke med i Oslo kommunes utkast til kommunedelplan nå. Det er vi godt fornøyd med. Hvis slike planer likevel kommer frem etter at høringsrunden er gjennomført vil naturligvis Sollerud protestere.

Underjordisk stasjon på Lysaker:

Blan- og Bygningsetatens forslag om flere nedganger til stasjonen, bl.a. fra Oslo siden av Lysakerelven vil på en fin måte kunne bidra til spredning av trafikken til og fra stasjonen på overflaten. Vi forutsetter at en slik nedgang plasseres på tidligere Lysaker kemiske fabrikk område, de den naturlig vil høe hjemme.

Vår primære anbefaling

- Utredde primært Oslo kommunes alternativ J6 med stasjon på Fornebu og behold dagens trasse for lokaltog.
- Gjenåpne stengte stasjoner og evt. etabler nye stoppesteder på eksisterende bane.

Dette vil øke tilgjengeligheten for nåværende og fremtidige områder betydelig. Dette skal til for å få flere til å benytte tog i sentrale områder. Hvis en slik strategi velges vil NSB kunne oppnå vesentlig høyere andel av persontrafikken. Ved kun å bygge tunnel for kun 2 nye spor blir kostnadene antakelig ikke så store som Jernbaneverket antyder i sine utredninger.

At J6 ikke er utredet og man vil trenge mer tid må Jernbaneverket ta på sin egen kappe. Det har vært kjent lenge nok til at det kunne vært utredet. Det er alt for lettvinnt av Jernbaneverket å 'true' med statlig regulering hvis man ikke kan komme til enighet med Jernbaneverket. Den type tidsnød som her er skapt vil ikke gi noen god løsning for fremtiden. Tiden trekkes ut så mye at de besluttede organer får seg forelagt en sak som er 'overmoden' som følge av langtekkelige utredninger. På slikt grunnlag ble Gardermoen valgt til ny storflyplass. Det måtte fattes en avgjørelse kun på grunn av at diskusjonen hadde pågått i over 20 år. Fremtiden vil med all sannsynlighet konkludere med at valget av Gardermoen var feil.

NSB bør ikke stille seg og samfunnet i denne situasjonen en gang til.

Vår sekundære anbefaling

- Vi mener den nest beste løsning er J5
- J5 er et vesentlig bedre alternativ med hensyn til miljø enn NSBs anbefaling.
- J5 gir dog dårligere tilgjengelighet for publikum enn J6.

J6 etablerer umiddelbart jernbaneforbindelse til Fornebu. Dette er helt avgjørende når då store investeringer skal foretas. Når en evt. jernbaneforbindelse vil bli etablert hvis Jernbaneverkets anbefaling bygges er uvisst, men neppe sannsynlig de neste 20 år. Innen den tid vil det meste av Fornebu være utbygget med boliger og en mengde nye arbeidsplasser.

Å ikke starte med en utbygging som inkluderer stasjon på Fornebu er det samme som å overlate alt ansvar for kommunikasjon i dette området til Statens vegvesen og Oslo Sporveier. Det kan ikke være annet enn et nederlag for NSB, som Stortinget ikke kan eller bør akseptere.

Fordelene med tunnel (J5 og J6) fremfor dagsone.

- Vil kunne bygges uten å forstyrre driften på nåværende Drammensbane.
- Minimal inngripen i eksisterende bolig- og næringsbebyggelse.
- Ikke så plasskrevende i et allerede trangt Lysaker.
- Lager ikke større barrierer mot fjorden som er en av de mest brukte rekreasjonsområder i Oslo.
- J6 etablerer jernbane til Fornebu straks.
- Anleggsarbeidene kan for det meste foregå uten for store forstyrrelser for veitrafikk.

Kommentarer til jernbaneverkets kalkyler

Sollerud vel har liten tiltro til Jernbaneverkets kalkyler i sin konsekvensutredning. Dett gjelder spesielt erverv av grunn og innløsning av hus. Etter gjentatte anmodninger om å få de bakenforliggende tall i kalkylene har vi enda ikke fått disse tall.

Vi tror ikke det er lagt inn tilstrekkelige beløp til slike erverv, men at tallene er manipulert for å gjøre Jernbaneverkets anbefalinger mest konkurransedyktige på kosnader. Etter våre antakelser vil vi ikke bli overasket om H10 vil bli 50 - 60 mill. kroner, og H10T 30 - 40 mill. kroner dyrere bare i innløsninger og grunnerverv. Dette vil i så fall gjøre disse alternativene mindre konkurransedyktige på pris.

Disse alternative er under enhver omstendighet ikke fremtidsrettede.

Etterbruk av arealer som ikke skal benyttes til jernbaneformål etter utbyggingen:

På side 32, 3. avsnitt sies det at 'Så lenge Bestunkilen har begrenset attraksjonsverdi som friområde p.g.a. E18 og det meste av marinaen har Sjølyst som utgangspunkt, vurderes behovet for ytterligere passeringmuligheter ikke å være til stede på denne parsellen.' - Dette henger ikke helt sammen med andre utsagn om evt. disponering av nåværende E18 arealer til baneformål andre steder.

Det bør her sies noe mer konkret om hvilke passeringmuligheter som bør etableres etter at E18 er lagt i tunnell - Det er tross alt en betydelig aktivitet ved Ullem båtforenings havn og Skarpsno skøytehavn. Dertil ligger det relativt romslige arealer mellom E18 og Bestunkilen som kan bli av enda større rekreasjonsverdi når Statens vegvesens planer blir gjennomført.

Vi ser meget positivt på de forslag til disponering av arealene på Sørvangen og flytting av veien inntil støyskjermen.

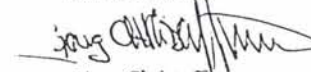
Vi etterlyser likevel et sentralt punkt om etterbruk av arealer. Dette gjelder arealene fra jordvullen / skjæringen foran rekkehusfeltet i Rustadskogen til Lysakerelven, eller den vestre halvdel av Sollerud. Med unntak av å foreslå en ny gangvei langs støyskjermen sies det intet om etterbruk av arealene der hus må rives på denne strekningen.

Vi vil her foreslå omtrent samme løsning som Plan- og Bygningsetaten foreslår for Sørvangen. Den foreslåtte gangveien kan også tjene som felles adkomstvei til tomtene, som forøvrig må benyttes til småhusbebyggelse. (Gjerne relativt tett rekkehusbebyggelse.) Langs hele strekningen MÅ støyskjerming utføres som jordvoll. Jordvullen bør utformes som en relativt slak stigning, slik at arealer oppå nordsiden av jordvullen blir anvendbare som gronområde.

Hovedkonklusjon i Sollerud vels uttalelse:

Vi er i hovedsak meget positive til utkastet til kommunedelplan med de få anmerkningene som gjelder tilgjengeligheten til Bestumkilen ved Bestum og manglende uttalelser om arealdisponeringen på den vestre halvdel av Sollerud.

For Sollerud vel



Bjørg Christoffersen

Formann

Kopi sendt til:

- Stortingets samferdselskomite.
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus.
- Bærum kommune, Reguleringsvesenet
- Bygningsrådet (evt. planutvalget) i Bærum kommune.
- Bærum velforbund.
- Aftenposten, Akersgaten 51,
- Asker og Bærums Budstikke
- Ullem Avis / Akersposten

IGr



01.10.1997

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen



J

Saksnummer: 97/4149

Arkivbet.: 1D.532

Skøyen Vel

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. HORING

Postboks 9, Skøyen
0212 Oslo 2

Skøyen Vel er blitt invitert til å uttale seg om konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Vi har fått tilsendt mye vel utformet og informativt materiale knyttet til utredningen og har deltatt i informasjonsmøtet 9. september i år. Vi har også hatt telefonkontakt med Jernbaneverkets planleggere i sakens anledning.

Skøyen Vel representerer beboere i området rett nord for Skøyen stasjon. For trasévalget ønsker Skøyen Vel å støtte den uttalelse Ullern Bydelsutvalg er kommet med, om alternativ J5 med fire spor i tunnel Bestum - Lysaker. Vi anser i tillegg at det er riktig å knytte kommentarer til tiltak fra Jernbaneverket som berører vårt miljø direkte.

Skøyen Vel ber Jernbaneverket ivareta bomiljøet i på Skøyen i sammenheng med sin utbygging. Ordet «Reiseopplevelse» er benyttet i konsekvensutredningen. Det ville være fint om Jernbaneverket på samme måte satte seg fore å ta vare på «Bo-opplevelsen» i området.


Det er uklart hvordan parkerings- og trafikkforholdene i forbindelse med det nye mønsteret for jernbanetrafikk her på Skøyen er planlagt. Både Gardermobane og trafikkvekst må tvinge fram vesentlige forandringer. Dette er ikke belyst i utredningen.

En del av byggearbeidene nærmer seg fullførelse. Det er bygget en undergang for gående i forlengelsen av Verkstedveien mot NEBB-tomta. Denne undergangen er verken forseggjort eller brukervennlig. Den bærer et preg av støpt bunker og har dessuten for bratte trapper.

Jernbaneverkets vilje til å legge vekt på kvalitet her, står i kontrast til materialer og utforming benyttet ellers i dette strøket. Ikke minst står det i kontrast til det pene arbeidet som er gjort av Veivesenet med Drammensveien på Skøyen og det som er gjort i avslutningen av Verkstedveien, mot Drammensveien. Skøyen Vel håper at Jernbaneverkets arbeid her er midlertidig og at øvrige anleggsarbeider på Skøyen er planlagt utført med en bedre avslutning.

Skøyen Vel håper på en jernbaneterminal på Skøyen med parkeringsanlegg, broer og underganger som, gjennom materialvalg og utforming, forskjøner og løfter strøket.

Skøyen, 29. september 1997


Jan-Erik Berg
Styreformann
Skøyen Vel

(C26)

Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo



Skøyen Vel

Postboks 9, Skøyen
0212 Oslo 2

VEP

2000-05-14/1

DOBBELTSPOR SKØYEN - LYSAKER, FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN

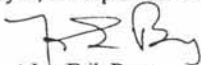
Skøyen Vel er blitt invitert til å uttale seg om forslaget til ny kommunedelplan Skøyen - Lysaker, i forbindelse med utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Vi har fått tilsendt materiale og har deltatt på orienteringsmøte 9. september i år. Vår uttalelse er styrebehandlet.

Skøyen Vel støtter den uttalelse Ullern Bydelsutvalg har kommet med i anledning konsekvensutredningen. Denne uttalelsen var tilgjengelig på orienteringsmøtet 9. september og under punkt 1 heter det:

«Bydelsutvalget vil sterkt anbefale at alternativ J5 med 4 spor i tunnel på strekningen Bestum-Lysaker blir vedtatt»

Øvrige punkter 2 til 5 støttes også.

Skøyen, 29. september 1997


(Jan-Erik Berg
Styreformann
Skøyen Vel

PKr

(C3)

BESTUM VEL

- FOR BEDRE BOMILJØ -

Postboks 375 Skøyen, 0212 Oslo

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

Ref. 136

Jernban
ARKIVET
Sak/Do: 97/4149
Arkivbet.: 10 552

Bestum den 30. September 1997

HØRINGSUTTALELSE FRA BESTUM VEL VEDRØRENDE UTBYGGINGEN AV VESTKORIDOREN.

Av de foreliggende alternativer fremgår det at Jernbaneverket ønsker en utbygging etter H10 alternativet. Dog fremkommer det at alternativ H10T kan aksepteres.

Jernbaneverkets argumenter mot alternativ J5 går på følgende,

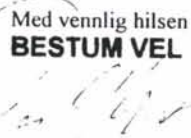
- Reiseopplevelser for banens passasjerer reduseres ved høy tunnelandel.
- Passasjerenes manglende stedsorientering ved alternativ J5.

BESTUM VEL har ingen tro på at noen av alternativene, hvor banen går i dagplan, har fremtiden for seg. Begge alternativer, H10 og H10T, innebærer en betydelig rasing av dagens gode bomiljø. Dessuten vil de arealer som båndlegges, for all fremtid forhindre utvikling av et akseptabelt bomiljø. Sett i forhold til de reisendes behov for opplevelse bør hensynet til den tallrike lokalbefolkningen, langs hele banen lengde, telle langt sterkere.

En merinvestering på rundt 350 millioner kroner for tunnelløsningen (J5) er eneste alternativ BESTUM VEL kan akseptere. Dette er et mindre beløp når man ser på totalinvesteringen. Dette er et av Norges tettest befolkede områder, og det området med raskeste hurtigste befolkningsvekst.

Vi ser frem til at Jernbaneverket tar hensyn til BESTUM VEL's innsigelser.

Med vennlig hilsen
BESTUM VEL


Finn-Yngve Engnæs
Formann

Lysaker Vel
Stiftet 1901
v/Cato Fritzner
Sollisvingen 11
1324 Lysaker

1. Oktober 1997

B1

Jernbaneverket Region Sør telefaks 32 27 57 99
Plankontoret
3006 Drammen

Kopi til:
Bærum kommune telefaks 67 50 38 15
Rådmannen
Postboks 23
1301 Sandvika

Nytt dobbeltspor Skøyen - Sandvika. Konsekvensutredning fase 2

Med hensyn til det foreslåtte alternativ H2B vil Lysaker Vel insistere på at kulvertene for ekspresstogsporene blir ført helt frem til Vollsveien. Støy fra tunnelling og åpne spor i den trange dalen på dette stedet vil bli temmelig merkbar i den omliggende bebyggelse. Et støynivå som vil nødvendiggjøre tiltak med lokale skjermer og fasadeisolering som antydte av Jernbaneverket, vil ventelig føre til uutholdelige tilstander utendørs og bety en uopprettelig miljøforringelse i uoverskuelig fremtid.

Vi har grunn til å anta at temperatursynkningen forårsaket ved den antydte oppdemning av en kaldluftsjø bak forlengete kulverter vil bli minimal. I alle tilfelle vil dette være beboernes problem, og disse har gitt uttrykk for at kaldere utetemperatur nok vil være å foretrekke fremfor mere støy.

Vi vil be om at kastanjehekken ved gjerdet mot jernbanelinjen i Vollsveien i Nordraaks vei 9 og 11 blir bevart. Så vidt vi ser av konsekvensutredningen kan en midlertidig sporomlegging i anleggsperioden komme i konflikt med vår ønske om å beholde denne hekken.

Vi vil også be om at Jernbaneverket undersøker muligheten av å legge Vollsveien på lokk over jernbanesporene på strekningen fra Nordraaks vei til Lysaker sentrum for å unngå inngrep i eiendommene langs denne delen av Vollsveien, forårsaket av den foreslåtte omlegging av veien i vestlig retning. Et slikt lokk over sporene vil også være effektiv skjerming av støy fra togene.

Videre henstiller vi til Jernbaneverket å undersøke muligheten for å lokalisere midlertidig riggområde til nærings og industriområdene langs Lysakerelva fremfor å legge riggområdet i nærheten av boligbebyggelsen.

Lysaker Vel savner en vurdering av alternativ J6 i Jernbaneverkets konsekvensutredning.

Med vennlig hilsen
for Lysaker Vel

Cato Fritzner

Cato Fritzner Stein Øgrim (sign)
formann styremedlem

Vestre Stabekk Vel

Stiftet 18. november 1898

PGV

D2

Jernbaneverket	Kass.kode
ARKIVET ER BEHOLDEN	
Sak/Dok.nr.: 97/41149	
Arkivbet.: 1D 552	

Stabekk, den 30/9-97

Jernbaneverket - Region Sør, Plankontoret

Kopi: Bærum kommune, kommuneplansjefen

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning.

Vi viser til brev av 26/6 i år vedlagt konsekvensutredningshefte og kortversjoner.

Vellet er tilfreds med at utredningen viser at alternativ H2B for traséen Lysaker - Sandvika er det beste løsningen, og at man anbefaler at dette alternativet velges. Som tidligere påpekt ved flere anledninger er dette det eneste alternativ som er akseptabelt for lokalbefolkningen i Stabekkområdet.

Vi anmoder om at det legges vekt på å få aksept på dette alternativet under den videre saksbehandling.

Vellet har innidertid sterke motforstillinger mot at lokaltog-traséen legges i tunnel på strekningen Lysaker-Nyveien.

Vi forstår at bakgrunnen for dette er at et av lokaltogsporene må krysse under hurtigtogsporene etter Lysaker. Dette må imidlertid være en kostbar måte å løse dette problemet på, i tillegg til at det medfører betydelige og varige ulemper for en viktig del av Stabekkområdet. Tennisbanene og de grønne områdene ved tunnelutløpet er pr. i dag det eneste regulerte friområde i denne delen av bygda!

Vi nevner dessuten at man i den andre enden av det samme området, planlegger en veitunnel som også vil legge beslag på en del av dette grøntområdet.

Vi registrerer ellers at byggingen av tunnelen vil medføre betydelige ulemper i anleggsperioden og at stengning av Marstranderveien for kjørende vil skape store problemer.

Som påpekt ved tidligere anledninger må det være riktiger å legge begge hurtigtogsporene på nordsiden av lokaltogsporet helt fra Oslo sentrum - alternativt at denne kryssingen skjer på strekningen frem til Skøyen eller ved utkjøringen fra Lysaker. Dette også fordi begge hurtigtogsporene ved Sandvika må grene av for Ringeriksbanen.

Det er således etter vår mening en klart urimelig og unødig kostbar løsning å bygge en tunnel også for lokaltoget på denne strekningen. Ved å beholde nåværende trasé vil dessuten forholdene ligge bedre tilrette for en praktisk avgrensning for

en bybane mot Fornebo. Returen for en slik bane bør føres i samme tunnell tilbake til et punkt på strekningen Lysaker-Marstranderveien. Her kan en slik tilknytning gjennomføres uten slike konsekvenser som en tilknytning i Stabekks sentrumsområde vil medføre.


Vi bemerker forøvrig at traséen for H2B er lagt under eller nær ved Skallumdammen, et tjern som er sentralt i forbindelse med reguleringen av store deler av denne eiendommen til et friluftsområde.

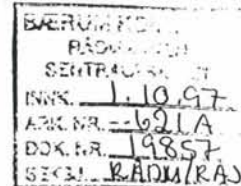
På bakgrunn av de lekasjeproblemer NSB står overfor i forbindelse med byggingen av "Romeriksporten", frykter vi at valget av en slik trasé kan medføre at også denne dammen blir drenert.

Vi anmoder derfor om at tunnelen legges noe lenger mot syd - f.eks. under Storengveien. Dette vil også gjøre denne strekningen rettere slik at hastigheten kan være høyere.

Vi minner dessuten om de tunneller som allerede finnes under Skallum (hovedtunnelen og sidegrener for VEAS).

Med vennlig hilsen


R. Nordheim
Velformann



Selskabet til Sandvikens Vel

Stiftet 1896

Postboks 32
1301 Sandvika, den

29. sept. 1997

Bærum Kommune

Rådmannen
1300 Sandvika

Vedr: KOMMUNEDELPLAN / HØRINGSUTKAST 199 - DOBBELTSPOR
GJENNOM BÆRUM

Det vises til ovennevnte kommunedelplan med bestemmelser og retningslinjer for nytt dobbeltspor.

Pkt. 9.3.2.

Tilføyelse:

Det utarbeides støysonenplan for Sandvika med omegn, basert på de topografiske forhold og ulike former for støy som kan oppstå. Sonen omfatter hele den del hvor traséen ikke går i tunnel.

Kriteriene for støyen må spesielt angis av Bærum Kommune, - likeledes utforming av støyskjerminger da særlig på stasjonsområdet.

Pkt. 9.3.5.

Kravene gjøres også gjeldende for Sandvika, - da med hensyn til selve terminalen - parkering - stamvei og lokalveinett.

Kommentarer:

Den nåværende broen over Sandvikselven er en så kraftig støykilde at det ikke er tilstrekkelig å fastsette " - en klar forbedring av dagens forhold". Støygrensen må fastlegges på et nivå som man må regne med vil bli fremtidens krav.



Selskabet til Sandvikens Vel

Stiftet 1896

Postboks 32
1301 Sandvika, den

Traséen høyt over hodene på folk er også en visuell belastning. Selve utformingen må derfor underlegges strenge estetiske krav.

Veinettet i Sandvika er allerede sterkt belastet. Tettstedet blir med de nåværende planer et nasjonalt knutepunkt. Dette krever en tidsmessig terminal med ordnede parkeringsforhold og god tilgjengelighet. Det lokale veinettet må derfor utbedres og fornyes i takt med foreliggende planer (bl.a. Løkkeåstunellen).

Styret i Sandviken Vel regner med at Bærum Kommune tar ansvar for en helhetsløsning og at lokalbefolkningens tarv blir ivaretatt.

Jernbanetraséen over Sandvika anses å kunne medføre miljømessige skadevirkninger, - og styret i Selskabet til Sandviken Vel forbeholder seg retten til å kunne anke saken inn for Fylkesmannen dersom garantier for de angitte betingelser ikke etterfølges.

Med vennlig hilsen
Selskabet for Sandvikens Vel

Knut Wøllo
formann

PGv

JAR VEL

v/ Bernt Støylen
Ankersvingen 2
1342 JAR

tlf. 67 12 12 06
mob. lff. 926 13 459
Faks: etter avtale på lff.



Jar, 30. september 1997

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

Telefaks nr. 32 27 57 99

Vedr. KU fase 2 - Nytt dobbeltspor i Vestkorridoren

Undertegnede har tatt del av foreliggende dokumenter vedr. KU fase 2. Ved gjennomgang av dokumentene finner Jar Vel at alternativ J6 (utredet av Plan og bygningsetaten i Oslo) **ikke** er utredet av Jernbaneverket. **Dette synes å være en så stor mangel ved det foreliggende arbeide fra Jernbaneverket, at dette alternativ også bør utredes snarest.**

Jar Vel er imot 4 spor i dagen ved Lysaker stasjon

Dette begrunnes ut fra de små arealer som finnes til disposisjon i området, behov for Park and ride i forbindelse med Gardermobanen, busstrafikk/bussterminal for trafikk nord/syd i forhold til Lysaker samt korttidsparkering for biler og drosjer i forbindelse med transport av passasjerer i nærområdet.

I tillegg kommer de miljømessige synspunkter, som f.eks. at den gamle jernbanebroen over Lysakerelven er fredet og ikke bør "bygges inn" av en eventuell ny jernbanebro. Lysakerelven i seg selv er fredet og området på begge sider av elven skal ikke bebygges i en avstand av 100 m. Vi har fått tilbake laks og ørret i Lysakerelven igjen etter mange års fravær, og vi må da ikke bygge ytterligere broer over elven og derigjennom gjøre levevilkårene vanskelige for fisk og andre dyr langs elven.

Støyplagene vil sannsynligvis øke med 4 spor i dagen. Hjulstøy og annen luftbåret støy vil bli betydelig for nærområdet ved Lysaker, idet bebyggelsen er så nær sporet både på Sollerudsiden og i området Lysaker-Stabekk. Denne støyen kan muligens dempes noe, men dette vil oppveies og i realiteten oppleves som økende p g a det store antall tog som skal passere i området. I tillegg kommer støy fra akselerasjon og retardasjon i området, samt støy i forbindelse med inngang/utgang til tunnel. Også

høyttaleranlegget, som allerede i dag kan godt høres forbi Jar skole, en strekning på vel 1 km i luftlinje, vil medføre øket støy p.g.a flere ankomster/avganger i området. Området vil også bli meget vesentlig støyplaget i anleggsperioden, noe som helt sikkert vil være meget sjenerende for beboerne. Man kan allerede se hva man har i vente med hensyn til støy i forbindelse med de anleggsarbeider som utføres i dag omkring Stabekk.

Jar Vel har tidligere uttalt at man primært ønsket Lysaker stasjon utvidet med høyhastighetstog i tunnel under stasjonen. Dette er blitt bemøtt av Jernbaneverket med argumentet at tilgjengeligheten vil bli redusert, da reisende ikke liker å gå i lange tunneler under jord. På den annen side hevder Jernbaneverket i møte på Ullern Skole den 9.9.97 at man kan legge bussterminal under jorden og sporene i dagen. Jeg kan ikke helt se at denne argumentasjon har noe for seg, idet man da igjen må benytte lange tunneler under bakken for å komme til bussterminalen, samtidig som forurensninger med dieselmotorkjøretøy og støv i tunnelen blir vesentlig større ved en slik løsning.

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 fremtidige utbygging av kontorer og boliger på Fornebu. Det er åpenbart at man behøver en tilknytning til kollektivnettet sett mot Fornebu-utbyggingen, og at denne utbygging behøves snarest mulig. Det er derfor vesentlig å legge forholdene til rette for en samlet utbyggingstakegang mot vest. Man har derfor en enestående mulighet til å legge høyhastighetssporene via Fornebu Nord med en stasjon i dagen og derigjennom oppfylle Jernbaneverkets ønsker om enkle og attraktive transportveier for de reisende innen stasjonsområdet, samtidig som man der har areal og muligheter til å bygge park and ride system, kanskje sammen med det parkeringshus som allerede ligger på Fornebu. Man vil da også åpne for muligheter for drosjeholdeplass og bussterminal som kan ta seg av busstransport nord for jernbanelinjen og på hele Fornebu-delen. I tillegg har man muligheten, dersom man ser det hele i et litt større perspektiv, å kombinere denne jernbanestasjonen med et veiknutepunkt f.eks. i forbindelse med en ny E18-tunnel fra Ekeberg med tilknytning ved Filipstad og med et veikryss på Fornebu Nord med videre tilknytning til veier nordover mot Bærum Øst og nord samt til området vest og syd for Fornebu, for deretter å gå under bakken til noe vest for Sandvika og med tilknytning til E16 og videre til E18 mot Asker og Drammen.

Ved å benytte J6 sammen med deler av J4, skulle man kunne få en høyhastighetsbane under jord fra Skøyen til Fornebu og videre under jord til Sandvika med stasjonene i dagen. I tillegg vil man kunne beholde lokalsporet som det er i dag og derigjennom unngå en kostbar og komplisert utbygging av Lysaker, samtidig som man slipper å flytte Stabekk stasjon ca 350 m vestover slik som det ble opplyst om i Sandvika på møte den 8.9.97. Vi er da overbeviste om at man kan oppnå følgende fordeler:

1. Færre hus behøver rives i Oslo og i Bærum
2. Man får integrert banen til Fornebu på et tidlig stadium i utbyggingsplanene.
3. Man slipper å flytte Stabekk stasjon 350 m vestover.
4. Lavere støynivå langs linjen.
5. Man kan benytte eksisterende bane som lokalbane

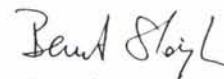
6. Mindre belastning på Lysaker stasjon og området omkring
7. Man kan bevare jernbanebroen på Lysaker og Lysakerelven uten større inngrep.
8. Man kan bevare banevokterbolig og andre bevaringsverdige hus.
9. Stasjonen kan ligge i dagen.

Ulempene ved en slik løsning er vi selvfølgelig klar over, frem for alt at Fornebu og Lysaker stasjoner vil bli skilt. Det burde imidlertid være en relativt enkel sak å sørge for korrespondanse mellom lokalvog og hurtigtog på Sandvika og Skøyen stasjoner, slik at de som helt klart ønsker å bruke Lysaker respektive Fornebu stasjoner kan nå disse ved å benytte tilgjengelige omstigningsmuligheter. Det kan også sees som en fordel at stasjonene bli skilt og tilgjengelige fra en tidlig fase i utbyggingen av Fornebu, idet dette gjør at de som skal til Fornebu også kan bruke tog, og ikke blir henvist til en løsning som ligger langt frem i tid. Antall arbeidsplasser på Fornebu vil jo i fremtiden kunne bli like så betydningsfullt som antall arbeidsplasser ved Lysaker er idag.

Det hevdes fra Jernbaneverket at reiseopplevelsen blir redusert dersom ca. 85% (max) av strekningen Asker-Skøyen blir lagt i tunnel (OBS: flere tunneler - ikke en!). Dette er meget mulig, men folk tar ikke toget mellom Asker og Skøyen for å få en reiseopplevelse, men for å kjøpe et transporttilbud som passer den reisende. Dersom det er snakk om reiseopplevelse får man heller se på hele den strekningen man skal reise, f.eks. Oslo - Bergen, og da blir andelen tunnel ikke så avskrekkende høy. På denne strekningen er det dessuten mange andre lange tunneler som reduserer reiseopplevelsen, f.eks. Gravahalstunnelen som alene er 5311 m lang. Vi er av den meget bestemte oppfatning at det er viktigere å ta vare på befolkningen som bor omkring jernbanen enn å sørge for en positiv reiseopplevelse på noen prosent av den strekningen man skal reise.

Jar Vel vil igjen påpeke viktigheten av at man ikke ser dette prosjekt i et korttidsperspektiv ved at man, ved å benytte et av de allerede utredede alternativ muligens kan spare 1 år eller kanskje 2. Det viktigste er å finne den løsning som er best med hensyn til lokalmiljø og innbyggernes ønsker samt at man ser hele prosjektet i et 100-års perspektiv. Vi må ikke glemme at det her gjelder familier som har bodd i området kanskje i flere generasjoner og som ikke ønsker sitt lokalområde ødelagt for all fremtid.

Med vennlig hilsen
for Jar Vel



Bernt Støylen

Bærum Kommune
Rådmannen
1301 Sandvika



BÆRUM VELFORBUND



Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Hosle, 30.09.97

ERIK CHR. MELBYE
Revesporet 6 B
1347 HOSLE
Tlf. 67 14 52 77/922 44 040



RCR

Jernbaneverket
Region Sør
Planavdeling
3006 Drammen



BÆRUM VELFORBUND

ERIK CHR. MELBYE
Revesporet 6 B
1347 HOSLE
Tlf. 67 14 52 77/922 44 040

97/4149
10552
Aktivert

131

Bærum, 05.11.97

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Bærum Kommune anbefaler i sitt høringsutkast alternativ H2B. Av de fremlagte alternativer er dette etter Bærum Velforbunds mening det som ivaretar Bærum's beboere best. Dette alternativ har den beste tunnelling, og vil føre all støyende togtrafikk gjennom det meste av Bærum under bakken. Dette alternativet er også det som vil kunne gi oss et bedre kollektivtilbud. Det er viktig at man tenker helhetlig når det gjelder jernbane og E 18.

H2B alternativet har etter det vi kan se et par områder vi gjerne skulle ha sett løst noe bedre.

Vi har gjennom de siste tre år sett hvor ødeleggende samferdsel kan bli. Det som var store visjoner om hvor flott det var å reise fra et sted til et annet har blitt helt ødeleggende for de lokalsamfund som nær ratt veg og jernbane iggenne gjennom sitt distrikt. Det er viktig at vi har til de grader ødelagt et godt utemiljø for tusner av mennesker. Når vi nu har fått mulighet til å lage nye løsninger, bør vi gjøre alt vi kan for å løse disse problemene best mulig. Selvsagt for de som reiser, MEN MEST FOR DE SOM BOR LANGS DISSE TRASEER. Det er viktig å huske at de som reiser er på tur innom, mens de som bor der er der hele tiden.

Vi går ikke inn i detaljer, men vil generelt peke på at gjennomgangstrafikk både på vei og bane fortrinnsvis bør legges i tunnel. Der bør gjennomføres tiltak som gjør ulempene for miljøet så små som mulig. Dette gjelder også strukturlyd og vibrasjon.

Det er meget viktig for Bærum Velforbund at alle berørte parter blir behandlet på best mulig måte, med størst mulig åpenhet og klarhet i alle forhold. At all dokumentasjon om støy og innløsning gjøres til beste for alle, også i anleggsperioden.

Med bakgrunn i erfaringene med framføring av Gardemobanen ber Bærum Velforbund om at Jernbaneverket / Bærum Kommune skaffer fullverdige erstatingseiendommer / tomter for de berørte huseiere som måtte ønske en slik ordning. Likeledes bør vi 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 eierne ønsker det.

Bærum Velforbund henviser også til uttalelser fra de berørte vel. De lokale vellene har best forutsetning for å uttale seg om konsekvensene i sine nærområder. Henvendelser fra disse enkelte vel vil derfor være utdypende del av Bærum Velforbunds uttalelse. Det er nå vi bygger fremtiden i Bærum. Det er nå vi har muligheten til å rette opp feilene vi har gjort tidligere. La oss ta utfordringene, ikke forsterke feilene.

Med vennlig hilsen
Bærum Velforbund
Steinar Kulsrud
Sign.
Formann

Erik Chr. Melbye

Sekretær

Ref. 97/4149, Bet. ID 552 Petter Grimsgaard

Vi bekrefter mottagelsen av Deres brev av 28.10.97.

Prinsipielt fastholder vi vår uttalelse i brev av 30.09.97

Vi er senere blitt kjent med Oslo Kommunes ønske om å få utredet alternativ J 6 og da flere vel i Bærum mener dette er et bedre alternativ, må vi be om at J 6 blir utredet for vi tar noen endelig beslutning.

For ordens skyld vil vi opplyse om at det på siste årsmøte i Bærum Velforbund ble nedsatt en komité for å utrede både jernbanetrasé og veitrasé E 18 gjennom Bærum. Vi må derfor avvente en utredning fra denne komiteen før vi kan avgi en endelig uttalelse.

Vår uttalelse av 30.09.97 bygger på en vurdering fra nevnte komité. Vi har bragt i erfaring at denne komiteen ikke var kjent med alternativ J 6 da vi fikk uttalelse.

Med vennlig hilsen
Bærum Velforbund
Steinar Kulsrud

Formann

Erik Chr. Melbye

Sekretær

Kopi Bærum Kommune
Rådmannen

131

PGr

Jernbaneverket
Region Sør
3006 Drammen



Jernbaneverket

Arkivbet.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552

1337

Blommenholm 22. september 1997

**Ang. Merknader til konsekvensutredning fase 2,
Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.**

Som det går frem av "Konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for Oslo, Bærum og Asker, Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker", vil alle alternativer for nytt dobbeltspor i området som vårt vel dekker ligge i tunnel. Vi har derfor ingen innvendinger mot planene for nytt dobbeltspor i vårt område.

Støyen fra de eksisterende sporene har økt drastisk de senere årene, med stadig tiltagende trafikk fra godstog og inter-city tog, samt utskifting fra tre- til betongsviller. Støyen er allerede i dag så sterk at vi kjenner sterkt ubehag hvis vi oppholder oss i nærheten av togsporene når togene passerer. Støyen virker stressende og kan gi varige hørselsskader. I tillegg har hyppigheten av de mest støyende togene økt betydelig de senere årene. Denne støyen vil øke drastisk i forbindelse med trafikken som skal til Gardermoen. Dette sterkt belastende støyproblemet vil vedvare i flere år, inntil det nye dobbeltsporet tas i bruk. Også lokaltogene er en vesentlig støykilde, og burde ideelt sett gå i tunnel i fremtiden. Vi innser at det er lite sannsynlig at denne trafikken blir lagt i tunnel, men for å redusere de nåværende og fremtidige støyplagene, mener vi at det må bygges støyskjermer ved alle bolighus i området så fort som mulig. Det ligger i kortene at siden de eksisterende sporene beholdes, vil trafikk som normalt skal gå i tunnelen, ofte bli dirigert til det eksisterende sporet som følge av vedlikehold, høy trafikkbelastning, o.l.

Konklusjon:

Vi har ingen innsigelser mot noen av alternativene for nytt dobbeltspor i vårt område, da alle går i tunnel. Men vi anmoder instendig om at støyskjermer bygges på begge sider av eksisterende spor, så snart som mulig.

For Nedre Ramstad Vel

Ole Nordm

NSB-UTRE.DOC

PGr

TANUM VEL

POSTBOKS 57 - 1312 SLEPENDEN



Jernbaneverket

Arkivbet.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552

Slependen 22.09.97

~~Bærum kommune
Plankontoret
Postboks 124
1301 Sandvika~~

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

**DOBBELTSPOR ET SKØYEN - ASKER
UTTAELSE TIL KONSEKVENsutredning fase 2 og tilhørende
KOMMUNEDELPLAN.**

Generelt

I det foreliggende forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren er følgende visjon / hovedmål lagt til grunn for det videre arbeid: "Utviklingen av transportsystemet i Vestkorridoren skal gjøre det mulig at kollektivtrafikken kan ta det vesentligste av fremtidig trafikkvekst på viktige reiserelasjoner". I denne sammenheng er det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker et høyt prioritert prosjekt. Med lang erfaring fra køkjoring og togforsinkelser ser Tanum Vel med velvilje på øking av kapasiteten for kollektivtilbudet, men er betenkt over konsekvensene av de foreliggende planer.

For Tanum Vel er det trasevalget på strekningen Sandvika - Asker grense og konsekvensene for miljøet langs dette som er mest interessant og de følgende betraktninger er hovedsakelig knyttet til dette området.

I forbindelse med mulig avgrensning til Ringeriksbanen har Tanum Vel i sin uttalelse til Ringeriksbanen KU fase 1 tidligere påpekt det kritikkverdige at Ringeriksbanen og det nye dobbeltsporet har vært behandlet hver for seg også i Jongområdet og således vanskeliggjort berørte parters mulighet for vurdering av konsekvensene. I den foreliggende KU fase 2 for det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker er dette ivaretatt på tilfredsstillende måte.

Tanum Vel har registrert at formannskapet i møte 20.08.97 har anbefalt alternativ Ræverudlinjen som trasevalg vest for Sandvika og at kommunens endelige standpunkt vil bli fastlagt etter at høringsuttalelsene er mottatt.

Vi kan konstatere at langs den anbefalte trase mellom Skøyen og Asker er det Jongområdet som miljømessig får de største belastninger med riving av flere boliger og store ubehageligheter i anleggsperioden. Vi minner i denne forbindelse om Bærum kommunes styres uttalelse til Ringeriksbanen KU fase 1.

142

"Bærum kommune anbefaler primært alt 2 under den betingelse at ulempene ved inngrepene i Jongområdet kan unngås eller minimaliseres"

Ingen av de foreliggende trasealternativer kan vel sies å oppfylle denne betingelse. Tanum Vel har ved et par anledninger fremmet forslag til traseer som kunne ha redusert inngrepene, uten at dette er blitt tatt til følge.

Valg av trase

Når det gjelder valg av trase med basis av de to foreliggende alternativer, Indre / Ytre linje og Ræverudlinjen, må Tanum Vel også forholde seg til de vedtak som Stortinget har gjort vedrørende Ringeriksbanen. Dersom det nå etter alle de analyser som er foretatt, skulle være tvil hos myndighetenes om hvorvidt Ringeriksbanen bør bygges, foreligger det mer enn tilstrekkelig informasjon til å vurdere prosjektet stoppet på nåværende tidspunkt. Det er ikke skjedd. Planleggingen fortsetter nå med KU fase 2. Tanum Vel må derfor gå ut fra at Ringeriksbanen blir bygget.

Under denne forutsetning vil Tanum Vel foretrekke Ræverudlinjen som er det alternativ som ut fra en helhetsvurdering gir minst negative konsekvenser.

Vellets valg av Ræverudlinjen er bl.a. gjort fordi vi ikke ønsker to perioder med anleggsarbeide i dagsone på Jong, en for dobbeltsporet og en for Ringeriksbanen. Valget er også basert på at det tverrslag og riggområde som på kart B- 81 er antydnet på Øvre Ås ved Tanumveien, bygges ut i første fase slik at det også kan betjene virksomhet på Ringeriksbanen, eventuelt på et senere tidspunkt, og at det ikke er aktuelt med noe ytterligere tverrslag eller riggområde innenfor Tanum Vels område for bygging av Ringeriksbanen.

Grunnforhold

Tunnelene vil hovedsakelig gå gjennom bergarter av sedimentær opprinnelse isprengt eruptivganger av forskjellige bergarter. Dette er neppe noe ideelt "tunnelfjell" og vårt spørsmål er om de undersøkelser som er gjort, er tilstrekkelig til å kunne fastslå at de anbefalte traseer kan gjennomføres slik de er foreslått og man ikke senere må foreta vesentlige traseendringer på grunn av geologiske forhold som oppdages på et senere tidspunkt

Anleggsvirksomhet

Anleggsvirksomheten blir en stor belastning på miljøet langs traseen og særlig for boligområdet på Jong, Nedre og Øvre Ås. Dette gjelder såvel selve grave / byggearbeidet som transportvirksomhet. Vellet forutsetter at all virksomhet legges opp i overensstemmelse med ovennevnte kommunestyrevedtak, slik at den i minst mulig grad belaster omgivelsene. Nær riggområdet på Øvre Ås bor det mange mennesker som vil kunne oppleve to anleggsperioder med mye støy fra anleggsvirksomhet og massetransport. Det bør vurderes å avhjelpe ved midlertidige støyskjermer. Vellet forutsetter videre at massedeponier ikke skal anlegges i lokalmiljøet eller på det nasjonalt verneverdige Tanumplatået. Massetransport skal i størst mulig utstrekning 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.

Støy

Ifølge støykart X 13 for Ræverudlinjen kan boligområder langs Slependsveien og på Nedre Ås bli utsatt for strukturstøy. Tanum Vel går ut fra at Jernbaneverket allerede **under byggingen** vil foreta de nødvendige avbotende tiltak slik at strukturstøy og vibrasjoner ikke blir noe problem og at tilstrekkelig avskjerming mot luftstøy blir foretatt.

Innløsning av eiendommer

Langs den anbefalte trase mellom Lysaker og Asker, H2B og Ræverudlinjen, er det Jongområdet som får den største belastningen. Hele 15 hus må innløses og 8 vurderes innløst. I utredningen kap. 11.3 står det; "at konkret oppgjør med erstatning og / eller innløsning bare kan gjennomføres dersom a) det foreligger godkjent reguleringsplan og b) anleggsbevilgning foreligger eller det bevilges ekstraordinære midler til formålet". Ifølge den foreliggende fremdriftplan skal strekningen vest for Sandvika bygges sist. Det vil si en 5 - 6 år eller mer før ovenstående betingelse er oppfylt. Den samme konklusjon kan trekkes av pkt 9.4.2 om innløsning av eiendommer i kommunedelplanen.

Hvordan fremdriften vil bli, vil i stor grad avhenge av Stortingets bevilgninger. Det er vel å frykte at hverken bevilgninger vil foreligge eller videre planlegging / anleggsdrift vil gå så glatt som det er forutsatt. I mellomtiden er store områder båndlagt og eiere av boliger er bundet på hender og føtter uten økonomiske muligheter til å skaffe seg noe annet. Stor fare for vesentlig verdiforringelse av eiendommen innen innløsning skjer, er også til stede. For eierne er tilfredsstillende erstatning og tidspunktet for når den vil foreligge, helt avgjørende.

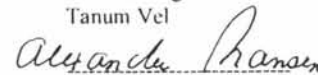
Plan - og bygningsloven åpner for innløsning på et tidligere tidspunkt og Tanum Vel henstiller til Jernbaneverket og Bærum kommune i fellesskap å finne utveier til å løse inn eiendommene så snart trasevalget er avgjort og iallfall når reguleringsplan for området foreligger.

Tanum Vel ber desuten innstendig om at de eiendommer som vurderes innløst, men som ikke faller inn under kriteriene for full innløsning, likevel bli gitt anledning til full innløsning dersom eierne ønsker det.

Videre forutsetter Tanum Vel at Jernbaneverket / Bærum kommune skaffer fullverdige erstatningseiendommer / tomter for de berørte huseiere som måtte ønske en slik ordning.

Tanum Vel ønsker å bli holdt underrettet om den videre utvikling.

Med vennlig hilsen
Tanum Vel



Alexander Nansen
formann



Bærum kommune
Rådmannen
Rådhuset
Postboks 23

1301 SANDVIKA

D9

106

Jernbaneverket	KUNST-122
Arkivbetegnelse: 97/449	
Arkivbetegnelse: 1D 552	

Blommenholm, 1. oktober 1997
PS/wh268-97

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN - NYTT DOBBELSPOR GJENNOM BÆRUM MED BAKGRUNN I JERNBANEVERKETS KONSEKVENsutREDNING FASE 2

Blommenholm Vel har merket seg at samtlige foreliggende alternativer for nytt dobbelspor Skøyen - Asker går i tunnel under Blommenholm. Blommenholm Vel vil slutte seg til Jernbaneverkets og Bærum kommunes anbefaling om valg av alternativ H2B, men vil peke på behovet for å treffe tiltak slik at setninger på velmedlemmenes eiendommer unngås og at preventive tiltak iverksettes mot støy og for å unngå strukturlyd i de boliger som er utsatt for slik risiko.

1. Blommenholm Vel støtter tunnelalternativet H2B

Blommenholm Vel støtter tunnelalternativet H2B fordi dette alternativet klart gir færrest negative miljømessige virkninger gjennom Bærum. Særlig peker vi på at man ved alternativ H2B unngår en ny barriere gjennom tettbebygde områder, i motsetning til ved et alternativ med daglinje.

2. Bærum kommune og Jernbaneverket må påse at setninger på boliger unngås

Av Jernbaneverkets KU fase 2 tegning B34 fremgår at fjelloverdekningen rett øst for profil 5500, der det nye dobbeltsporet krysser under eksisterende dobbelspor, er svært liten over tunnelen, så vidt skjønnes bare ca. 4 meter. I området syd for kryssningen er en rekke boliger fundamentert på leire. Blommenholm Vel forutsetter at Jernbaneverket påser og at Bærum kommune uttrykkelig

følger opp at alle nødvendige tiltak gjøres for at tunnelanlegget ikke medfører at grunnvannstanden i området synker med setningsskader på boligene til følge.

Vi finner grunn til å peke på at det fra pressen den senere tid er kjent at NSB i forbindelse med tunnelen på den nye Gardermobanen (Romeriksporten) ikke har opptrådt tilstrekkelig aktsomt i forbindelse med grunnundersøkelser, og at NSBs etterfølgende opptreden fremstår som et forsøk på å unndra seg ansvar og unnlate å rette opp skader på boliger og terreng (uttørrede tjern). Det er mulig at forholdene på Gardermobanen har vært spesielle og at Jernbaneverket ikke har vært tilsvarende involvert, men uansett peker vi på det helt sentrale forhold at grunnvannsenking og setningsskader må unngås.

3. Blommenholm Vel forutsetter nødvendige tiltak mot strukturlyd og støy

Av KU fase 2 bilag 5 støyvotekart fremgår at boliger i Sverrestien og i Bjeråsén ligger innenfor områder hvor strukturlyd kan være et problem. Blommenholm Vel vil forutsette at nødvendige tiltak treffes for at slik strukturlyd ikke blir et problem for de boliger som kan være utsatt for slik strukturlyd. Det må forutsettes at nødvendige midler stilles til disposisjon og anvendes etter en grundig og aktsom vurdering, slik at grunneierne i området ikke får ødelagt sine eiendommer ved strukturlyd.

Tunnelinnslagene ved Engervannet ligger svært nær boliger i Sverrestien, og vellet legger til grunn at det iverksettes tiltak for å unngå at støy påvirker disse eiendommene negativt.

I dag er dessuten støy langs eksisterende linje et problem, herunder særlig for elever og lærere på Blommenholm skole. Blommenholm Vel vil be om at det vurderes særskilt hvorledes støyen fra eksisterende linje kan reduseres. Det forutsettes at de særlig støyende godstogene vil benytte det nye dobbeltsporet slik at Blommenholm skole og øvrige berørte grunneiere bare belastes med støy fra moderne og støysvake lokaltogset.

* * * * *

Avslutningsvis vil Blommenholm Vel uttrykke glede for at vellets synspunkt gjennom flere år om tunnel gjennom vellets område har vunnet frem. Vellet vil uttrykke tilfredshet med at Bærum kommune og Jernbaneverket har vært villige til å vurdere synspunkter både fra vellet og andre, slik at det opprinnelige og uakseptable daglinjeforslaget er lagt bort til fordel for et fremtidsrettet og formodentlig miljøvennlig tunnelalternativ.

Kopi av nærværende høringsuttalelse er sendt Jernbaneverket Region Sør, Plankontoret, 3006 Drammen, som høringsuttalelse også i forbindelse med Jernbaneverkets ønske om bemerkninger til KU fase 2.

Med vennlig hilsen
for Blommenholm Vel

Pål Sveinsson
Pål Sveinsson

wh/

Rgr
Jernbaneverket Region Sør,
Plankontoret,
3006 Drammen



Kassakode
Ar: 97/4149
S: 1.D. 552
Arktivbet: 1.D. 552



Hvalstad 28. september 1997

Vedr.: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, høringsuttalelse.

Vi viser til Deres brev av 26.06.97 angående høring av konsekvensutredningen fase 2 etter Plan- og Bygningsloven. Hvalstad Vel har følgende kommentarer til denne saken:

1. Støy.

Det må vektlegges at støyen ikke må overskride akseptabelt nivå i henhold til gjeldende normer. Selv om verneområdet for fuglereservatet muligens ikke berøres direkte av utbygningen, må det tas behørig hensyn til støy som miljøforurensning. Nødvendigheten av støyskjerm må utredes og resultatet dokumenteres.

2. Naturmiljø.

Åstad som verdifullt naturreservat må ikke ødelegges. Åstaddammen må reetableres som den naturperle den engang var.

3. Transport i anleggsperioden og opprettelse av anleggs- og riggområder.

Dette synes i konsekvensutredningen å være utilstrekkelig utredet.

Transport av masseoverskudd kan ikke aksepteres på de tilgjengelige smale lokalveiene i området. Det vil være helt uakseptabelt å benytte noen del av Skustadgata til denne omfattende tungtrafikken. Eventuelle skader på eksisterende veinett, hvis dette må krysses på noe sted, vil Jernbaneverket måtte erstatte fullt ut. For massetransporten må det altså bygges nye, midlertidige, anleggsveier.

Det er ikke sagt noe konkret om hvor eventuelle anleggs- og riggområder vil kunne bli opprettet. Det er heller ikke særlig klart hvor man tenker seg å anlegge (midlertidige?) massedepoter. Det fremgår av noen av sakens tegninger at det tenkes anlagt anleggs-/riggområder og også massedepoter på dyrkbar mark, henholdsvis på et lite jorde tilhørende Hvalstad Gård, ved Otto Valstads vei (vest for eksisterende jernbanefylling) og på et jorde på Nedre Solstad. Dette er ikke akseptabelt ut fra jordvernenssyn.

Oppsummert finner vi konsekvensutredningen mangelfull og utredningsprogrammet ikke oppfylt når det gjelder konsekvensene i anleggsperioden.

Med vennlig hilsen

Hvalstad Vel

Erik H. Ronsdal

formann

Hvalstad Vel, 1364 Hvalstad.

Postadresse: Postboks 308, 1360 Nesbru

Tilsvarende merknad er sendt til Asker kommune)

Rgr
Vipeveien og Omegn Vel



30. september 1997

Jernbaneverket

Kassakode

Ar: HVALSTAD
S: 97/4149
Arktivbet: 1.D. 552

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

UTTALELSE OM KONSEKVENsutREDNING FASE II FOR NYTT
DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Det vises til Jernbaneverkets utsendelse av offentlig ettersyn for «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Konsekvensutredning fase 2» av juni 1997. Videre vises til informasjonsmøte om saken av 11. September 1997.

Vipeveien og Omegn Vel representerer et boligområde med i dag svært gode bomiljøkvaliteter, bestående av ca 80 boliger og 300 personer. Vipeveien og Omegn Vel vil understreke at vi er enige i behovet for nytt dobbeltspor og mener dette vil være til nytte for Askers innbyggere. Vi er også innforstått med at vårt boligområdes beliggenhet nær Asker sentrum gjør det vanskeligere å unngå inngrep som berører vårt bomiljø. Vi vil allikevel på det sterkeste be om at våre ønsker om å bli mest mulig skånet for ulemper i forbindelse med jernbaneutbygningen blir tatt hensyn til!

Vi konstaterer derfor med skuffelse at det i Jernbaneverkets KU Fase II **kun er utredet ett alternativ** når det gjelder trasévalg og sporløsning for området Asker Stasjon - Hon (Vipeveien og Omegn Vels område). Dette til tross for at Vipeveien og Omegn Vel gjentatte ganger tidligere i planprosessen har bedt Jernbaneverket om å utrede andre alternativer for vårt område.

At Jernbaneverket overhodet ikke har tatt våre tidligere innsigelser til følge, finner vi svært skuffende. At det ikke engang er kommentert at de har mottatt våre innsigelser og forslag tidligere i prosessen finner vi direkte arrogant! Vellet ser allikevel svært positivt på at Asker Kommune i sitt forslag til kommunedelplan tar opp denne svakheten i KU fase II, og vil også komme tilbake til dette senere i uttalelsen.

Vipeveien og Omegn Vel mener at Jernbaneverkets eneste valg av utredning av løsning i området Hon - Asker gir uforholdsmessig store negative konsekvenser for vårt bomiljø.

Vi ønsker å kommentere dette på følgende måte:

1. Kort beskrivelse av Jernbaneverkets utredning /valg for vårt område
2. Vellets punktvisse vurdering av konsekvensene av det framlagte
3. Vellets tidligere kommentarer og korrespondanse i forbindelse med tidligere faser i planleggingen, og våre kommentarer i dag til responsen på dette
4. Utdypende kommentarer og forslag
5. Kommentar til forslaget til kommunedelplan
6. Svakheter / mangler med Jernbaneverkets konsekvensutredning
7. Vellets forslag / krav

1. Kort beskrivelse av Jernbaneverkets utredning / valg:

- Jernbaneverket har i sin løsning tegnet inn det nye dobbeltsporet som tunnel / støpt tunnel i kulvert ut fra Asker Stasjon i retning Oslo, med en kort, åpen dagstrekning midt i vårt boområde (Trollhaugen) - for dobbeltsporet krysser under eksisterende spor / fylling og forsvinner inn i tunnel inn i åsen, retning Hvalstad.
- I tillegg til dette er det planlagt et tredje, parallelt spor med det nye dobbeltsporet, som bryter av fra dobbeltsporet i dagsonen ved Trollhaugen, for å kobles på eksisterende spor ved Hønsjordet. Sporet er kalt et "tilkoblingsspor", uten noen nærmere utredning om dets funksjonalitet.
- KU går overhodet ikke inn på å utrede/forklare hvorfor det må være dagsone i dette området, og heller ikke hvorfor tilkoblingssporet må være der. Det eneste som er sagt er at sporløsningen på Asker Stasjon er tatt ut som et eget prosjekt. At sporløsningene for stasjonen også har store konsekvenser for trasévalgene i vårt område, er ikke nevnt med et ord.

2. Vellets punktvis vurdering av konsekvensene av det framlagte:

- Trasévalg / riving av hus:**
Trasévalget for dobbeltsporet inklusiv "tilkoblingssporet", med dagsone og kulvertgroper, fører til at 7 av vellets hus må rives, mens ytterligere 2 står i fare for dette. Kulvertgroper og fylling for nytt "tilkoblingsspor" vil også gjøre inngrep i eiendommer ut over disse 9. I tillegg kommer de foreslåtte rivningene i Asker Terrasse nær stasjonen / sentrum. Totalt er det snakk om 13 mulige hus som skal rives, i tillegg til andre berørte eiendommer.
 Dette mener vi er et svært dramatisk inngrep, særlig tatt i betraktning av at enkle endringer av sporløsning nærmere Asker Stasjon kan spare mange hus. Trasévalget fører også til en løsning med kurvatur og stigning som gjør at JBV må gi slipp på sine krav til hurtigtogspor.
 "Tilkoblingssporet" alene (som overhodet ikke er forklart / utredet) står for minst 4-6 av de berørte 7-9 husene i vårt område. Et annet trasévalg i området kunne ha spart alle husene, noe vi vil komme tilbake til senere i uttalelsen.
- Dagsone; støy / landskapskonsekvenser:**
I tillegg til dramatikken for de beboerne som mister sine hus, vil valget av en dagstrekning, selv om den er kort, føre til en helt unødvendig støybelastning ved ferdig anlegg for de gjenværende beboerne i vellets område, samt våre naboer i Asker Terrasse på andre siden av jernbanen.
 Ved siden av støyen vil også denne gropen med dagstrekningen samt enda en ny jernbanefylling ("tilkoblingssporet") være svært skjæmmende for landskapet i boområdet. En full overdekning (tunnel / støpt tunnel i kulvert) hele veien, uten dagstrekning og tilkoblingsspor, ville eliminere dette problemet for de gjenværende.
- Anleggsperioden / uttransportering av masse:**
Valget av tunneløsninger for det nye dobbeltsporet fører naturlig nok til et stort masseoverskudd. Bare for Ræverudlinja er det antydnet ca. 950 000 m³, tilsvarende ca. 110 000 lastebillaster. Jernbaneverket vil ikke i sin KU ta stilling til hvilke av de skisserte deponiområdene (kap 6) som skal brukes, men vi tar det for gitt at Hønsjordet kommer til å bli brukt, på grunn av at kapasiteten her er langt høyere enn for de andre

områdene. Beliggenheten nær tunnelåpningen taler også sterkt for at det kommer til å bli brukt.
 Vi mener derfor at konsekvensutredningen er for lite detaljert mht. å skissere hvor anleggsveiene kommer til å gå. (Se side 139)

- Allerede oppstatte konsekvenser:**

Mange av vellets eiendommer har allerede sunket i verdi på det åpne markedet som en konsekvens av de framlagte planforlagene for utbygging av nytt dobbeltspor. Særlig gjelder dette de eiendommene/husene som er foreslått revet, men også de eiendommene som får ulike deler av det foreslåtte anlegget i umiddelbar nærhet.
 I tillegg til dette må vi få nevne den store usikkerheten som har rammet mange av de berørte, og dette er særlig uheldig for de av våre beboere av eldre årgang. Barnefamilier blir også rammet, med usikkerhet i forhold til barnas skoletilknytning mm. Som nevnt foran i dette avsnittet, er det på grunn av allerede eksisterende planforslag vanskelig å få solgt for eventuelt å finne en mer stabil løsning for de involverte.
 Vi ber om at det tas tilstrekkelig hensyn til dette i den videre saksgangen.

3. Historikk på vellets tidligere kommentarer i forbindelse med tidligere faser i planleggingen, og våre kommentarer i dag til responsen på dette.

Vipeveien og Omegn Vel har helt siden meldingen om nytt dobbeltspor ble lagt fram i 1991 fulgt nøye med i utviklingen av denne saken, da vi hele tiden har vært klar over at vår beliggenhet nær Asker Stasjon etter all sannsynlighet ville bringe oss inn i utbyggingen på en eller annen måte.
 Det forelagte utbyggingsalternativet med trasévalg og tilkoblingsspor ble skissert allerede for 3 år siden i forbindelse med Konsekvensutredning fase 1. Vellet reagerte allerede da på at både trasévalget gjennom vårt område samt det skisserte tilkoblingssporet ville føre til uforholdsmessig store konsekvenser for oss. (selv om det den gangen var skisser som ikke ble lagt fram i de offisielle papirene, vi måtte be særskilt om å få vist disse viktige tegningene for vårt område)
 I eget brev fra Asker Stasjon Vel og Vipeveien og Omegn Vel av 18. oktober 1994 ble NSB bedt om å utrede et konkret forslag til forenkling av ny trase mellom Asker stasjon og Høn. Forslaget innebar at nytt lokalspor (i nærværende forslag kalt «tilkoblingsspor») sorøst for eksisterende lokalspor kunne unngås. Vellenes forslag fikk støtte fra Asker kommune. I brev av 21. februar 1995 til Asker Kommune bekrefter NSB vellenes og kommunens ønske om ytterligere utredning. I konsekvensutredning fase 2 blir forslaget knapt gjengitt og forkastet uten nærmere begrunnelse for hvorfor det er foreslått (Spikkestad, s. 47).
 Vipeveien og Omegn gav videre i sin høringsuttalelse til KU fase 1 av 27. januar 1995 klart uttrykk for at dette alternativet var uakseptabelt, og stilte krav om at det i konsekvensutredning fase 2 måtte utredes alternative traseer lenger nordvest, uten dagstrekning (og dersom dagstrekning - full støyskjerming med miljøtunnel). Høringsuttalelsen er overhodet ikke tatt hensyn til, ikke en gang kommentert i Konsekvensutredning fase 2. Omtalen under overskriften **Alt.5.3, Inn mot Asker** (s.47) anses ikke å dekke vellets krav.

4. Utdypende kommentarer og forslag

- *Trasévalg generelt*

Det utredede forslaget til trasé ut fra Asker stasjon innebærer:

- Eksisterende dobbeltspor samles sammen til ett spor inne i tunnelen, og kommer ut ved stasjonen som ett spor. Det andre eksisterende sporet inn i dagens tunnel skal isteden få et nytt utslag til siden inne i tunnelen, og brukes som ett av de to nye i nytt dobbeltspor. Ut fra stasjonen skal det dermed gå to nye spor (det andre sporet for dobbeltsporet, samt «tilkoblingssporet») som litt lenger mot Trollhaugen blir til **3 nye spor** i tunnel / kulvert. Der det er snakk om kulvert fører dette til svært (og unødvendig) brede byggegrøper i anleggsperioden.

- *Tilkoblingssporet spesielt*

I JBV's KU Fase II er det tegnet inn et «tilkoblingsspør» som tar av fra dobbeltsporet i dagsonen ved Asker Terrasse / Trollhaugen. At dette sporet går parallelt med det nye dobbeltsporet **helt fra stasjonen**, noe som fører til **3 nye spor** i vårt område, går overhodet ikke fram av tekstdelen i KU. I og med at det ikke er beskrevet, er det heller ikke forklart. Det kan synes for oss som at JBV har ønsket å bagatellisere konsekvensene dette sporet faktisk har for området.

Sporet ble i forbindelse med KU Fase I forklart med at i og med at Spikkestadtogene skulle kjøre lokalt til Oslo, og at de ikke burde krysse hurtigtogtraséen mellom Liertunnelen og Askertunnelen, men kobles på eksisterende spor etter Asker stasjon. Siden dette er rutetabellene lagt om, slik at Spikkestadtogene kun stopper i Sandvika og Lysaker. KU Fase II sier også at Spikkestadtogene skal kjøre på det nye dobbeltsporet, samtidig som de sier at behovet for planfri kryssing uansett bortfaller fordi trafikken på Spikkestadbanen er såvidt liten.

Derfor kan ikke vi forstå hvorfor Jernbaneverket ønsker å opprettholde dette sporet, i hvert fall så lenge de ikke forklarer hensikten i KU.

Vårt krav er uansett at dette sporet må fjernes, og at eventuell tilkobling til lokalsporet må løses på annen måte nærmere Asker Stasjon eller i eksisterende tunnel.

- *Asker Stasjon prosjektet*

Asker Stasjon er ifølge KU Fase II tatt ut av konsekvensutredningen som en egen prosess (kap 2.6, s. 39, kap 10 s148) på grunn av kompleksiteten i sporløsningen der, og også at løsningene på stasjonen ifølge KU kun berører jernbanens eget areal. (kap 8.11 s. 137) Dette er en tilsøring, da valg av sporløsninger her (som ikke er beskrevet) åpenbart ville forklare mer om bla. tilkoblingssporet. Vi mener at det er en **klar mangel** med KU at det ikke forklares at løsningene på Asker Stasjon også har virkning for løsningen som er valgt for vårt område (trasévalg, og ikke minst det såkalte «tilkoblingssporet»)

På informasjonsmøte 11. september opplyser riktignok representanter fra Jernbaneverket (blant andre Grimsgaard og Fossnes) at spørsmålet om utredning av sporopplegget rundt selve Asker Stasjon også vil føre til en ny gjennomgang av trasévalg for nytt dobbeltspor og løsning for lokalspor («tilkoblingssporet») gjennom boligområdene

Trollhaugen/og Asker Terrasse. Dette oppfatter vi som en positiv vending, og vi forventer at vi vil bli holdt løpende informert om utviklingen i denne prosessen, samtidig som vi også forventer at vi gis mulighet til å kommentere de ulike løsningene som vurderes - fordi det har stor betydning for konsekvensene i vårt område.

Vi forutsetter at denne prosessen både utreder **alternative sporløsninger** som i større grad skåner våre boliger og bomiljø, samt opplegg for **fullgod støyskjerming**

5. Kommentar til forslaget til kommunedelplan

Vipeveien og Omegn Vel har med stor tilfredshet merket seg at Asker kommunes planutvalg tar opp svakheter med KU-fase II når det gjelder vårt område i foreliggende forslag til kommunedelplan.

Planutvalget skriver i forslaget: «*Planutvalget forutsetter for øvrig planlagt sportilslutning mellom eksisterende og planlagt dobbeltspor nord for Asker stasjon gjort til gjenstand for videre utredning - for om mulig på senere reguleringsplanstadium å finne frem til en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep.*»

Dette slutter vi oss fullt ut til.

Vi oppfatter planutvalgets forutsetning som en underkjennelse av KU Fase II på dette punkt, og forventer at planvedtak i Asker kommune om nytt dobbeltspor gjennom vårt område ikke kan komme før en ny vurdering er fulgt opp fra Jernbaneverkets side. Jernbaneverket sier da også i informasjonsmøtet 11. september at Asker stasjon prosjektet også skal omfatte en vurdering av trasévalg mm for vårt område.

Vi slutter av dette at kommunedelplanen for Jernbaneverkets sporløsninger mellom Asker Stasjon og Høn ikke kan vedtas før Jernbaneverkets utredning om Asker Stasjon foreligger.

Vi regner med at Asker kommune på dette grunnlag utarbeider ny kommunedelplan som legges ut til offentlig ettersyn på vanlig måte, eventuelt at de i vedtaket av kommunedelplanen gjør eksplisitt unntak for området Asker Stasjon - Høn, og kommer tilbake til dette området med et eget delvedtak senere. Dette delvedtaket må også legges ut til offentlig ettersyn.

6. Svakheter / mangler med Jernbaneverkets KU fase II

- Vipeveien og Omegn Vel vil sterkt understreke betydningen av at Jernbaneverket og Asker kommune tar særlig hensyn til ivaretagelse av eksisterende bomiljø. Vi viser blant annet også til Askers kommuneplan for 1995 - 2010. Vi ser det som en generell svakhet at konsekvensutredningsinstruksjonen, som Jernbaneverket har forholdt seg til, ikke stiller krav om eksplisitte utredninger om bomiljøkonsekvenser. I konsekvensutredningen savnes en bredere drøfting av kostnadene ved forringet bomiljø som følge av utbyggingstiltaket, og særlig savnes **alternativer der bomiljøhensyn, jernbanetekniske hensyn og kostnadshensyn stilles opp mot hverandre**. Vi vil be om at det gjøres slike oppstillinger av ulike hensyn når sporløsningene gjennom Trollhaugen / Asker Terrasse nå på nytt skal utredes med sikte på fremleggelse av ulike alternativer.

7. Vellets forslag / krav

- Vi mener at det foreslåtte tilkoblingssporet må fjernes. Det eventuelle behovet for tilkobling til eksisterende lokalspor kan og bør løses nærmere stasjonen, eventuelt i eksisterende tunnel, slik at antallet nye spor gjennom vårt område reduseres fra 3 til 2. Dette alene vil redusere konsekvensene i vårt område betraktelig. Atskillig færre hus trenger å rives, samtidig som det nye dobbeltsporet kan bygges helt inn - hele veien til tunnelinnslaget mot Hvalstad. Dermed blir boligområdet helt avskjernet for støy fra det nye dobbeltsporet, og den støpte tunnelen kan fylles rundt slik at de landskapsmessige virkningene av traseen etter endt anleggsperiode blir minimale.
- Vi mener også at traseen for det nye dobbeltsporet må legges om.

Det ideelle ville være en løsning der det nye dobbeltsporet ble lagt vest for eksisterende spor. Problemene med manglende overdekning og dagstrekning ville vært unngått, og da ville også kravene til kurver og stigning vært løst på en tilfredsstillende måte. Dette alternativet er dessverre både for Jernbaneverket og oss ifølge KU fase II forkastet i forbindelse med reguleringsplan for Asker Torg i 1993.

Vi mener isteden at det nye dobbeltsporet må forskyves lenger vest, mot eksisterende tunnel. Det går et naturlig skille mellom Trollhaugen og Asker Terrasse (omtrent i den gamle jernbanetraseen) hvor det ikke er hus. Der er også overdekningen bedre, slik at behovet for åpne groper blir mindre. Her bør det også vurderes om eksisterende lokalsportunnel kan flyttes lenger vest for å gi plass. Vi er oppmerksom på at dette kan medføre problemer for drift i anleggsperioden, men dette bør med Jernbaneverkets erfaring være mulig å løse. Kryssingen under eksisterende spor kan da foretas nærmere tunnelåpningen for dette (Trollhaugen enden), med en skarpere tangering. En slik løsning kan både føre til at dobbeltsporet får en slakkere kurve, og at behovet for å rive hus helt eller i stor grad bortfaller.

Vi har forøvrig merket oss at de jernbanetekniske krav til høyhastighetstog ikke kan innfris ved Asker stasjon, verken når det gjelder stigning eller kurver. Hvis en mindre endring i disse allerede fravekne kravene kan føre til en unngåelse av eller sterk reduksjon av inngrep i eksisterende bomiljø, vil vi på det innstendigste anmode om at dette blir tatt opp til en seriøs vurdering.

- Vi vil på sterkeste be om at Asker Kommune engasjerer nøytral og uavhengig jernbaneteknisk kompetanse for å vurdere de alternativ som Jernbaneverket nå vil legge fram i forbindelse med utredning for Asker Stasjon, og samtidig vurdere om det finnes ytterligere andre alternativ, noe vi er overbevist om.
- Vi forventer nå å bli nøye og løpende informert samt tatt med i det videre utredningsarbeidet om løsningene for Asker Stasjon og området rundt, noe som også ble positivt signalisert av Asker kommune og Jernbaneverket på møtet den 11. september.

- Vi vil videre be om at opplegget rundt deponering av masse og belastning under anleggsperioden for vårt boligområde utredes nærmere. Særlig gjelder dette hvordan anleggsveiene skal føres mellom tunnelåpning og deponiområdet på Hønsjordet. Vi kan ikke akseptere at anleggsveiene med sin enorme trafikkbelastning, søl og støy skal gå igjennom vårt boområde. Dette vil i praksis ødelegge bomiljøet for store deler av vellet i en periode på 3-4 år. Vi vil også gjøre oppmerksom på at dette vil få store negative konsekvenser for skoleveien til vellets mange barn. Vi vil spesielt be om en bekreftelse på at deponering på Hønsjordet blir lagt permanent, og ikke skal brukes som "lager" for senere transport av masse til andre steder.
- Hvis så galt skulle skje at de nåværende planforslagene opprettholdes, vil vi kreve at de berørte eiendommene gis en erstatning som gjør det mulig å skaffe et tilsvarende hus, med det resultat at de ikke blir økonomisk skadelidende. (Hvis det er snakk om nybygging, betyr det et hus av samme størrelse, men med dagens standard. Vi forventer at Asker kommune, som 3. part, på tilfredsstillende måte kan bistå de beboere som eventuelt blir utsatt for ekspropriasjon, med blant annet tilbud om tilsvarende erstatningstomt innenfor samme område, dvs nær sentrum (Jansløkka området). Dette må selvfølgelig inngå som en del av erstatningen for ekspropriasjonen.

Vennlig hilsen

For Geir Barvik - Svarte Klærteier, jernbaneteknisk

Geir Barvik,
leder av styret i Vipeveien og Omegn Vel

Denne høringsuttalelsen er også sendt Asker Kommune v/ Plan og Reguleringsseksjonen

Kopi til:
Jernbaneverket region Ost, v/ Torgeir Fossnes (Asker Stasjon prosjektet)
NSB v/ Adm. dir.
Miljøverndepartementet
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Asker Stasjon og omegn Vel
Asker Velforbund
Politiske partier i Asker
Asker og Bærums Budstikke
Aftenposten
Østlandssendingen

PGV

Asker Stasjon og Omegn Vel
Jernbanekomitéen



JERNBANEVERKET REGION SØR
PLANKONTORET
3006 DRAMMEN

Jernbaneverket
Akt.nr. 92/4149
Sak/Dok.nr. 10552
Arkivbet. 10552

30. september 1997

OFFENTLIG ETTERSYN AV FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN BÆRUM GRENSE - ASKER STASJON - HØRINGSUTTALELSE FRA ASKER STASJON OG OMEGN VEL.

Vi viser til brev datert 28.08.97 fra Asker Kommune. Videre viser vi til vårt foreløpige brev av 2. september d.å. som følger i kopi, og til informasjonsmøte torsdag 11. september 1997 om samme sak. For ordens skyld vil vi be om at vårt brev av 2. september blir vedlagt saken som en del av vår høringsuttalelse. Vi viser også til møte 18. september 1997 med sjefarkitekt P. C. Hauge. Jernbaneverket var orientert om dette møtet og vårt ønske om deres tilstedeværelse, men de møtte ikke. Vi vil på denne bakgrunn få lov å fremkomme med følgende:

1. Innledningsvis vil vi understreke at vi innser det foreliggende behov for et nytt dobbeltspor og vi mener at det vil være til nytte for Askers befolkning og for landet generelt. Vi ser også de vansker som saken er beheftet med fordi vårt bo-område ligger så nært Asker Stasjons område. Vi tok opp saken i vårt brev av 18. oktober 1994 hvor vi peker på at nye alternativer må utredes, og vi fremmet konkrete forslag. Vårt forslag fikk støtte fra Asker Kommune. Stor er vår overraskelse når vi leser i Konsekvensutredningens fase 2, side 47 «Alt. 5-3 inn mot Asker» en overflatisk bemerkning om at vårt forslag vil gripe inn mot torget i Asker sentrum. Vi vil uttale at vi opplever det nærmest nytteløst å uttale seg når vi blir neglisjert.
2. Asker stasjon og omegn vel har med glede merket seg Planutvalgets vedtak av 27.8.1997 hvor det bl.a. heter: « Planutvalget forutsetter å finne frem til en løsning som i større grad, helt eller delvis, kan skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen for inngrep. » Vi forutsetter at det er en forglemmelse at ikke boligmiljøet i Asker Terrasse på samme måte skal skånes, men ber for ordens skyld om bekreftelse på at vår antagelse er riktig. Skulle det mot formodning ikke forholde seg slik, ber vi om nærmere begrunnelse for dette.
3. Vi konstaterer også med overraskelse og beklagelse at Jernbaneverket ikke har funnet anledning til å møte oss for å bistå med informasjon i konkrete spørsmål. Dette gjelder tekniske forhold som bare Jernbaneverket kan besvare. Etter vår oppfatning har ikke Jernbaneverket oppfylt sin informasjonsplikt. Vi må derfor allerede nå ta forbehold om retten

til å vende tilbake til saken dersom det i fremtiden skulle fremkomme forhold som vi burde vært orientert om. Vi har bedt om at Asker Kommune, som skal ivareta sine innbyggers interesser, merker seg dette forhold.

4. På vegne av Asker stasjon og omegn vel, krever vi at Asker Kommune engasjerer nøytral og uavhengig jernbaneteknisk kompetanse for å undersøke om det finnes alternativer til det forslag som Jernbaneverket nå fremkommer med. Særlig har vi notert oss at de jernbanetekniske krav til høyhastighetstog ikke kan innfris ved Asker stasjon, verken når det gjelder kurvatur eller stigningsforhold. Når slike krav allikevel ikke kan imøtekommes ville det ikke være urimelig å vurdere ønskene til bomiljøet opp mot Jernbaneverkets krav. Vi forutsetter som tidligere at det vil finnes løsninger som i større grad ivaretar våre interesser. Spesielt krever vi en konkret begrunnelse for hvorfor man ikke kan legge det nye tunnelinnslaget vest for det eksisterende tunnelinnslag. Et slikt alternativ ville løst en lang rekke problemer for nesten alle involverte parter.

5. Etter vår oppfatning trenger vi allerede på dette tidspunkt både juridisk og jernbanefaglig bistand for å kunne møte de problemstillinger som Jernbaneverket har påtvunget oss. Vi er i villrede om hvilken rettsstilling vi omfattes av i øyeblikket. Jernbaneverket har antydning av løse vendinger at bistand kan ytes og vil bli dekket, men først når saken er på et irreversibelt stadium. Teknisk bistand kan ytes, men da i form av taksering med tanke på erstatning

Vi viser til at våre eiendommer nå er langt mindre attraktive og dermed har sunket i verdi som en direkte følge av Jernbaneverkets planer. Dermed er vi allerede nå påført et betydelig økonomisk tap - både de som blir truet direkte med fysiske inngrep på deres eiendommer - og andre som indirekte blir berørt, f.eks. ved å bli påført permanent støybelastning eller ved en lang og belastende anleggsperiode. Vi har ikke bedt om denne ulempen og føler oss maktesløse i en situasjon hvor vår motpart sitter i en monopolsituasjon med all økonomi, fagkunnskap og juridisk kompetanse til rådighet. Dette er simpelthen ikke fair play.

6. Vi vil påpeke at det vil være enkelt å bygge en kulvert med god overdekning slik at eventuell togtrafikk ikke kommer opp i dagen etter at den har krysset under det eksisterende togspor inn til Asker sentrum, dersom det av Jernbaneverket anbefalte alternativ skulle bli endelig vedtatt. Vi ber om at Asker Kommune vil legge press på Jernbaneverket for å komme frem til en slik ordning. For de reisende spiller det overhodet ingen rolle om de får se dagslyset i dette korte glimtet - noe som også Jernbaneverket har argumentert med. Men for beboerne på begge sider vil det være katastrofalt om togtrafikken blir åpen ved passering til alle døgnets tider. Det vil neppe by på stor ingeniørkunst å imøtekomme dette ønsket. Videre vil vi påpeke de uklarheter som nå knytter seg til løsningen ved området rundt Askerkroen og inn mot Asker stasjon. For vår Velforening er dette en svært viktig sak som vil berøre beboerne både på kort sikt under en eventuell langvarig anleggsperiode, og på lengre sikt ved midlertidige og permanente forføyninger. Eksempelvis vil alle hustander i Asker Terrasse bli direkte berørt ved stengning av veien ved Askerkroen. Vi ber også om garantier for at en eventuell deponi plass på Hønsjordene blir gjort permanent slik at vi ikke får en steinmasse på ca. 1 mill. kub. liggende som et åpent sår, men at det tvertimot blir omgjort til et trivelig bo-område så fort som mulig. Når det gjelder tilknytningsporet som vil komme på siden av det nye dobbeltsporet er det sparsomme opplysninger om dette. Men vi forutsetter at dersom dette virkelig er nødvendig og dersom Jernbaneverket fortsatt insisterer på at de ikke kan løse dette på annen måte enn det som er antydning, så må vilkåret være at det også blir overbygget på samme måte som det nye dobbeltsporet.

bh/

7. I de utredninger som foreligger har vi ikke funnet nøyaktige estimater på støynivået ved togtrafikken når den skal passere vårt område. Vi forutsetter at våre lokale helsemyndighetene vil undersøke dette, foreta de selvstendige målinger som saken foranlediger og uttale seg om det man kommer frem til. Dette er en samfunnsmedisinsk problemstilling hvor kommunen har direkte ansvar. Vi finner det lite tilfredsstillende at Jernbaneverket antyder et støynivå *over 55 desibel*. Vi vet at støy er en viktig helsefaktor som angår oss alle, og vi kan ikke akseptere denne formen for løse antagelser. Vårt nærområde brukes pr. i dag både som boareal og som rekreasjon og inngrep i vårt private areal må nødvendigvis sees i den sammenheng.
8. Så snart arbeidet med reguleringsplan for vårt område iverksettes forutsetter vi at vi blir orientert nærmere, slik at vi får kjennskap til de tidspunkt og de dokumenter som forelegges Bygningsråd, Formannsskap og Kommunestyre. Videre at vi blir gjort kjent med ankemuligheter på et hvert trinn i saksbehandlingen.
9. Endelig gjør vi oppmerksom på at det saken egentlig gjelder, er et stabilt og meget godt etablert bomiljø. Enkelte av innbyggerne i området kan føre slekten sin tilbake i mer enn ti generasjoner i Asker. Det virker derfor både overflatisk og krenkende når Jernbaneverket tillater seg å fremkomme med tilslørende påstander som at «*Boligområdet ved Asker terrasse og Trollhaugen er bygget ut siden 60-70 tallet og har ikke spesiell antikvarisk verdi*». Slike plattheter er ingen tjent med og vi krever at NSB tar de hensyn og viser den respekt som saken foranlediger.

Med hilsen

Jernbanekomiteén i Asker stasjon og Omegn Vel

Arne Lie Henning Hansen Øystein Næss Kjell Grinde-Andersen

KOPIER:

Ordfører Morten Strand
Bygningsrådets formann
Helseetaten i Asker
De politiske partier i Asker
Miljøverndepartementet
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Asker Stasjon og omegn vel
Vipeveien og omegn vel
Asker og Bærum Budstikke

Billingsstad Vel
Postboks 187
136X Billingsstad

PGR



Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Asker Kommune
Bygnings- og reguleringssjefen
Postboks 353
1371 Asker.

Jernbaneverket		Kass.kode
T DRAMMEN		
Kont.no: 9774149		
Aktivbet: 10.532		

Billingsstad, 22. september 1997

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker: Merknader til Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2 og forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor i Asker

Det vises til tilsendt konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbeltspor for høyhastighetstog fra Skøyen til Asker og forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Bærum grense - Asker stasjon. Våre merknader er et svar til begge.

Billingsstad Vel har fulgt Jernbaneverkets planarbeid over flere år og tatt aktivt del i prosjektets faser. Denne utbyggingen får store konsekvenser for Billingsstad-området og har som kjent medført et meget stort engasjement fra beboernes side. Vi ber derfor om at følgende merknader grundig blir vurdert i sammenheng med denne konsekvensutredningen.

Staverlinja

Billingsstad Vel introduserte alternativet Staverlinja i konsekvensutredning fase 1. Vi tar til etterretning at mye av ideén er tatt med i det anbefalte alternativet Ræverudlinja, men beklager sterkt at Staverlinja ble forkastet. De gjenværende alternativ blir alle til sterk sjenanse for Billingsstad, spesielt i byggeperioden, men også etter at anlegget står ferdig. De foreslåtte alternativene betyr alle en drastisk inngripen i landskapsbilde, naturmiljø og bokvalitet ved nytt boligfelt på Åstad 2.

Tilsvarende tunnelengder som i Staverlinja (8 km) er bygget mange steder i Norge, også for høyhastighetstog. Sammenknytning med eksisterende lokaltogs spor på Åstad har vært vurdert som en fordel, men har jo i såfall begrenset verdi da avstanden både til Sandvika og Asker er relativt liten. I forbindelse med andre alternativer har ikke sammenknytningen på Åstad vært tillagt noen særlig betydning.

Åpne byggeproper aksepteres ikke

Dersom Ræverudlinja velges forutsettes det at linjen blir lagt lenger mot nordvest på Billingsstad slik konsekvensutredningen åpner for. Linjen vil da få en betydelig større og sikrere fjelloverdekning, hus blir spart og byggeproper unngås helt.

Vi er forbauset over at tilstrekkelige grunnundersøkelser ikke er foretatt i dette området. Resultatet herfra vil påvirke valg av linjeføringen og derigjennom høringsinstansenes kommentarer og trasévurderinger. Prosjektleder Petter Grimsgaard sa på informasjonsmøtet i Asker 11. september at grunnundersøkelsene kan foretas i høst, for kommunens behandling og vedtak. Vi krever at dette skjer, slik at mulighetene for åpne byggeproper elimineres.

Åpne byggeproper må uansett alternativ unngås. Linjen må enten forskyves mot nordvest, legges vesentlig dypere, eller man må benytte midlertidig frysing av grunnen under byggeperioden.

Byggeperioden

Konsekvensutredningen vurderer ikke miljøkonsekvensene i den 3 1/2 år lange byggeperioden på en tilfredsstillende måte. Selv om det sies at det skal settes inn generelle tiltak for å minske miljøulempene, tror vi ikke dette er holdbart. De løsninger som skisseres i konsekvensutredningen er ikke akseptable.

Spesielt vil riggområdet og massetransporten ved Billingstad skole være en enorm belastning, spesielt for barna, både med tanke på trafikkikkerhet, støy og forurensning. Daglig ferdes omlag 320 skolebarn til og fra skolen. Verken Billingstadveien eller tilstøtende boligveier kan brukes til den slags massetransport. Erfaringer fra Gardermoen viser dessuten betydelige uoppgjorte kostnader i forbindelse med odelagte boligveier som ikke har tålt akseltrykket og trafikkbelastningen.

Overskuddsmasser

Ved Ræverudlinja skal omlag 1 mill. m³ steinmasser kjøres bort. Det vises til at valg av mottakssteder må ha en egen planprosess. Det er urovekkende at det sannsynligvis er stor knapphet på plasseringsmuligheter. At enorme steinberg skal være en stor ressurs for kommunen er vanskelig å forstå. Og at man velger permanent oppfylling på dyrket mark, til årelang sjenanse og i sterk strid med lokale miljø- og bolig hensyn er ikke akseptabelt. Når Jernbaneverket sier at det er feil å binde opp konkrete steder nå, viser dette bare at man ikke har klart å utrede dette tilfredsstillende.

Forslag til alternativ massetransport

Billingstad Vel foreslår massetransport på skinner etterhvert som traséen bygges. Dette vil for det første bli en langt rimeligere transport i forhold til bortkjøring på bil. Det er dessuten et stort potensiale i denne løsningen mht. plasseringsmuligheter og miljø hensyn. Drammen er eksempelvis interessert i masse for oppfylling. Vi ber om at det utføres en gjennomførbarhetsstudie vedr. massetransport på dette grunnlag for vedtak.

Asker sentrum

Alternativene rundt innkjøringen til Asker stasjon er til stor skade for lokalmiljøet. Billingstad Vel støtter klart de merknader som de lokale vellene og Asker kommune har for i langt større grad å skåne eksisterende boligmiljø langs Trollhaugen.

Asker kommune

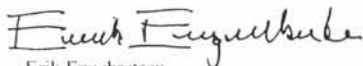
Vi forutsetter at Asker kommune ivaretar Billingstads interesser i denne sammenheng. Vi håper at kommunen nå kan bidra mer proaktivt på vegne av berørte nærområder enn bare å sikre båndlegging av de arealer Jernbaneverket anbefaler.

Befaring, samarbeid og konklusjon

Vi ber om et konkret og praktisk samarbeid rundt løsningene på Billingstad og inviterer med dette Jernbaneverket og Asker kommune til en befaring. Når man identifiserer boliger som etter Jernbaneverkets vurdering bør rives, og orienterer disse skriftlig, er det uakseptabelt at man ikke samtidig viser større kunnskap om lokale forhold og praktiske løsninger. Vi kan ikke akseptere vedtak for vi med trygghet kan si at beslutnings-taker er kjent med konsekvensene og de lokale alternativer på Billingstad, slik vi her kort har beskrevet disse.

Ut fra disse forhold mener vi at planene for nytt dobbeltspor ikke er utredet godt nok til at Jernbaneverket og Asker kommune kan foreta det nødvendige trasévalget.

Med vennlig hilsen
Billingstad Vel



Erik Engebretsen
Formann



Ole Jørgen Karud
Vellens jernbaneutvalg

(12)

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen



Jernbaneverket	Kategori
97/4149	
10 552	

Høringsuttalelse fra «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor»
Jernbaneverkets konsekvensutredning Fase 2

Innledning :

De nye vei- og banesystemene i den såkalte «vestkorridoren» er trolig det viktigste samferdselsprosjekt i- og rundt hovedstaden på mange tiår. Med de trafikkprognoser som avtegner seg inn i det 21. århundre, vil kvaliteten på det totale plankonsept være helt avgjørende for levevilkårene til de berørte bydeler og for det transportproblem som skal løses. En økende fortetning og byutvikling langs «vestkorridoren» nødvendiggjør vei- og kollektivløsninger som underordner seg og betjener denne utviklingen, og ikke omvendt.

Vurdering av Jernbaneverkets foreløpige anbefaling :

Jernbaneverket har gjennom en lang og fyldig konsekvensutredning konkludert med at alternativ H10 legges til grunn for den videre planlegging og påfølgende realisering.

Jernbaneverkets anbefaling om 2 dobbeltspor i dagen mellom Skøyen og Lysaker løser etter vårt skjønn sin del av vestkorridorprosjektet på en måte som neglisjerer fundamentale imperativer som nærområdene og fremtidens samfunn er avhengig av. Faglig sett er forslaget en gigantisk skuffelse og er åpenbart tuftet ensidig på kortsiktige økonomiske vurderinger. Forslaget er visjonsløst, høyst forutsigbart og evner ikke å kombinere løsninger på verken eksisterende eller fremtidige miljø- og transportbehov. Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor er opptatt av at utbyggingen blir så miljøvennlig som mulig. Vi kan ikke se at alternativ H10 tilfredsstiller dagens eller fremtidens krav til et godt bomiljø. Støybelastningen i bydelene Bestum, Ullern, Vækerø og Sollerud vil uten tvil øke svært mye og store arealer vil av denne grunn være uegnet for boligformål. En åpen utbygning langs eksisterende sportrasé vil forsterke inntrykket av en fysisk barriere mot fjorden. Jernbaneverkets egne vurderinger og karakteristikk av miljøvirkningene for de nevnte bydeler er i heldigste fall naive, i verste fall bevisst forførende. Å planlegge en firespors åpen dagløsning gjennom tettbyggete boligområder ved inngangen til det 21. århundre, og som også synes nokså likegyldig mht. de realiteter

som avtegner seg for Fornebus fremtid, fortøner seg mere som en provokasjon enn et ansvarlig svar på et samferdselsspørsmål.

Oslo har nå en unik mulighet til å åpne seg mot fjorden. Andre steder i Norge fjerner man trafikken fra sjøsonene for å gjøre disse tilgjengelige til rekreasjonsformål. Fjordbruksplanen for Oslo (utarbeidet av Plan og bygningsetaten) slår fast at dette skal være kommunens fremtidige politikk.

Til tross for dette foreslår man gjennom alternativ H10, at Oslo nok en gang skal gå motsatt vei. Jernbaneverket vil bygge enda en barriere som skal stå i minst 100 år. Vår aksjon oppfatter dette som direkte miljøfiendtlig og totalt uakseptabelt.

«Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» er **for** jernbanen. Vi forstår Jernbaneverkets behov for å øke transportkapasiteten, og vi støtter prinsippet om at flest mulig må reise kollektivt inn og ut av Oslo, men vi kan ikke godta at dette skjer på bekostning av et bomiljø som allerede i dag er svært utsatt for støy og luftforurensing.

Jernbaneverket har lagt frem et alternativ uten visjoner. «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» oppfordrer beboere, lokalpolitikere, Oslo kommune og Jernbaneverket til å gå sammen om å ta miljøproblemer på alvor og sørge for at området mellom Skøyen og Lysaker blir et godt sted å bo for fremtidige generasjoner. Området har et godt mikroklima, en unik vegetasjon og en bebyggelse som vi gjerne vil ta vare på. Nye jernbanespor i dagen vil få katastrofale konsekvenser for alt dette. Jernbaneverket argumenterer med at tunnelandelen på strekningen Drammen - Oslo er meget stor. Man har altså først godtatt en stor tunnelandel i Asker og Bærum for så å bruke dette som argument mot en tunnelløsning i Oslo. Dette er verken forståelig eller akseptabelt! Forutsetningene som lå til grunn for Fase 1 og 2 har endret seg radikalt. Alt tyder på at det kommer en storstilt utbygging på Fornebu, etter at flyplassen nedlegges. Således har man nå muligheten til å planlegge transportsystemer og øvrig infrastruktur både i forkant av- og samtidig med utbyggingen!

Jernbaneverkets beslutning om å gå inn for H10 er også i så måte forhastet. Vi anbefaler derfor alternativ J5. Skulle Jernbaneverket opprettholde sin innsigelse til J5, må Plan- og bygningsetatens alternativ J6 konsekvensutredes før en endelig beslutning fattes.

Konklusjon :

- «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» vil på det sterkeste protestere på at forslaget H10, eller varianter av dette alternativ, blir lagt til grunn for det videre arbeidet.
- «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» krever at alternativ J5, med alle fire spor i tunnel fra Bestum til Lysaker blir lagt til grunn for en videre utbygging av vestkorridoren og at Plan og bygningsetatens alternativ J6 utredes, bl.a. for å sikre en gjennomgripende analyse av det totale kommunikasjonsbehov mellom Oslo og tilstøtende vestlige utbyggingsområder.

Øvrige kommentarer :

- Det er grunn til å reise sterk kritikk mot Jernbaneverket for sviktende informasjon til de berørte beboere. Jernbaneverkets representanter hevdet på informasjonsmøte avholdt på Ullern skole i sakens anledning at samtlige av de berørte bydelers husstander har mottatt informasjonsbrosjyre / kortversjon av konsekvensutredningen. Dette medfører ikke riktighet. Jernbaneverket har kun bekjentgjort konsekvensutredningen / høringsfrist gjennom offentlige kunngjøringer i dagspressen. Man har altså overfor bydelens husstander valgt å holde seg til lovens minimumskrav i en så viktig sak. Dette i sterk kontrast til vårens og sommerens ukentlige informasjonsstrøm fra Jernbaneverket vedr. sporutbedringer på samme strekning. Dette må karakteriseres som en alvorlig informasjonssvikt og er svært kritikkverdig sett i forhold til utbyggingens omfang og virkning for folks levevilkår.

- Kritikkverdig presentasjon av fysiske og miljømessige virkninger av H10 :

Sitat fra konsekvensutredningen :

Helsemessige forhold :

«En samlet vurdering av tiltaket er at det er 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.»

Realitetene tilsier at dette utsagnet grenser til det vanvittige og er som sådan enten uttrykk for ekstremt dårlig vurderingsevne, eller bevisst tilsløring av empiriske fakta.

- Konsekvenser for samfunnsøkonomi :

Det slås fast i utredningen at man kun har vurdert «økonomisk kvantifiserbare konsekvenser» for samfunnet. Man sier videre «Flere forhold innen f. eks. kultur, miljø, natur og helse er vanskelig kvantifiserbare og teller derfor ikke med i de samfunnsøkonomiske beregningene.»

Jernbaneverket slår altså på den ene siden fast at man fraskriver seg ansvaret for alt annet enn initialkostnader, mens det videre hevdes i konsekvensutredningen bl.a. at « Mål for prosjektet er :å velge en miljømessig best mulig løsning for de områder som berøres av traseen, både i anleggs- og driftsfasen, spesielt når det gjelder støy.»

Alternativ H10 viser med all ønskelig tydelighet at det kun er tatt hensyn til Jernbaneverkets egne driftsbehov og økonomi, og at samfunnets øvrige krav og behov fullstendig er neglisjert.

Dette er ingen bragd !

Vedlagt denne høringsuttalelse følger 689 underskrifter fra personer som støtter våre krav.

Likelydende høringsuttalelse er sendt :

- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- NRK Dagsnytt
- NRK Østlandssendingen
- Byutviklingskomiteen, Oslo rådhus
- Aftenposten Aften
- Akersposten / Ullern Avis
- Plan og Bygningsetaten, Oslo Kommune
- Ullern Bydelsforvaltning
- Bestum Vel
- Sollerud Vel
- Bestumnytt

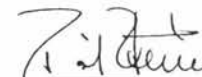
Oslo 30. september 1997

Med vennlig hilsen
for

«AKSJON MILJØVENNLIG VESTKORRIDOR»


Arne Austrheim


Arild Haugeland


Pål Strøm

«AKSJON MILJØVENNLIG VESTKORRIDOR»
C/O Haugeland
Vennersborgveien 11
0281 Oslo

(Vedlagt høringsuttalelsen følger 689 underskrifter)



Plan og bygningsetaten i Oslo
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

Høringsuttalelse fra «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor»
til
«Forslag til kommunedelplan - Nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker»

Innledning :

De nye vei- og banesystemene i den såkalte «vestkorridoren» er trolig det viktigste samferdselsprosjekt i- og rundt hovedstaden på mange tiår. Med de trafikkprognoser som avtegner seg inn i det 21. århundre, vil kvaliteten på det totale plankonsept være helt avgjørende for levevilkårene til de berørte bydeler og for det transportproblem som skal løses. En økende fortetning og byutvikling langs «vestkorridoren» nødvendiggjør vei- og kollektivløsninger som underordner seg og betjener denne utviklingen, og ikke omvendt.

Vurdering av Jernbaneverkets foreløpige anbefaling :

Jernbaneverket har gjennom en lang og fylldig konsekvensutredning konkludert med at alternativ H10 legges til grunn for den videre planlegging og påfølgende realisering.

Jernbaneverkets anbefaling om 2 dobbeltspor i dagen mellom Skøyen og Lysaker løser etter vårt skjønn sin del av vestkorridorprosjektet på en måte som neglisjerer fundamentale imperativer som nærområdene og fremtidens samfunn er avhengig av. Faglig sett er forslaget en gigantisk skuffelse og er åpenbart tuftet ensidig på kortsiktige økonomiske vurderinger. Forslaget er visjonsløst, høyst forutsigbart og evner ikke å kombinere løsninger på verken eksisterende eller fremtidige miljø- og transportbehov. Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor er opptatt av at utbyggingen blir så miljøvennlig som mulig. Vi kan ikke se at alternativ H10 tilfredsstillende dagens eller fremtidens krav til et godt bomiljø. Støybelastningen i bydelene Bestum, Ullem, Vækerø og Sollerud vil uten tvil øke svært mye og store arealer vil av denne grunn være uegnet for boligformål. En åpen utbygging langs eksisterende sportrasé vil forsterke inntrykket av en fysisk barriere mot fjorden. Jernbaneverkets egne vurderinger og karakteristikk av miljøvirkningene for de nevnte bydeler er i heldigste fall naive, i verste fall bevisst forførende. Å planlegge en firespors åpen dagløsning gjennom tettbygget boligområder ved inngangen til det 21. århundre, og som også synes nokså likegyldig mht. de realiteter

som avtegner seg for Fornebus fremtid, fortøner seg mere som en provokasjon enn et ansvarlig svar på et samferdsels spørsmål. Det refereres i denne forbindelse bl. a. til vedlagte utdrag fra arbeidsmarkedsrapport utarbeidet av ECON AS på oppdrag fra Oslo Kommune og Arbeidsdirektoratet. Rapportens konklusjoner levner liten tvil om nødvendigheten for en sterk økning i boligmassen i og rundt Oslo-regionen, og derigjennom et sterkt behov for smidige og miljøvennlige kollektivløsninger.

Oslo har nå en unik mulighet til å åpne seg mot fjorden. Andre steder i Norge fjerner man trafikken fra sjøsonene for å gjøre disse tilgjengelige til rekreasjonsformål. Fjordbruksplanen for Oslo (utarbeidet av Plan og bygningsetaten) slår fast at dette skal være kommunens fremtidige politikk. Til tross for dette foreslår man gjennom alternativ H10, at Oslo nok en gang skal gå motsatt vei: Jernbaneverket vil bygge enda en barriere som skal stå i minst 100 år. Vår aksjon oppfatter dette som direkte miljøfiendtlig og totalt uakseptabelt. «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» er for jernbanen. Vi forstår Jernbaneverkets behov for å øke transportkapasiteten, og vi støtter prinsippet om at flest mulig må reise kollektivt inn og ut av Oslo, men vi kan ikke godta at dette skjer på bekostning av et bomiljø som allerede i dag er svært utsatt for støy og luftforurensing.

Jernbaneverket har lagt frem et alternativ uten visjoner. «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» oppfordrer beboere, lokalpolitikere, Oslo kommune og Jernbaneverket til å gå sammen om å ta miljøproblemene på alvor og sørge for at området mellom Skøyen og Lysaker blir et godt sted å bo for fremtidige generasjoner. Området har et godt mikroklima, en unik vegetasjon og en bebyggelse som vi gjerne vil ta vare på. Nye jernbanespor i dagen vil få katastrofale konsekvenser for alt dette. Jernbaneverket argumenterer med at tunnelandelen på strekningen Drammen - Oslo er meget stor. Man har altså først godtatt en stor tunnelandel i Asker og Bærum for så å bruke dette som argument mot en tunnellsøsning i Oslo. Dette er verken forståelig eller akseptabelt! Forutsetningene som lå til grunn for Fase 1 og 2 har endret seg radikalt. Alt tyder på at det kommer en storstilt utbygging på Fornebu, etter at flyplassen nedlegges. Således har man nå muligheten til å planlegge transportsystemer og øvrig infrastruktur både i forkant av- og samtidig med utbyggingen! Jernbaneverkets beslutning om å gå inn for H10 er også i så måte forhastet. Vi anbefaler derfor at alternativ J5 legges til grunn for utbyggingen. Skulle Jernbaneverket opprettholde sin innsigelse til J5, må Plan- og bygningsetatens alternativ J6 konsekvensutredes før en endelig beslutning fattes. Denne utredning bør ikke utføres av Jernbaneverket selv.

Konklusjon :

- «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» vil på det sterkeste protestere på at forslaget H10 eller H10T blir lagt til grunn for det videre arbeidet.
- «Aksjon Miljøvennlig Vestkorridor» krever at alternativ J5, med alle fire spor i tunnel fra Bestum til Lysaker blir lagt til grunn for en videre utbygging av

vestkorridoren og at Plan og bygningsetatens alternativ J6 utredes, bl.a. for å sikre en gjennomgripende analyse av det totale kommunikasjonsbehov mellom Oslo og tilstøtende vestlige utbyggingsområder.

Øvrige kommentarer :

- Det er grunn til å reise sterk kritikk mot Jernbaneverket for sviktende informasjon til de berørte beboere. Jernbaneverkets representanter hevdet på informasjonsmøte avholdt på Ullern skole i sakens anledning at samtlige av de berørte bydelers husstander har mottatt informasjonsbrosjyre / kortversjon av konsekvensutredningen. Dette medfører ikke riktighet. Jernbaneverket har kun bekjentgjort konsekvensutredningen / høringsfrist gjennom offentlige kunngjøringer i dagspressen. Man har altså overfor bydelens husstander valgt å holde seg til lovens minimumskrav i en så viktig sak. Dette i sterk kontrast til vårens og sommerens ukentlige informasjonsstrøm fra Jernbaneverket vedr. sporutbedringer på samme strekning. Dette må karakteriseres som en alvorlig informasjonssvikt og er svært kritikkverdig sett i forhold til utbyggingens omfang og virkning for folks levevilkår.

- Kritikkverdig presentasjon av fysiske og miljømessige virkninger av H10 :

Sitat fra Jernbaneverkets konsekvensutredning:

Helsemessige forhold :

«En samlet vurdering av tiltaket er at det er 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.»

Realitetene tilsier at dette utsagnet grenser til det vanvittige og er som sådan enten uttrykk for ekstremt dårlig vurderingsevne, eller bevisst tilsøring av empiriske fakta.

- Konsekvenser for samfunnsøkonomi :

Det slås fast i utredningen at man kun har vurdert «økonomisk kvantifiserbare konsekvenser» for samfunnet. Man sier videre «Flere forhold innen f. eks. kultur, miljø, natur og helse er vanskelig kvantifiserbare og teller derfor ikke med i de samfunnsøkonomiske beregningene.»

Jernbaneverket slår altså på den ene siden fast at man fraskriver seg ansvaret for alt annet enn initialkostnader, mens det videre hevdes i Jernbaneverkets konsekvensutredning bl.a. at « **Mål for prosjektet er :å velge en miljømessig best mulig løsning for de områder som berøres av traseen, både i anleggs- og driftsfasen, spesielt når det gjelder støy.»**

Alternativ H10 viser med all ønskelig tydelighet at det kun er tatt hensyn til Jernbaneverkets egne driftsbehov og økonomi, og at samfunnets øvrige krav og behov fullstendig er neglisjert.

Dette er et særdeles uansvarlig standpunkt fra Jernbaneverket og som sådan høyst kritikkverdig !

Vedlagt denne høringsuttalelse følger kopi av 689 underskrifter fra personer som støtter våre krav.

Oslo 19. oktober 1997

Med vennlig hilsen
for

«AKSJON MILJØVENNLIG VESTKORRIDOR»


Arne Austrheim


Arild Haugeland


Pål Strøm

«AKSJON MILJØVENNLIG VESTKORRIDOR»
C/O Haugeland
Vennersborgveien 11
0281 Oslo

FGV



Jernbaneverket Region sør
Strømsø torg 1

3006 DRAMMEN



ArkiForum Arkitekter

Torvald Klem
Elsabeth Pauls
Arne Sunde

Siv ark MNAL
Int ark MNEL
Siv ark MNAL



Deres ref. : Petter Grimsgaard
Sak nr. : 85171
Sak : Lysakerelven Næringsvel/Jernbanespor

Vår ref. : 971016bv
Dato : 16.10.97
Saksbeh. : AS

Alternativ sporløsning Skøyen-Lysaker: HIT

Lysakerelven Næringsvel (LN) har som mål at Lysaker terminal bygges så snart råd er, og at terminalen baseres på en stasjon i dagen med retningsdrift, også for bane til Fornebu.

LN registrerer at det er stor motstand i Ullem bydel mot de foreliggende dagløsninger H10 og H10T, og at bydelen går inn for tunneløsninger over Lysaker. LN frykter at den uenigheten om løsninger som kommer til syne mellom Jernbaneverket og bydelen kan føre til utsettelse av de nødvendige tiltak på Lysaker.

LN ser derfor gjerne at det vurderes et alternativ som kunne møte lokale protester og samtidig åpne for en snarlig utbygging av Lysaker terminal. I denne sammenheng har vi skissert en mulig 4-sporsløsning kalt HIT i to separate tunneler mellom Skøyen og Lysaker. HIT følger i prinsippet tunnelstrekningen til alternativ H10T.

Alt. HIT tenkes i prinsippet med en tunnelmunning ved Skøyen tilsvarende alt. J5. I vestenden er det trangere. Vi ser derfor for oss at de to tunnelene får påhugg forskjøvet i forhold til hverandre. Vi ser også at vi har noen utfordringer når det gjelder stigninger og overdekninger.

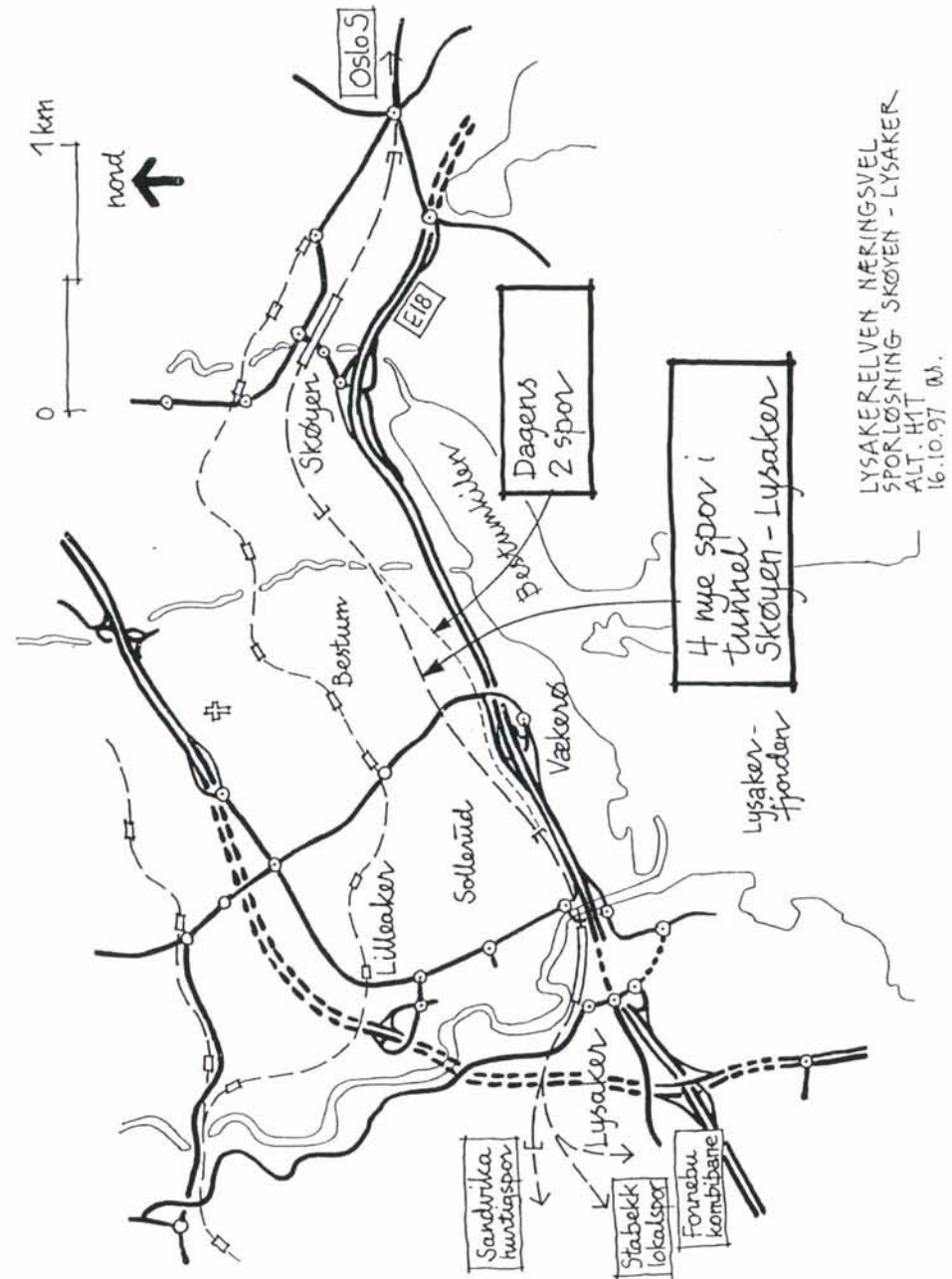
Vi håper at Jernbaneverket finner grunnlag for å gå videre med denne løsningen.

LN ber om en snarlig tilbakemelding med synspunkter på om dette er en sak som det kan være verdt å forfølge videre.

Med vennlig hilsen
for ArkiForum Arkitekter AS

Arne Sunde
Siv.ark. MNAL

Kopi: LN v/ Sturla Strandly, Berdal Stromme v/ Nils Helleland



ArkiForum Arkitekter AS
Pilestredet 75 D
Postboks 5173 Majorstua
0302 Oslo
Telefon 22 93 14 20
Fax 22 93 14 21
Org nr 976 588 614

156

FG

Furulund Boligstiftelse

Skogbrynet 3 - 25
Gnr.9 B.nr. 58
0283 OSLO

45

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

F3a

Jernbaneverket	
ARK:	
Sak/E:	97/4149
Arkivbet.:	1D.552

22. september 1997

MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING FASE 2, NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Det vises til ovennevnte konsekvensutredning datert mai 1997.

Furulund Boligstiftelse (FB) er et rekkehusområde som består av 78 boenheter med flere hundre beboere. FB er beliggende på Sollerud og grenser opp til dagens jernbanetrase, og vil bli direkte berørt av utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Vi har følgende kommentarer til de ulike alternativene i konsekvensutredningen:

1. Alternativ H10

Dette forslaget vil innebære betydelige ulemper for vårt område. FB vil bli påført økte støyplager, noe som kommer i tillegg til dagens betydelige støyplager fra E18 samt nåværende jernbanetrase. I tillegg må FB avstå areal. I anleggsperioden vil ulempene være store, med støy, rystelser, støv etc.

FB vil på det sterkeste fraråde at dette alternativet blir valgt. Dersom alternativ H10 mot formodning blir valgt, forutsetter vi tilfredsstillende støydemping både i anleggsperioden og på permanent basis.

2. Alternativ H10T

I likhet med alternativ H10 vil også dette alternativet medføre betydelige ulemper for vårt boligområde, som økt støy og avståelse av areal. Også her vil anleggsperioden føre til økte støyplager i tillegg til rystelser og støv.

Vi ser på dette alternativet som svært lite ønskelig for vårt område, samtidig som vi ikke kan akseptere kulvertens korte lengde. Vi er meget overrasket over at Jernbaneverket i sitt fremlagte forslag velger å avslutte kulverten ved utgangen av tunnelen midt i vårt tett befolkede boligområde, og vil på det sterkeste anmode om at denne kulverten forlenges til enden av FB's område. Skulle dette alternativet mot formodning bli valgt, vil vi forbeholde

oss retten til å vurdere hvordan arealet på kulverten kan utnyttes best mulig for vårt område. Også her forutsetter vi tilfredsstillende støydemping både i anleggsperioden og på permanent basis.

3. Alternativ J5

FB vurderer dette alternativet som det beste av de fremlagte. Denne løsningen reduserer eksisterende støy for vårt område, noe som er svært viktig i et område som allerede er sterkt utsatt for trafikkstøy fra E18. Dette alternativet fremstår også som det mest miljøvennlige. FB vil ikke måtte avstå areal, og det vil bli få plager i anleggsperioden.

FB anbefaler at dette alternativet blir valgt som fremtidig løsning.

4. Alternativ J6

I tillegg til Jernbaneverkets fremlagte alternativer, er FB gjort kjent med at Oslo kommune har foreslått et nytt alternativ, J6, på linje med J5. For FB vil dette være det nest beste alternativet, siden dagens trase med de støyplager det medfører opprettholdes. Vi anser imidlertid dette alternativet som vesentlig bedre enn alternativene H10 og H10T, og henstiller til Jernbaneverket om å utrede dette alternativet.

Furulund Boligstiftelse ønsker å ha en tett dialog med Jernbaneverket i denne saken, som vi anser som svært viktig for vårt boligområde. Utbyggingen vil ha stor betydning for fremtidig verdi av våre eiendommer, og trivselen i boligområdet.

Med hilsen
for Furulund Boligstiftelse

Erna Hoff

Erna Hoff
Styreformann

Kontaktperson:
Erna Hoff
Skogbrynet 19F
0283 Oslo
Tlf. 22 48 40 86 (a), 22 73 06 31 (p)

Kopi: Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten v/Tor Indrevoll

157



Oslo Kommune
Plan- og Bygningsetaten
Trondheimsv. 5
0560 OSLO



920065/17. oktober 1997

MERKNADER TIL KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - LYSAKER

Det vises til forslag til kommunedelplan datert august 1997.

Furulund Boligstiftelse (FB) er et rekkehusområde som består av 78 boenheter med flere hundre beboere. FB er beliggende på Sollerud og grenser opp til dagens jernbanetrase, og vil bli direkte berørt av utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker.

Vi har følgende kommentarer til de ulike alternativene i kommunedelplanen:

1. Alternativ H10

Dette forslaget vil innebære betydelige ulemper for vårt område. FB vil bli påført økte støyplager, noe som kommer i tillegg til dagens betydelige støyplager fra E18 samt nåværende jernbanetrase. I tillegg må FB avstå areal. I anleggsperioden vil ulempene være store, med støy, rystelser, støv etc.

FB vil på det sterkeste fraråde at dette alternativet blir valgt. Dersom alternativ H10 mot formodning blir valgt, forutsetter vi tilfredsstillende støydemping både i anleggsperioden og på permanent basis.

2. Alternativ H10T

I likhet med alternativ H10 vil også dette alternativet medføre betydelige ulemper for vårt boligområde, som økt støy og avståelse av areal. Også her vil anleggsperioden føre til økte støyplager i tillegg til rystelser og støv.

Vi ser på dette alternativet som svært lite ønskelig for vårt område, samtidig som vi ikke kan akseptere kulvertens korte lengde. Vi er meget overrasket over at Jernbaneverket i sitt fremlagte forslag velger å avslutte kulverten ved utgangen av tunnelen midt i vårt tett befolkede boligområde, og har på det sterkeste anmodet Jernbaneverket om at denne kulverten forlenges til enden av FB's område. Vi er tilfredse med at dette synspunktet også fremkommer i utkast til kommunedelplan. Skulle dette alternativet mot formodning bli valgt,

fremkommer i utkast til kommunedelplan. Skulle dette alternativet mot formodning bli valgt, vil vi forbeholde oss retten til å vurdere hvordan arealet på kulverten kan utnyttes best mulig for vårt område. Løsningene som er skissert i kommunedelplanen (s. 33) synes interessante for oss. Også for dette alternativet forutsetter vi tilfredsstillende støydemping både i anleggsperioden og på permanent basis.

3. Alternativ J5

FB vurderer dette alternativet som det beste av de fremlagte. Denne løsningen reduserer eksisterende støy for vårt område, noe som er svært viktig i et område som allerede er sterkt utsatt for trafikkstøy fra E18. Dette alternativet fremstår også som det mest miljøvennlige. FB vil ikke måtte avstå areal, og det vil bli få plager i anleggsperioden.

FB anbefaler at dette alternativet blir valgt som fremtidig løsning.

4. Alternativ J6

For FB vil dette være det nest beste alternativet, siden dagens trase med de støyplager det medfører opprettholdes. Vi anser imidlertid dette alternativet som vesentlig bedre enn alternativene H10 og H10T, og har henstilt til Jernbaneverket om å utrede dette alternativet.

Furulund Boligstiftelse ser på byggingen av nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker som svært viktig for vårt boligområde. Utbyggingen vil ha stor betydning for fremtidig verdi av våre eiendommer, og trivselen i boligområdet. Vi ønsker en tett dialog med Plan- og Bygningsetaten i denne saken.

Med hilsen
for Furulund Boligstiftelse

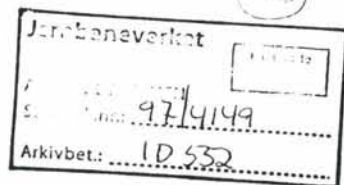
Erna Hoff
Styreformann

Kontaktperson:
Erna Hoff
Skogbrynet 19F
0283 Oslo
Tlf. 22 48 40 86 (a), 22 73 06 31 (p)

INTERESSEOMRÅDET BESTUN STASJON
V/ Trude og Terje Lund, Bestumvn. 14 m, 0281 Oslo.

Jernbaneverket Region Sør
3006 Drammen

F4a



NYTT DOBBELTSJOR SKØYEN-ASKER. KOMMENTARER TIL KONSEKVENSTREDNING FASE 2.

KOMMENTAREN ER GITT AV EN INTERESSEGRUPPE AV BEBOERE I STRØKET RUNDT BESTUN STASJON, OG ER ET SUPPLEMENT TIL HØRINGSUTTALELSE FRA ULLERN BYDELSUTVALG SOM GRUPPEN STERKT STØTTER.

Kopi sendt: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, Ullern bydelsforvaltning, Bestum Vel, Sollerud Vel.

KONKLUSJONER:

- UTBYGGING AV SNARØYA-FORNEBU MÅ KONSEKVENSTREDEDES OG JERNBANENS ROLLE SOM KOLLEKTIVTRANSPORTØR KLARLEGGES FØR BANETRASE VELGES.**
- ALTERNATIV J5 ER TILFREDSSTILLENDE. ALTERNATIVENE H10 OG H10T ER IKKE AKSEPTABLE**
- BESTUN STASJON MÅ BEVARES.**

VALG AV BANETRASE I FORHOLD TIL BYUTVIKLING

Utbygging av Fornebu / trafikken på Drammensveien.

I forbindelse med utbygging av Fornebu til boligformål og næringsformål antar vi at trafikken på Drammensveien vil øke i en grad som gjør det nødvendig å øke antall kjørebane mot Oslo. For å få mest mulig av denne trafikken over på kollektivtransport, mener vi at det bør anlegges jernbane i direkte tilknytning til spor Drammen-Oslo / Gardemobanen. Banen bør gå dypt inn i området for å gjøre bruken attraktiv.

Et så stort byutviklingsprosjekt har store konsekvenser for de nærmeste byområdene og må ses i sammenheng med utbygging av alle mulige kollektive transportmidler. Utbyggingen er av et omfang som krever konsekvensutredning for jernbanens rolle i kollektivtransporten og banetrase blir bestemt.

Bredden på sporanlegget.

Trase i dagen som NSB foreslår (H10), vil først og fremst føre til at trafikkbeltet mellom boligbebyggelsen og fjorden vil øke. Med utbygging av Drammensveien som en mulig konsekvens av jernbanens manglende betjening av Snarøya-Fornebu, vil bredden øke betydelig. Allerede i dag oppleves trafikkområdet gjennom bydelen som en barriere.

STØYFORHOLD

Støyforhold / effekten av avbøtende tiltak.

Mange boliger ligger svært nær baneanlegget, og innenfor 70 db-sonen for støy. Det er begrenset hva avbøtende tiltak kan bidra til å forbedre forholdene ved trase i dagen. For eksempel vil isolering av fasader / vinduer være uten verdi om sommeren, når man lufte gjennom vinduene.

Trafikkfrekvens.

Trafikkfrekvensen vil øke i betydelig grad og nærme seg en kontinuerlig støyplage.

Nattstøy i forbindelse med skiftespor og godstransport.

Den kanskje største miljølempen for beboerne langs jernbanen er de lange og tunge godstogene som trafikkerer linjen om natten. Tyngden forårsaker rystelser i grunnen og selve vognene avgir mer støy enn andre tog. Samtidig er bakgrunnsstøyen lav slik at kontrasten forsterker virkningen.

Virksomheten som foregår ved Bestum stasjon i forbindelse med skiftespor, særlig merkbar sen kveld og tidlig morgen, ser ut til å til å være trukket lengre vest, mot bebyggelsen som ligger nær linjen. Det er kompressorlyd, lyd av overtrykksventiler og lyd av oppbremsing, som er sjenerende. Enkelte togsett avgir utrolig mye støy fra bremsere som kommer i vibrasjoner, med frekvenser som vekker de fleste. Disse ulempene må ses i sammenheng med ytterligere miljøbelastning i området.

BEVARING AV BESTUN STASJON

"Barriere mot bebyggelsen", støyskjerm.

Slik stasjonsbygningen på Bestum ligger i dag, skjermer den bebyggelsen som ligger nord- og vestenfor mot skiftesporanlegget mot Skøyen. De nærmeste boligene ville bli kraftig eksponert mot jernbanen hvis bygningen ble revet.

Jernbanehistorie.

Stasjonsbygningen representerer et stykke jernbanehistorie gjennom sin arkitektur og slektskap med andre stasjonsbygninger fra samme tid. Bygningen integrerer

jernbaneanlegget, broen og veien på en måte som gjør anlegget til et spennende stykke urban arkitektur og en viktig brikke i jernbanehistorien.

Stedsidentitet

Det karakteristiske og sterke uttrykket anlegget har, gjør det til et viktig element i det lokale bybildet og gir stedet identitet.

Fremtidig bruk

I en situasjon der høyhastighetsbane og fjerntog går under bakken og nærtog / lokalbaner på overflaten, vil det være nærliggende å tenke Bestun stasjon åpnet for lokaltrafikk.

Gruppen krever at det legges stort engasjement i tiltak for å bevare Bestun stasjon.

Oslo 25.9.97

Interesseområdet Bestun stasjon:

Bestumveien 12, gnr. 6, bnr. 239:

Bestumveien 14, gnr. 6, bnr. 250: *Pygmar Andreassen*

Bestumveien 14, gnr. 6, bnr. :

Bestumveien 14, gnr. 6, bnr. :

Bestumveien 14d, gnr. 6, bnr. 330:

Bestumveien 14e, gnr. 6, bnr. 329:

Bestumveien 14f, gnr. 6, bnr. 328: *AB-Kverv.*

Bestumveien 14g, gnr. 6, bnr. 332: *Bert Røstad*

Bestumveien 14h, gnr. 6, bnr. 331:

Bestumveien 14i, gnr. 6, bnr. 326:

Bestumveien 14k, gnr. 6, bnr. 472:

Bestumveien 14l, gnr. 6, bnr. 471:

Bestumveien 14m, gnr. 6, bnr. 302:

Vennersborgveien 13c

Vennersborgveien 13d

Bestumveien 4

skøyen-asker970925utt

Lars Andreassen
Lars Andreassen
Ein Rasch
Beverley G. Selva
AB-Kverv.
Bert Røstad
Stenar Wealoy
B. Einig
Ann Manf
Lars Jelle Olsen
Torodd Nord
Ann K. Røll
Lars J. Røll
Lars J. Røll

PG

INTERESSEOMRÅDET BESTUN STASJON
V/Trude og Terje Lund, Bestumvn. 14 m, 0281 Oslo.

KOPI

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo



Jernbaneverket	
Kass.kode	
ARKIVET DRAMMEN	
Saks. nr.:	97/4149
Arkivbetj.:	10552

Oslo 17.10.97

UTTALELSE VEDR KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER.

UTTALELSEN ER GITT AV EN INTERESSEGRUPPE AV BEBOERE I STRØKET
RUNDT BESTUN STASJON.

Kopi sendt: Jernbaneverket, region sør, Ullern bydelsforvaltning,
Bestum Vel, Sollerud Vel.

KONKLUSJONER:

1. **UTBYGGING AV SNARØYA-FORNEBU MÅ
KONSEKVENSTREDEDES OG JERNBANENS ROLLE SOM
KOLLEKTIVTRANSPORTØR KLARLEGGES FØR BANETRASE
VELGES.**
2. **ALTERNATIV J5 ER TILFREDSSTILLELLENDE MED HENSYN TIL
BOMILJØET PÅ STREKNINGEN BESTUM-LYSAKER.
ALTERNATIV J6 ER INTERESSANT OG ANSES SOM
AKSEPTABEL LØSNING MED HENSYN TIL BOMILJØET.
ALTERNATIVENE H10 OG H10T ER IKKE AKSEPTABLE**
3. **BESTUN STASJON MÅ BEVARES.**

GENERELT

Interessegruppen Bestun stasjon støtter hovedlinjene i PBE's konklusjoner, kfr. vår uttalelse av 25.9.97 til Jernbaneverket. Vi vil imidlertid understreke at prinsipptraseen J5 fullt ut tilfredsstillende hensyn til bomiljøet på strekningen Bestun st.-Lysaker under forutsetning av at tunnelen legges dypt nok til å unngå kulvert i

komm.d.pl.skøyen-asker971017utt

anleggsperioden. Prinsippene H10 og H10T er ikke akseptable. Videre ser vi alternativ J6 som interessant da det tilsynelatende representerer et overordnet helhetssyn som kan bidra til å redusere trafikkbelastningen på veisystemet i Oslo vest.

Vi vil i tillegg utdype noen synspunkter i tilknytning til kommunedelplanen:

1. BÅNDLEGGING AV BOLIGAREALER MÅ DETALJVURDERES.

Beboerne ved Bestun st. ber om en mer nyansert båndleggingssone, slik at ikke viktige hage- oppholds- og byggearealer blir unødig båndlagt. Med bevaring av Bestun st. som premiss, mener vi at en 20 m sone fra linjen er unødig dramatisk for bebyggelsen som ligger langs jernbanen ved stasjonen.

2. FLERE STOPPESTEDER FOR LOKALBANE

Dette vil kunne være med på å redusere trafikken i området og vi støtter derfor forslaget til en ny stasjon mellom Skøyen og Lysaker.

3. MEDVIRKNING I UTFORMING AV SPORANLEGGET.

Med boliger i en avstand på 10-30 m fra togene, vil detaljutforming av arealbruk, terrengbehandling og støyskjermer ha stor betydning både bruksmessig og estetisk. Vi ønsker derfor medvirkning i den videre planleggingen og ber om at PBE/Jernbaneverket tar initiativ til forhåndskonferanser med interessegruppen.

4. ETTERBRUK AV RESTAREALER TIL FELLES FRIOMRÅDE / GRØNNE KORRIDORER.

En kontinuerlig gjenbygging av åpne arealer i Bestum-området over en lang periode har ført til at nedre Bestum nå er helt uten grønne lunger. Utbyggingen av Olsens Enke har ført til at det siste fristed for spennende barne- og ungdomsaktiviteter, er forsvunnet. Utbyggingen har også ført til en betydelig trafikkøkning.

Vi ber om at det i den videre planlegging tas hensyn til lokalmiljøets behov for møtesteder / grønne korridorer, vi tenker spesielt på Merradalsbekken og arealene på begge sider av Bestumveien syd for jernbanebroen

Som sluttkommentar vil vi uttrykke ønske om en bred samfunnsøkonomisk helhetsberegning av verdien av arealer som evt. blir frigjort ved tunneløsninger for E 18 og jernbanen, sett i sammenheng med en flytting av sporanleggene.

Oslo 17.10.97

Interesseområdet Bestun stasjon:

Bestumveien 12, gnr. 6, bnr. 239: Ingar Hilde Fredtjøm

Bestumveien 14, gnr. 6, bnr. 250: Rigmor Andersen

Bestumveien 14, gnr. 6, bnr. : En Børch

Bestumveien 14, gnr. 6, bnr. : Beverley G. Olsen

Bestumveien 14d, gnr. 6, bnr. 330:

Bestumveien 14e, gnr. 6, bnr. 329:

Bestumveien 14f, gnr. 6, bnr. 328:

Bestumveien 14g, gnr. 6, bnr. 332: Britt Bestad

Bestumveien 14h, gnr. 6, bnr. 331:

Bestumveien 14i, gnr. 6, bnr. 326: Guro Lovie

Bestumveien 14k, gnr. 6, bnr. 472: Anne Høy

Bestumveien 14l, gnr. 6, bnr. 471: Hans Petter Olsen

Bestumveien 14m, gnr. 6, bnr. 302: Terje Lund

FGR

17 SEPT 1997

Jong Vest Huseierforening
v/Sven-Erik Røed
Asta Hanssens vei 1



15 .september 1997

1312 SLEPENDEN

Jernbaneverket
Region Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

(35)

Jernbaneverket	
ARKIVET DRAMMEN	KASS.
Sak/Dok.nr.: 9714149
Arkivbet.: 10 552

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.

Vestre Jong Huseierforening har gjennomgått konsekvensutredningen fase 2, hvor det framgår at vårt boligområde vil bli sterkt berørt av utbyggingen.

Vi er naturlig nok bekymret for konsekvensene for boligmiljøet, og i den forbindelse ønsker vi svar på følgende spørsmål:

1. Hvordan vurderer Jernbaneverket risikoen for skader på husene?
Vi forestiller oss at det vil være nyttig med en teknisk gjennomgang av husene før anleggsarbeidene starter. Vil Jernbaneverket bidra til en slik status-rapport ved f.eks Noteby eller tilsvarende rådgivingselskap?
2. Sikkerhet i anleggsperioden.
Det framgår av utredningene at det vil bli en betydelig anleggsaktivitet i området. Vår fremste bekymring er selvsagt den fysiske sikkerheten for liv og eiendom.
 - 2.1. Rasfare.
Vårt boligfelt ligger ved foten av Tanumfjellet som ender i en svært bratt skråning med betydelig rasfare.
Vil sprengingene medføre risiko for større ras her, og hvilke sikringstiltak er i tilfelle aktuelle?
 - 2.2. Sikring av skolevei.
I konsekvensutredningen antas det at skolegrensen går langs Slependsen-veien. Det er feil. Mange av barna må krysse denne veien. Rundt hundre barn vil ha sin skolevei gjennom det framtidige anleggsområdet. Vi ønsker klarlagt hvilke tiltak Jernbaneverket vil sette iverk for å sikre skoleveien.
3. Støy/støv.
Hvilke tiltak vil bli iverksatt for å dempe støy-og støvplager?
Langs Lars Jongs vei går det idag en tett allé. Vi antar at disse trærne vil kunne bidra til å redusere eventuelle støvplager og anser at det av flere grunner er svært viktig at denne alleen kan bevares. Vil tunnel-inngangen gå så dypt at trærne kan reddes, og hvilke andre virkemidler kan nyttes for å redusere støvplagen?
Vi ser for oss tre typer støy i anleggsperioden: Viftestøy, trafikkstøy og sprengningstøy. Antakelig er også andre støykilder påregnelig.

Hva vil bli gjort for å begrense støyen og hvilke støy-nivåer kan vi forvente?
Hvilke tiltak vil Jernbaneverket iverksette for å sikre boligområdet mot den struktur-støyen som tog-trafikken vil medføre?

4. Framtidig utbygging
Vi ønsker om mulig en avklaring av tidspektivet for utbygging av Ringeriksbanen, og om vi må påregne en ny anleggsfase etter at Skøyen-Asker er avsluttet.

Deres snarlige svar imøtesees.

Med vennlig hilsen
for Vestre Jong Huseierforening

PGV



(-1)

Jernbaneverket	
Kassakode	
ATTENSTED DRAMMEN	
Saksnummer: 97/4149	
Arkivbet: 1D.552	

163

Jernbaneverket Region Sør

3006 Drammen

Ås 30.9.97

Uttalelse i forbindelse med høring til Nytt Dobbeltspor Skøyen - Asker, KU fase 2

Vi oversender med dette vår horingsuttalelse til ovenfornevnte sak. Da dette er et svært viktig prosjekt håper vi den videre prosessen kan så fort som råd er.

Vi ønsker Jernbaneverket lykke til med håp om et godt samarbeid i tida framover.

Med vennlig hilsen


Hans Petter Kristoffersen
leder

Svein A. Loken (sign)
Styremedlem

Adresser:

Leder: Hans Petter Kristoffersen, Sagaveien 25, 1430 Ås
Nestleder/sekretær: Holger Schlaupitz, Josefine Nilsensvei 6, 3600 Kongsberg
Kasserer: Svein A. Loken, Voldenveien 146, 1380 Heggedal

Telefon:

64 94 28 80
32 73 36 69
66 79 75 83

Anmerkninger til Nytt Dobbeltspor Skøyen - Asker, KU fase 2

1. Innledning.

Landsutvalget for jernbane prioriterer miljø, hastighet og kapasitet ved baneutbygging. Det er av svært stor betydning for kollektivtrafikken at kapasiteten ut fra Oslo mot vest styrkes snarest. For å kunne oppnå høy gjennomsnittshastighet kan togene ikke ha for mange stopp. Av den grunn ville det gi noen fordeler om ekspresstog og IC-tog gikk uten stans Asker- Skøyen / Nationaltheatret / Oslo S. Vi oppfatter også at det er svært kostnadsdrivende at et nytt spor skal tangere eksisterende spor flere steder. Det er vel også fare for at en usikkerhet i kostnadsanslagene nettopp skyldes en utbygging med mange tilkoblinger til eksisterende bane, og at dette ikke helt er tatt inn i prosjektrapporten slik den nå er.

Men gitt at det er avklart i planprosessen hittil at dobbeltsporet av markedsgrunner og driftsgrunner skal gå innom Sandvika og Lysaker, har vi bare mindre kommentarer til de fremlagte alternativene. Vi vektlegger også som positivt om et alternativ kan føre til etappevis utbygging og om utbyggingsetappene ikke tidsmessig er avhengig av hverandre.

2. Oslo - Lysaker.

Vi har ikke mottatt detaljert beskrivelse og kart for denne strekningen.

I utgangspunktet foretrekker vi dagalternativet på denne strekningen. Problemer med dette alternativet er dårlig horisontalkurvatur og at mange bolighus berøres. Kurvaturen behøver ikke være så stor ulempe som man umiddelbart tror, fordi togene uansett på denne korte strekningen ikke kommer opp i stor hastighet. Særlig gjelder det inn mot stasjonene i begge ender av parsellen. Vi er altså ikke sikre på at traseen ikke kan forskyves noe for å redusere inngrep i boligområder på strekningen.

Dagalternativet vil være det beste dersom man også kan foreta kurveutretting i midtpartiet ved å benytte seg av dagens veitrase (E-18). Vi foretrekker dette alternativet selv om Jernbaneverket vil måtte vente på ny veiutbygging i området for ny togtrase kan bygges.

Tunnelalternativet er også godt. Mange har ønsket dette alternativet for å redusere støy. Vi antar at fjernstøy fra togene er uvesentlig gitt annen bakgrunnstøy i området. Nærstøy er en klar ulempe, men tunnelalternativet er i motsetning til alminnelig oppfatning heller ikke støyfritt p.g.a. strukturstøy. Alt i alt foretrekker vi altså dagalternativet.

3. Lysaker stasjon.

Ingen av skissene synes å være ideelle. Det er lite å gjøre med store høydeforskjeller mellom ulike adkomster, men det ville være ønskelig å utnytte høydeforskjellene mer positivt ved å gi flere alternative adkomster. Dette innebærer et samarbeid med Bærum kommune og eiendomsutviklerne, slik at det blir direkte gang-kanaler fra flere retninger på høyeste kote, sammen med en kombinasjon av fotgjengeradgang og bil-adgang på nederste kote. For bussene er det viktig med kort gangavstand til togplattform. Vi mener flere alternative adkomster er riktig selv om man da ikke får naturlige gangstrømmer forbi billettsalg.

Et av våre medlemmer har foreslått å trekke Lysaker stasjon lenger mot Oslo, primært for å unngå stasjon i kurve. Dette alternativet vil muligens også kunne tenkes å gi mindre inngrep i søndre ende av stasjonen. Vi har imidlertid ikke evnet å vurdere dette forslaget mange sider.

Det er viktig at ombygging av Lysaker stasjon til fire spor startes så snart som mulig, og derfor er det uheldig at det ikke hittil har fremkommet et dominerende alternativ til utforming.

4. Lysaker - Sandvika, herunder Fornebu-tilknytning.

Vi foretrekker alternativ H2B (det lengste tunnelalternativet). Det er uheldig at sørgående lokalspor ut fra Lysaker krever såpass store inngrep i terrenget, og lurer på om dette kan unngås ved endrede krav til horisontalkurve for lokalsporet eller ved endret stasjonsløsning. Målet ville være at lokalsporene skulle gå i samme dalføre som i dag. Vi er imidlertid enig i at alle spor må ligge på samme horisontalplan med mulighet for alternativ sporbruk til samme plattform.

Bærum kommune har en liten kollektivtrafikk med tog i dag. Tilknytning til Fornebu med tog vil kunne bedre dette vesentlig. For NSBs trafikkmonster i Oslo-området med gjennomgående tog i Oslo-tunnelen vil en slik utvidelse på vestsiden være god. Vi mener at ulike teknologiske løsninger for lokalbane til Fornebu ikke vil hindres av alternativ H2B.

5. Sandvika stasjon.

Vi har ingen kommentar hva gjelder selve stasjonen. Utkjøringen mot Jong er miljømessig vanskelig, uten at vi kan fremkomme med noen bedre ide enn prosjektets anbefalte forslag.

6. Sandvika - Asker.

Det ser ikke ut til å være store skiller i konsekvensene av de tre foreslåtte alternativer. Vi kan derfor slutte oss til forslaget om Ræverudlinjen. Vi er imidlertid usikre på innføringen til Asker stasjon, og dette gjelder for alle de viste alternativer.

7. Asker stasjon.

Problemet består i at vi ikke kan vurdere innkjøringen uavhengig av sporplan for Asker stasjon og kjøremonster ut mot Spikkestad / Drammen. Prosjektbeskrivelsen gir ingen opplysninger om dette. I utgangspunktet er det kryssende togveier i Asker. Dette problemet kan fjernes med planskilte kryssinger i begge ender av stasjonen. Planskilt kryssing bare i en ende av stasjonen løser bare problemene delvis. Dagens erfaring med kryssing i plan er ikke god. Sikringssoner inne på stasjonen slik at samtidig innkjør kan tillates påvirker også stasjonskapasiteten. Hvor mange slike tiltak, prioriteringen mellom tiltakene og trafikkmonster er ikke gitt. Dermed kan vi ikke vurdere et av forholdene isolert, i dette tilfellet innkjøringstrase til Asker fra nord.

8. Prioritering mellom parsellene.

Beste utbyggingsplan ville vi få om alle parseller ble bygget ut parallelt. Hvis dette ikke er realistisk, er vi enig i at rekkefølgen bør være Lysaker st, Lysaker - Sandvika, Skøyen - Lysaker og Sandvika - Asker. Vi er imidlertid redd det lett kan oppstå forsinkelser i planprosessen, og ønsker derfor at man raskt skal kunne skifte til en annen parsellrekkefølge hvis dette totalt sett gir nye spor raskere.

Vi håper på en konstruktiv og positiv dialog i den videre prosessen.



Jernbanelaget Region Sør

3006 DRAMMEN

Jernbanelaget

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: LD 532

Stabekk, 1997-09-29

UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNINGEN OG KOMMUNEDelPLANEN OM NYTT DOBBELTSPOr SKØYEN - ASKER

1. Lysaker speidergruppe eier et speiderhus i Nyveien 2 ved tidligere Myra stasjon. Vi er gjennom Jernbanelagets konsekvensutredning fase 2 og Bærum kommunes høringsutkast til kommunedelplan gjort kjent med at den planlagte utbygging vil kunne berøre speiderhuset.

Det fremgår av konsekvensutredningen at både alternativ H1B og H2B forutsetter at speiderhuset "innløses". For begge alternativene sies det i k.u. kap. 8.5 at speiderhuset må "rives". Men det sies også at "I alternativ H2B kan speiderhuset settes tilbake etter anleggsperioden". Det fremgår videre at det området hvor speiderhuset står er tenkt brukt ved midlertidig omlegging av lokalsporene, og at området også er aktuelt som riggområde. Vi antar at det er denne bruk av området som er årsak til at speiderhuset er tenkt innløst/revet, men også at denne bruk vil kunne begrenses til en relativt kort periode i forbindelse med tunnelgjennomslag, opparbeidelse av kulvert og tilknytning av nye lokalspor.

Høringsutkastet til kommunedelplan er betydelig mer upresist. I avsnitt 5.1.2 sies det i forbindelse med alternativ H1B at "Et speiderhus og en barnepark flyttes". I omtalen av alternativ H2B er ulemperne overhodet ikke nevnt.

Som følge av de ulike formuleringer vi finner i dokumentene, føler vi oss usikre på, og er bekymret for, de konsekvenser utbyggingen vil få for speidergruppens drift både under og etter anleggsperioden.

Vi registrerer med glede at alternativ H1B ikke anbefales, siden dette ville rasere viktige rekreasjonsområder. Dersom alternativ H2B blir valgt, håper vi at anleggsarbeidene i det aktuelle området kan konsentreres til et kortest mulig tidsrom. Vi ber om at det i det videre arbeid tas hensyn til følgende punkter:

1. Vi forutsetter at speidergruppen blir holdt skadesløs ved den forventede utbygging. Dette innebærer at vi må skaffes en tilfredsstillende løsning i en kortest mulig anleggsperiode, og at eksisterende speiderhus eller tilsvarende lokale deretter umiddelbart reetableres på samme tomt. Likeledes forutsetter vi rimelig kompensasjon for merarbeid og ulempe som utbyggingen eventuelt påfører oss.

2. Selv om speidergruppen ikke er grunneier, forutsetter vi at vi blir holdt løpende informert på linje med disse i den videre prosessen. Vi tror det vil være lurt i god tid å innlede et samarbeid med dem som blir berørt i anleggsperioden. Vi ser gjerne at det blir avholdt et separat møte om konsekvensene for Myra-området. Dette bør fortrinnsvis gjennomføres relativt tidlig i detaljplanleggings-/reguleringsfasen. På denne måten håper vi å kunne bidra konstruktivt til en løsning som alle parter kan være tjent med.

Bærum kommune er vel kjent med mangelen på friarealer i det aktuelle området. Det er av største viktighet at det tas hensyn til dette forhold i neste fase av planleggingen.

Vennlig hilsen
1. Lysaker speidergruppe


Thor Gunnar Mathisen
Gruppeleder


Marit Lønvik
Foreldrerådets leder

Likelydende brev sendt: Rådmannen
Bærum kommune
Postboks 23
1301 SANDVIKA

165



Vår ref.: 4.42.21 IMV
Jnr.: 7557



Jernbaneverket	
ARKIVET	Arkivbet.: 1D 552
Sak/Dok.no: 97/4149	
Arkivbet.: 1D 552	

Oslo, 26-09-97

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen
Fax: 32275799

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavdelingen
Akershus fylkeskommune, plan- og miljøavdelingen
Bærum kommune, avd. levekår, planseksjonen
Bærum kommune, avd. levekår, kultur
Skiforeningens lokalutvalg
Naturvernforbundet i Bærum
Bærum Velforbund

Nytt dobbeltspor Skøyen- Asker
merknader til konsekvensutredning fase 2
Utredningen

Utredningen er mindre utfyllende enn "Godkjent utredningsprogram" forespeiler, spesielt med hensyn til effekter for natur- og kulturmiljø og "avbøtende tiltak" flere steder.

Tatt i betraktning at valg av trasé også har betydning for hvor første del av Ringeriksbanen skal gå, burde dette vært bedre belyst.

Vi mener at mål for utbyggingstiltaket i større grad kunne gjenspeilet tiltakets overordnede målsetting, som er godt rettet mot samfunnet tiltaket er ment å betjene. Det hadde også vært ønskelig med en klarere etterprøving av måloppnåelse med de anbefalinger utredningen gir i forhold til overordnede mål for tiltaket.

Det gjenspeiler en stor grad av usikkerhet i analysen når man først framfører prognoser og deretter viser til senere beregninger som gir andre tall (jmf. Banenettets kapasitet s. 61).

Friluftstinteresser

Vi finner analysen av virkningne for friluftsliv og rekreasjon for overflatiske. Vi savner en bedre beskrivelse/oversikt over berørte nærfriluftsområder, og mener også at utredningen burde omfattet en analyse av hvilke brukergrupper som anvender de forskjellige områdene (jmf. OOFs uttalelse 14.04- 93).

Alternativ H1B ville gi uakseptable konsekvenser for friluftsliv og rekreasjon øst for Stabekk. Det er positivt at det anbefales en annen løsning. Vi savner en vurdering av konkrete alternativer dersom området beslaglegges i anleggsperioden, ved en gjennomføring av alternativ H2B (jmf. s. 66, 116).

Vurderingene av konkrete effekter på naturmiljø, og avbøtende tiltak under dette tema er til dels for kortfattet. Særlig gjelder dette effekter for vassdragene og tilleggende områder (s. 57, 96, 120, 133). Vi forutsetter at man ved utbyggingen forholder seg til retningslinjer nedfelt for vassdragene i Verneplan 1 (s. 57). Det blir opplyst at Jongsveien naturminne og muligens Kampebråten naturreservat vil bli berørt ved alle de 3 alternativer (s. 58), og vi savner også under dette punktet en grundigere redegjørelse (s.125). Forøvrig må det settes som premiss at vernede områder ikke skal berøres (jmf. vernebestemmelser).

Det er positivt at man i utredningen framhever at det må tas spesielle hensyn for å ivareta framkommeligheten på turveiene/stiene langs Lysakerelva (s. 66). I dette området har fotgjengere allerede dårlige forhold fordi jernbane og E-18 må passeres i underganger. Disse er slik utformet at mange kvier seg for å gå der store deler av døgnet, fordi de føler seg utrygge. Utbyggingen må skje på en slik måte at man ikke får en tilnærmet sammenhengende lang undergang. Man må ivareta trivsel og trygghet, og sørge for at undergangene brytes opp slik at de blir kortere og mindre isolert.

Vurdering

Tunneler vil generelt gi minst ødeleggelse av landskapet, men fordi H10 i hovedsak følger nåværende linjeføring er dette alternativet akseptabelt mellom Skøyen og Lysaker. OOF slutter seg derfor til Jernbaneverkets foreløpige anbefaling:

- * Skøyen- Lysaker: alternativ H10
- * Lysaker- Sandvika: alternativ H2B
- * Sandvika- Asker: alternativ Ræverudlinja

Sammendrag

OOF er ikke fornøyd med den foreliggende utredningen fordi den er for kortfattet på visse områder og fordi den ikke vurderer konsekvenser for Ringeriksbanen.

Utbyggingen må skje så den ikke kommer i konflikt med de bestemmelser som gjelder for vernede områder.

OOF slutter seg til Jernbaneverkets foreløpige anbefaling.

Med vennlig hilsen

Oddvin Lund

Oddvin Lund

Fungerende gen.sekr.

Inger Merete Vereide
Inger Merete Vereide
konsulent

28.09.97

F9a

1377
27

Jernbaneverket	KAST: 1377
ARKIVET DRAMMEN	
Sak/Dok.nr.: 97/4149	
Arkivbet.: 1D 552	

Til Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Høringsuttalelse fra

Styret for sameiet Nedre Skogvei med 40 husstander

Ang. Jernbaneverkets planer om nye togtrasseer

SKØYEN - LYSAKER

Jernbaneverket har laget en plan over ønsket utvikling av togtrassene vest for Oslo. Disse planene har 4 togspor i dagen mellom Skøyen og Lysaker. Dette er et bo-område med mange husstander i umiddelbar nærhet som allerede idag har stor støybelastning fra dagens eksisterende togtrasse og nåværende og fremtidig trafikkøkning på E18. Konsekvensutredningen for den planlagte utvidelse H10 tar ikke hensyn til, eller legger vekt på, den raseringen av et bomiljø som de her legger opp til.

Etter gjennomgåelse av konsekvensutredningen og de ulike forslagene ser vi at Jernbaneverkets forslag bare tar hensyn til de økonomiske sidene av saken. Dette er ikke i samsvar med den profilen de sier de ønsker å ha, nemlig å forfekte en miljøprofil inn i år 2000.

Denne saken er av svært stor betydning for store bo-områder med mange mennesker, men er behandlet med total likgyldighet av Jernbaneverket. Det er ikke sendt ut informasjon til noen husstander i områdene, og folk får sjokk når de hører om planene. I sommer sendte de flittig ut informasjon hver uke om utbedringer på sportrasseene i samme område, men i en så stor og betydningsfull sak som denne, foreligger det ikke et eneste skriv med opplysninger om saken. Det ble sagt på et lite annonsert møte på Ullern Skole at slik informasjon var gitt, men det medfører ikke riktighet.

167

Styret for Sameiet Nedre Skogvei med 40 husstander retter en skarp protest mot forslaget H10, eller varianter av dette alternativet.

Det eneste akseptable alternativet for videre bearbeiding er J5.

Dette forslaget med tunnell-løsning i 4 spor og lokaltog i eksisterende togtrasse er den eneste veien man kan planlegge når man planlegger for det nest århundre.

Vi håper på å få tilsendt informasjon om videre utvikling i saken, og at det blir lagt vekt på ulike protestskriv og underskriftskampanjer som vedrører saken.

Med hilsen fra styret for Sameiet Nedre Skogvei

Tove Richter

Kontaktperson for sameiet:

Tove Richter
Nedre Skogvei 4 C
0281 OSLO

28.09.97

Til Oslo Plan og Bygningsetat
Trondheimsveien 5

F96
63124
JEP
930065141

Høringsuttalelse fra
Styret for sameiet Nedre Skogvei med 40 husstander

Ang. Jernbaneverkets planer om nye togtrasseer
SKØYEN - LYSAKER

Jernbaneverket har laget en plan over ønsket utvikling av togtrassene vest for Oslo. Disse planene har 4 togspor i dagen mellom Skøyen og Lysaker. Dette er et bo-område med mange husstander i umiddelbar nærhet som allerede idag har stor støybelastning fra dagens eksisterende togtrasse og nåværende og fremtidig trafikkøkning på E18. Konsekvensutredningen for den planlagte utvidelse H10 tar ikke hensyn til, eller legger vekt på, den raseringen av et bomiljø som de her legger opp til.

Etter gjennomgåelse av konsekvensutredningen og de ulike forslagene ser vi at Jernbaneverkets forslag bare tar hensyn til de økonomiske sidene av saken. Dette er ikke i samsvar med den profilen de sier de ønsker å ha, nemlig å forfekte en miljøprofil inn i år 2000.

Denne saken er av svært stor betydning for store bo-områder med mange mennesker, men er behandlet med total likgyldighet av Jernbaneverket. Det er ikke sendt ut informasjon til noen husstander i områdene, og folk får sjokk når de hører om planene. I sommer sendte de flittig ut informasjon hver uke om utbedringer på sportrasseene i samme område, men i en så stor og betydningsfull sak som denne, foreligger det ikke et eneste skriv med opplysninger om saken. Det ble sagt på et lite annonsert møte på Ullern Skole at slik informasjon var gitt, men det medfører ikke riktighet.

Styret for Sameiet Nedre Skogvei med 40 husstander retter en skarp protest mot forslaget H10, eller varianter av dette alternativet.

Det eneste akseptable alternativet er å støtte Ullern bydelsplan og Oslo Plan og Bygningsetats forslag.

Dette forslaget med tunnel-løsning i 4 spor og lokaltog i eksisterende togtrasse er den eneste veien man kan planlegge når man planlegger for det nest århundre.

Med hilsen fra styret for Sameiet Nedre Skogvei

Tove Richter

Kontaktperson for sameiet:
Tove Richter
Nedre Skogvei 4 C
0281 OSLO

108

24 SEPT 1987

169

PGV

Ullern Bydel v/ Myhre.v/bydelsutvalget
Plan og bygningssetaten Oslo kommune v/Tor Indrevoll
Jernbaneverket Sør v/ Petter Grimsgaard

SS

FIO

Kass.kode	
97.4149
10.752

Hermed oversendes liste over underskrifter fra Bestum området med navn og adresse til den enkelte, ialt 38 underskrifter, i protest mot NSB's planlagte nye dobbeltspor i dagens trase fra Lysaker til Skøyen, alternativ H 10 og H 10 T. Vi ønsker alternativet hvor alle fire spor blir lagt i tunnel (alternativ J5 evt. J6). Dette til underretning fra Bestumbeboere som direkte eller indirekte blir berørt av Jernbaneverkets foreslåtte 2 alternativ hvor dobbeltsporet blir bygget i dagens trase.

Med hilsen
Steinar J. Stenby
leder underskriftkampanje Bestum.

SSS

Plan og bygningssetaten Oslo kommune

UNDERSKRIFTKAMPANJE ANGAENDE NSB NYE DOBBELTSPOR
OSLO / ASKER

Undertegnede som bor langs eller ved jernbanetraseen fra Skøyen til Lysaker protesterer mot anlegg av planlagt nytt dobbeltspor for hurtigtog langs eksisterende trase (Alternativene H10 H10T og H20)

Disse alternativene forårsaker ekspropriering av grunn og riving av diverse hus
Vi ønsker tunnelalternativet med 4 spor i tunnel.

For aksjonisten
Steinar J Stenby

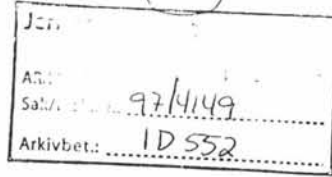
Adresse Nedre Skogvei 24
0281 Oslo

(Merknaden er underskrevet av 38 beboere i Bestum-området.)



IDRETTSLAGET JARDAR

POSTBOKS 15, 1312 SLEPENDEN



28. september 1997

Bærum Kommune v/Planetaten

Jernbaneverket

Kopi: Bjørnegård Ungdomskole v/ Rektor Grete Palm
Tanum Vel v/ Alexander Nansen

DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER, HØRINGSUTTALELSE

Vi viser til Jernbaneverkets konsekvensutredning og Bærum Kommunes kommunedelplan om den planlagte utbyggingen av dobbeltsporet. IL Jardar er et av Bærum's største idrettslag med 1050 aktive medlemmer. Den anbefalte trasé «Reverudlinjen» vil i meget stor grad berøre vår virksomhet da et av sporene er planlagt over vår nåværende grusbane og et nyetablert treningsfelt på gress. Den planlagte utbyggingen har også de siste 2-3 årene hindret oss i å komme igang med byggingen av en ny gressbane for klubben. Gressbanen har siden 1995 vært med på Bærum Kommunes prioriterte plan for anleggsutbygging.

Vår fotballgruppe har ca. 450 spillere fordelt på 32 lag. Vi opplever kraftig tilvekst og regner med å ha over 500 spillere og 40 lag innen år 2000. Årsaken til dette er store barnekull, 200 nye boenheter på Emma Hjort, flere nye jentelag og generelt stor interesse. I tillegg skal vårt senior kvinnelag i begynnelsen av oktober spille kvalifisering om opprykk til eliteserien. Sammenlignet med de fleste klubber på vår størrelse, har IL Jardar ca 1/3-del av normal banekapasitet. I løpet av sesongen er vår grusbane opptatt med kampavvikling ca 70% av aktuell treningstid. I skoletiden benyttes grusbanen av elevene ved Bjørnegård Ungdomskole.

Vi i IL Jardar har registrert at det i kommunedelplanen forutsettes bygging av midlertidig banekapasitet i anleggsperioden. **Vi krever at dette blir gjennomført på en skikkelig måte.** Den midlertidige banekapasiteten må ha god kvalitet og minst samme kapasitet som vi har idag. Uten en slik midlertidig ordning blir det umulig for oss å gi et akseptabelt tilbud til våre spillere. Vi har erfaring fra at barn og unge i alderen 12-18 år som mister sitt idrettstilbud over en periode, lett slutter med sin positive og utviklende fritidsaktivitet.

Et av de planlagte sporene vil gå inn i fjellet noen meter fra klubbhuset vårt. Huset benyttes som barnehage om dagen, to-tre arrangementer hver kveld og leies ut til selskaper i helgene. **Vi krever** at det gjennomføres omfattende tiltak mot strukturstøy i området rundt klubbhuset. Det er i tillegg svært viktig for oss at barnehagen kan drives med god kvalitet også i anleggsperioden. Riggområdet **må** legges lengst mulig vekk fra skolen og vårt område.

Utbyggingen vil få store konsekvenser for svært mange i vårt område. Vi tror derfor at det vil være strategisk meget klokt av Bærum Kommune og Jernbaneverket å sørge for at lokalmiljøet faktisk kan bli et bedre sted å bo etter utbyggingen. IL Jardar foreslår derfor at

«Bjørnegård Idrettspark» etableres som del av utbyggingen.

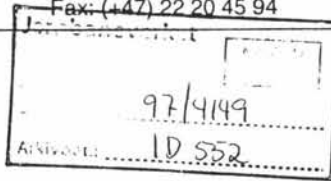
Idrettsparken kan f.eks. inneholde grusbane, ny gress- / kunstgressbane, baner for sandvolleyball, basketballbane, aktivitetsslette med gressunderlag, ballvegger, skateboardanlegg, hinderløype, og andre anlegg. På denne måten kan holdningen til hele utbyggingen snus fra svært negativ til positiv.

IL Jardar ber forøvrig om å få være **aktivt med** i den videre planlegging.

På vegne av Hovedstyret


Arne Bjøntegaard
Leder IL Jardar





Oslo 24.10.97

Asker kommune, Postboks 353, 1371 ASKER
Bærum kommune, Tekn. etat, Postboks 123, 1351 RUD
Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, Trondheimsveien 5, 0560 OSLO
Jernbaneverket Region Sør, 3006 DRAMMEN

HØRINGSUTTALELSE ANGÅENDE NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Dette er våre kommentarer til de tre foreslåtte kommunedelplanene for Oslo, Asker og Bærum samt til Jernbaneverkets KU2. Vi beklager at vi ikke har overholdt fristene, og at vi blir nødt til å slå kommunedelplan- og KU2-kommentarene sammen til én uttalelse. Vi håper likevel at kommentarene vil tas til etterretning. Vedlagt er også våre kommentarer til FDP-Vest.

Innledning

Natur og Ungdom er i utgangspunktet svært positivt innstilt til utbygging av jernbane - da framfor vei. Bilen har i dag et stort konkurransefortrinn ved at den er raskere og har omtrent samme reisekostnader som toget. Derfor er det svært viktig å styrke de kollektive transportmidler i forhold til bilismen. Dette kan en ny jernbanetraseé med rettere spor og raskere togsett bidra til. (Jfr hovedmålet i fylkesdelplanen om at mest mulig av framtidig trafikkvekst skal transporteres med jernbane og andre kollektive transportmidler.) Derfor ser vi det som svært viktig at det nye dobbeltsporet bygges ut rakst og at hele traseen utbygges på en gang. Dette krever selvfølgelig stor økonomisk og politisk vilje både blant kommunene, fylkeskommunen og staten. Vi vil oppfordre de offentlige forvaltningsorganene til et snarlig og tett samarbeide om den nye jernbanetraseen.

Tunneler

Noen av forslagene til traseer kan være til større skade enn gagn. Tunneler trenger ikke å være positivt for miljøet, da det blir mye overskudd av fyllmasser. Fyllmassedeponering er et stort problem for Oslo-området i dag, både når det gjelder tungtransport og plasseringen av overskuddsmassene. Vi vil derfor at mest mulig av overskuddsmassene fra tunnelene hvis mulig blir brukt til utjevninger videre i prosjektet, og andre nyttefunksjoner i forbindelse med bygginga.

Man ser i disse dager også hva som har skjedd med «Gardermobanen» og Romeriksporten, og grunnvannsproblemene i området rundt. Dette er et trist eksempel på hva dårlige eller fraværende forberedelser og undersøkelser kan resultere i. Derfor ser Natur og Ungdom det som vesentlig at det blir foretatt svært grundige undersøkelser av grunnforhold og annet før man setter igang nye tunnelprosjekter. I noen tilfeller vil tunneler være den beste løsningen, men da må en også ta visse forhåndsregler før bygginga starter. Vi håper man har lært av erfaringene fra Gardermobanen.



Fornebu

Det blir i dag planlagt både boliger og næringsvirksomhet på det som i dag er Fornebu Lufthavn. Det faktum at det vil bo og arbeide et betydelig antall mennesker der, gjør det meget viktig at det blir lagt opp gode planer for T-bane og/eller andre skinnegående transportmidler til Fornebu. Utforminga av nye Fornebu må gjøres med hensyn på at man her har en enestående mulighet til å forme et lite transportkrevende arealbruk på området. Mye av trafikkeksten framover vil komme fra dette området, og man har derfor en gylden mulighet til å bevege seg i retning av miljømålsetningen om ta veksten kollektivt, som er nedfelt i FDP-Vest. Det bør også være et mål å redusere transportbehovet. Vi ber om at transportmessige forhold vektlegges ved utforming av det nye boligområdet.

Tilrettelegging for «myke trafikanter»

Natur og Ungdom mener det i stor grad bør utbygges både gang- og sykkelveinett i forbindelse med det nye dobbeltsporet på strekningen Skøyen - Asker. Det er viktig å unngå bilbruk på korte strekninger, og da gjerne mellom hjem og stasjon. En såkalt «bike and ride»-løsning har fungert bra mange steder, og vil bidra til at flere bruker sykkel. Gode muligheter for sykkelparkering på stasjonene er derfor viktig.

Alternativene

Skøyen - Lysaker

Natur og Ungdom går inn for alternativ H10. Det er av stor betydning at det ikke blir skapt store mengder fyllmasse ved unødvendig mye tunnelbygging. Vi er derfor av den oppfatning at H10 er det mest hensiktsmessige trasévalget. Rett linjeføring er bra med tanke på hurtiggående fjerntog. Men vi er ikke for en utvidelse av E18, og vil derfor gå imot alternativ H10 hvis dette innebærer en kapasitetsutvidelse på E18.

Da blir J5 eneste reelle alternativ, men dette er ikke ønskelig fordi tunnelstrekningen blir alt for lang. Dessuten synes vi ikke J5 gir en god nok betjening av Fornebulandet, og at det derfor ikke er ønskelig å la jernbanelinja svinge unødvendig mye for å oppnå en dårlig betjening av Fornebu. Fornebuområdet bør heller betjenes med en egen T-banelinje, eventuelt en kombibane eller annen skinnegående kollektivtransport.

Vi mener imidlertid at H10 fint lar seg forene med en kapasitetsreduksjon på E18, noe vi mener er nødvendig for å redusere veitrafikken på strekningen. Skal vi få bukt med de miljøproblemene biltrafikken i Vestkorridoren skaper, nytter det ikke å utvide kapasiteten, slik at det blir enda mer trafikk. Vi kan heller ikke ha det slik det er i dag, Oslo er sterkt plaget av forurensning fra biltrafikken med den trafikkmengden vi har nå. Eneste løsningen som monner mener vi er å gjøre det mindre attraktivt for folk å velge bilen, og samtidig gjøre det mer attraktivt å kjøre kollektivt. En kapasitetsutvidelse på E18 kan ikke forsvares med miljøargumenter, heller ikke en opprettholdelse av dagens kapasitet.

Lysaker - Sandvika

Natur og Ungdom går inn for alternativ H2B, fordi vi mener de samlede negative miljøkonsekvensene blir minst ved dette alternativet. Men H2B vil medføre et betydelig masseoverskudd, derfor bør det unngås lengre tunnelalternativer andre steder på strekningen, dvs mellom Skøyen og Lysaker. Vi etterlyser en bedre plan for deponering av masseoverskudd (se eget punkt)

Sandvika - Asker

Natur og Ungdom går inn for Ræverudlinja, fordi linjeføringen er bedre enn ved de andre alternativene, den beslaglegger minst jordbruksareler og fordi den berører bebyggelsen mindre enn de andre alternativene. Vi har imidlertid ennå ikke tatt standpunkt til om Ringeriksbanen bør realiseres.

Masseoverskudd

Natur og Ungdom ønsker en bedre utredning for deponering av masseoverskudd, eller såkalt «fyllmasse». I KU2 punkt 6.2. antydes det at en egen konsekvensutredning for håndtering av fyllmasse kan være aktuelt. Vi mener denne må foreligge for vedtak om trasévalg. Kommunedelplanene inneholder gode sammenslutninger om konsekvenser ved valg av trasé. Vi mener dog at masseoverskudd burde ha vært et eget punkt under sammenslutning av konsekvenser.

Fyllmasse er et stort problem blant annet i Osloområdet i dag. Det skaper utrolig mye transport, noe som er til stor sjenanse i de områdene massen fraktes igjennom på vei til fyllplassen. Rent konkret vil det ved valg av trasékombinasjonen H10-H2B-Ræverudlinja bli nødvendig å frakte bort 1.8 millioner m³ fyllmasse. Dette medfører hele 200 000 lastebillasser (KU2). Et lass vil da representere ca samme størrelse som en stor container. KU2 gir oss et glimrende eksempel på hvor mye masser det her er snakk om: Dekk til en fotballbane med 5 meter jord i høyden. Det blir da totalt 60 fotballbaner med 5 meter fyllmasse i høyden, som skal fraktes vekk og plasseres et egnet sted. Dette vil høyst sannsynlig gå hardt ut over kulturlandskapet en rekke steder.

Ingen av de tre kommunenes forslag inneholder en grundig nok beskrivelse av fyllmassedeponeringens konsekvenser, noe vi mener er nødvendig før man kan vedta kommunedelplanene.

Sammendrag (konklusjon)

Natur og Ungdom mener det er svært viktig å gjøre skinnegående transport mer konkurransedyktig i forhold til transport på vei. Derfor mener vi det er viktig med en snarlig utbygging av dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker. Natur og Ungdom er i utgangspunktet skeptiske til mye bruk av tunneler, pga problemene med masseoverskudd, og at folk foretrekker å reise i dagen. På Fornebu må det legges til rette for et lavt transportbehov. I tillegg bør området betjenes av en bybane (kombibane), og ikke av lokal- eller fjerntog mellom Asker og Oslo. Stasjonene må legges godt til rette for fotgjengere og syklistene. Det må lages en grundig utredning om fyllmassetransportens konsekvenser, før vedtak om trasévalg fattes. Vi går inn for alternativene:

H10 - H2B - Ræverudlinja, uten at dette medfører en kapasitetsøkning på E18.

Vennlig hilsen


Martin Aasness


Olaf Reiseegg

Vestre Aker Natur og Ungdom

~~Oslo kommune
Rådhuset
0037 OSLO~~

Oslo 18.10.97

HØRINGSUTTALELSE TIL «FORSLAG TIL FYLKESDELSPLAN FOR TRANSPORTSYSTEMET I VESTKORRIDOREN»

Innledning

Biltrafikken er det største miljøproblemet i Osloregionen. I dag er 270 000 mennesker sterkt plaget av luftforurensning fra biltrafikken i Oslo, og 90 mennesker dør hvert år som følge av denne luftforurensningen (SFT). Mangelfull satsing på kollektivtrafikken har gjennom mange år forverret dette problemet. For å møte miljøproblemene vi står overfor, holder det ikke å bare redusere veksten i biltrafikken, eller stabilisere den. Biltrafikken må *reduseres*.

I forslaget til fylkesdelsplan har man forstått en del viktige poenger, noe vi er svært glade for. Forståelsen av at økt veikapasitet gir økt biltrafikk, er nødvendig for å kunne løse de problemene biltrafikken skaper. Vi støtter fullt ut at kollektivtrafikken må ta det vesentligste av trafikkveksten, og at det trengs en utstrakt satsing på kollektive transportmidler. Likevel mener vi at dette ikke er nok, og det forekommer en del selvmotsigelser i forslaget, som gjør det lite egnet som et verktøy til å løse miljøproblemene.

Mangel på helhet

Forslaget til fylkesdelsplan inneholder så mange motstridende løsninger, at det er vanskelig å finne helheten. Denne tvetydigheten gjør det håpløst å forstå hva planen egentlig mener. Følgende setning er et godt eksempel på dette: «Denne framtidige ubalansen mellom tilbudt vegkapasitet og mulig trafikkvekst på vegnettet tilsier at det er tvingende nødvendig med ulike former for virkemidler som demper/hindrer biltrafikkveksten i Vestkorridoren, selv med økt vegkapasitet, samtidig som dagens miljølempen fra biltrafikken må reduseres». I én setning klarer man her å vise selve svakheten ved hele forslaget. Man klarer ikke å bestemme seg for om økt veikapasitet er med på å bedre fremkommelighet og miljøforhold, eller bidrar til å øke den trafikken som skaper problemene. Vi kan ikke forstå hvorfor man ønsker å fortsette utbyggingen av veinettet, når man samtidig mener at kapasitetsøkninger bidrar til økt trafikk. Å legge til rette for økt trafikk, for deretter å sette igang en rekke tiltak for å redusere den igjen, synes for oss som en lite gjennomtenkt strategi.

Nei til økt veikapasitet

Natur og Ungdom mener kapasitetsøkende veiprosjekter øker de globale miljøproblemene, og heller ikke fjerner lokale miljøproblemer totalt sett. Når «flaskehalsen» fjernes, flyttes problemene til andre steder, og det legges til rette for en generell trafikkvekst. All erfaring viser at man ikke kan bygge seg ut av trafikk- og miljøproblemene, etter en stund får man det samme kapasitetsproblemet i større målestokk. Ny og mer miljøvennlig teknologi løser ikke forurensnings problemene når trafikken samtidig øker i omfang. Natur og Ungdom mener en kapasitetsøkning på E18 i Vestkorridoren er dårlig miljøpolitikk, og går derfor imot begge alternativene som er foreslått.



Trafikkreduserende virkemidler

Planforslaget sier at «positive» virkemidler må kombineres med restriksjoner på biltrafikken hvis kollektivtrafikken skal ta mer enn halvparten av trafikkveksten. Natur og Ungdom mener kollektivtrafikken skal ta langt mer en halvparten av veksten. Dette vil vi få til ved hjelp av tiltak som parkeringspolitikk, veipricing, differensierte bompengetakster, og stengning av veier i sentrum. Setninger som «...og en eventuell senere avklaring av hvordan, eventuelt hvor eller om, utbedring av vegsystemet skal følges opp av vegpricing eller andre typer tiltak som regulerer vegtrafikkens nivå.» viser liten eller ingen vilje til å ta i bruk slike virkemidler. Fylkesdelplanen bør inneholde konkrete tiltak som virkelig kan redusere veitrafikken.

Kollektivtrafikk

Natur og Ungdom er svært positive til de konkrete tiltakene som foreslås for å bedre kollektivtilbudet. Men den parallelle satsingen på veitrafikken, gjør at planforslaget totalt sett ikke utgjør noen stor miljøforbedring. Ved å utvide veikapasiteten slik det foreslås, reduserer man konkurranseevnen til kollektivtrafikken i forhold til bilen. Natur og Ungdom går inn for alle de konkrete tiltakene for kollektivtrafikken som er foreslått i FDP-Vest. Vi vil presisere at miljøgevinsten ligger i å forbedre kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til bilen.

Sykkelveinett

For å unngå økt bilbruk til transport på korte avstander er det svært viktig med et godt utbygd gang- og sykkelveinett. Natur og Ungdom er svært fornøyd med planforslagets behandling av dette temaet.

Reduksjon av transportbehovet

Planforslagets oppfølgingspunkter i forhold til en mer bærekraftig arealbruksutvikling er Natur og Ungdom svært fornøyd med. Å se lokalisering av skoler, barnehager, og øvrig tjenestetilbud i sammenheng med boliger og arbeidsplasser er et viktig virkemiddel for å redusere transportbehovet. Dette gjelder ikke minst utformingen av nye Fornebu, der man nå starter «med blanke ark». FDP-Vest bør derfor stille strenge krav en lite transportkrevende arealbruk på Fornebu. Det er positivt med miljørevisjon av eksisterende planer. Natur og Ungdom støtter forslaget tiltak for mer bærekraftig arealbruksutvikling, men synes planen bør presisere nødvendigheten av et redusert transportbehov ytterligere.

Planens hovedmål

Natur og Ungdom er uenig i formuleringen av planens hovedmål. Vi forslår hovedmålet endret til: «Utviklingen av transportsystemet i Vestkorridoren skal gjøre det mulig å redusere biltrafikken, kollektivtrafikken skal ta det vesentligste av framtidig trafikkvekst på viktige reiserelasjoner. Investeringer i vegsystemet skal ha som formål å redusere trafikkulykker, og ikke øke vegkapasiteten. Et bedret kollektivtilbud skal avlaste vegsystemet, og kombinert med trafikkregulerende tiltak gi bedre avvikling for næringslivets transporter. Kollektivtrafikk skal ikke forsinkes av bilkøer».

Konklusjon

Natur og Ungdom mener forslaget til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren må bli klarere på om kapasitetsøkninger i veinettet er til fordel for miljøet, noe vi mener det ikke er. Vi er imot kapasitetsøkninger i veinettet i Vestkorridoren. Fylkesdelplanen bør inneholde konkrete tiltak som virkelig kan redusere veitrafikken. Natur og Ungdom går inn for alle de konkrete tiltakene for kollektivtrafikken som er foreslått i FDP-Vest, men presiserer at miljøgevinsten ligger i å forbedre kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til bilen. Natur og Ungdom er svært fornøyd med planforslagets behandling av gang- og sykkelveinett. Vi støtter forslaget tiltak for mer bærekraftig arealbruksutvikling, men synes planen bør presisere nødvendigheten av et redusert transportbehov ytterligere.

Den økningen i biltrafikken prognosene viser, er helt uforsvarlig for helse og miljø. Vi må være klar over at vi står overfor et valg - om utviklingen skal styre oss, eller vi styre utviklingen.

Vennlig hilsen

Martin Aasness
Vestre Aker NU

Roald Ramsdal
Bærum NU

Olaf Reisegg
Vestre Aker NU



VENNERSBORG AS

Bærum Kommune
Rådmannen
Postboks 23
1301 Sandvika

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

F13

(16) 7 37

Jernbaneverket		Kass.kode
ARKIVET DRAMMEN		
Sak/Dok.nr.:	97/4149	
Art.lebets:	12.552	

PGV

Oslo, den 25.09.97

AD: Høringsuttalelse vedrørende nytt dobbeltspor Skøyen- Asker.


I forbindelse med Jernbaneverkets planer om nytt dobbeltspor gjennom Bærum kommune, har vårt selskap sett på ulike konsekvenser for deler av traseen og vurdert alternative utnyttelser av arealer som blir berørt av utbyggingen.

Vennersborg AS har identifisert området ved Jong som et område der arbeidene med traseen vil medføre til dels store og omfattende anleggsarbeider som vil kunne ødelegge landbruksarealene. Området ved Jong vil dessuten være lokalisering for et betydelig riggområde i forbindelse med tunneldriften for de to sporene. Vi har derfor tillatt oss å se på en alternativ utnyttelse av deler av arealet, og lagt hovedvekten på at området fortsatt skal fremstå som et område med klare miljømessige kvaliteter både som landskapsområde, boligområde og område for lek og fritid.

Vårt forslag er å endre reguleringsformålet for hele området som blir berørt som rigggareale fra jordbruk til grøntområde og byggeområde for omsorgsboliger. Vi har vedlagt en ideskisse som viser en utnyttelse i tråd med dette. Vi har kalt vårt forslag: "Fra jordbruk til hagebruk. Omsorg og livslop i grønne omgivelser". Skissen viser en bebyggelse som ligger i randsonen av grøntarealet med hovedvekten av bebyggelsen lagt inntil Slependsveien. Vennersborg AS foreslår etablering av minimum 50 omsorgsboliger med kommunal tildelingsrett og ca. 100 boliger med livsløpsstandard fordelt på tomannsboliger og rekkehus. I tilknytning til omsorgsboligene etableres det en service- og omsorgsbasis som kan betjene alle boligene i prosjektet, samt være et aktivum for øvrig bebyggelse og beboere i området. Dette vil kunne styrke mulighetene for at personer som bor i nærheten rundt Jong vil kunne bli boende i sine egne boliger selv med betydelig pleie og omsorgsbehov. Boligene i selve prosjektet vil utformes slik at de er et reelt alternativ til institusjon og vil således avlaste kommunens behov for nye institusjonsplasser. Vår erfaring er at eldre i Bærum etterspør denne typen boliger.

Vennersborg AS har kontaktet grunneier i forbindelse med vårt initiativ som er kjent med at vi svarer på kommunens og Jernbaneverkets høring.

Vennersborg AS vil, avhengig av tilbakemeldinger, komme tilbake med innsending av et privat reguleringsforslag for området i løpet av vinteren 97/98.

Med hilsen
VENNERSBORG AS

Eivind Haugland
Adm. Direktør

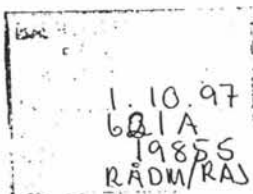
* Vi har flyttet. Ny adresse er Rådhusgaten 26. Nytt telefonnummer er 23 10 04 40. Faks som tidligere.

Adresse:	Rådhusgt. 20 0151 OSLO	Telefon:	22 43 30 98 22 43 52 97	Bank:	F. Landbanken a.s. 80 05 48672	Fordiale nr.	95250660
----------	---------------------------	----------	----------------------------	-------	-----------------------------------	--------------	----------

124



Bærum Kommune
Rådmannen
Postboks 23
1301 SANDVIKA



F14



NCC EEG-HENRIKSEN

NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS

Mariboegate 13
Postboks 56 Sentrum
0101 Oslo
Telefon 22 98 68 00
Telefax 22 98 69 70
NO 914 597 056 MVA

Oslo, 30. september 1997

Høringsutkast datert august 1997 til ny kommunedelplan vedrørende nytt dobbelt jernbanespor gjennom Bærum

Vi viser til ovennevnte høringsutkast og vil herved få fremkomme med NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' merknader til utkastet.

1 Innledning - hovedsynspunkter

NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS er som kjent en betydelig grunneier og interessent i forbindelse med utbyggingen av Lysaker Sentrum. Det foreliggende høringsutkast til kommunedelplan relatert til nytt dobbelt jernbanespor gjennom Bærum, legger opp til tilsidesettelse av allerede vedtatte reguleringsplaner og midlertidig båndlegging. Kravet om nye planer på Lysaker kan forsinke og fordyre NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' utbyggingsplaner og i verste fall lede til at vår utbygging på nordsiden av lokket ikke vil kunne realiseres.

Det synes å fremgå av høringsutkastet sammenholdt med Jernbaneverkets konsekvensutredning at det er Bærum Kommune og ikke Jernbaneverket som vil båndlegge og sikre de aktuelle arealer på Lysaker.

Vi tillater oss i denne forbindelse å minne om utbyggingsavtalen av 13. desember 1989 mellom Bærum Kommune og Byggholt AS som senere ble transportert til Nielsen Nielsen AS, nå NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS.

NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS er av den oppfatning at det vil være i direkte strid med nevnte utbyggingsavtale dersom Bærum Kommune, for å oppfylle rent kommunale behov og ønsker, båndlegger og omregulerer våre områder til andre formål enn det som følger av eksisterende reguleringsplan. Hele formålet med denne avtale har vært å legge til rette for en smidig gjennomføring og utbygging i henhold til vedtatt reguleringsplan for Lysaker Sentrum. I tillit til at vi som utbygger skulle få realisere våre planer, har NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS nedlagt grunninvesteringer på Lysaker i størrelsesorden 150 - 200 millioner kroner. Ikke ubetydelige deler av disse investeringer gjelder veier og andre tiltak i det offentlige interesse.

Dersom NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS nå fratras sin upside i prosjektet, eller dersom kommunen bidrar til å forsinke NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' utbygging ved å vedta kommunedelplanen i den form den foreligger i utkastet, vil det raskt oppstå et betydelig økonomisk tap som NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS vil kreve erstattet av Bærum Kommune. Det blir i denne sammenheng meget viktig for kommunen å være oppmerksom på at man ved å hindre NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' utbyggingsplaner ikke bare står overfor den økonomiske konsekvens man får ved å gjennomføre en ordinær ekspropriasjon og ditto ekspropriasjonerstatning, men at man i tillegg må være forberedt på meget betydelige erstatningskrav fra NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS på grunn av avtalebrudd.

Både fordi Bærum Kommune bør holde seg for god til bryte en avtale i den størrelsesorden det her eventuelt vil være tale om og fordi det fra et rent økonomisk synspunkt vil være langt gunstigere for kommunen, er det vår oppfatning at man bør finne andre arealer på Lysaker enn de arealer NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS har rett til å bygge ut i henhold til utbyggingsavtalen, til å løse de kommunikasjonsmessige forhold høringsutkastet omtaler. NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS ber derfor om at kommunen omgående beslutter at man likevel ikke vil sette ut av kraft reguleringsplanene/bebyggelsesplanene for Lysaker for såvidt gjelder NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' arealer på nordsiden av E18.

Vi vil i det følgende gå noe nærmere inn på en del av enkelthetene rundt de forhold som er omtalt ovenfor.

2 Utbyggingsavtalen - historikk i utbyggingen

Utbyggingsavtalen ble inngått mellom Bærum Kommune på den ene side og Byggholt AS som utbygger på den annen side, den 13. desember 1989. Senere er avtalen som kjent blitt transportert til Nielsen Nielsen AS, nå NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS. Avtalen burde være vel kjent i Bærum Kommune, men både høringsutkastets fullstendige taushet rundt avtalen og et generelt inntrykk av at kunnskapen om avtalen i kommunen, særlig i de senere år, er begrenset til enkelte sentrale kommunalt ansatte medarbeidene, gjør det nødvendig med en liten oppsummering av en del hovedpunkter.

Det er på det rene at Bærum Kommune også ved inngåelsen ved utbyggingsavtalen var meget bevisst på at Lysaker Sentrum var og kom til å bli et trafikknutepunkt i kommunen. Avtalen tar derfor høyde for et terminalområde med oppstillingsareal for buss og taxi, nødvendig tilknytning til offentlig vei, trafikkdelere, oppholdsareal for passasjerer samt gangadkomst m.v. Utbygger er i avtalen pålagt omfattende og økonomisk sett svært tyngende plikter nettopp for å sikre Lysaker de kvaliteter som er nødvendig som et trafikknutepunkt. Det følger av avtalens pkt. 2 at siktemålet er å legge forholdene til rette for en smidig gjennomføring av vedtatt reguleringsplan for Lysaker Sentrum. Avtalen forutsetter videre at det kan ta noe tid før prosjektet kommer til utførelse og at utbygger har rett til å fremme forslag til nye reguleringsplaner dersom endrede behov tilsier dette. Utbyggers forpliktelser er særlig definert i avtalens pkt. 6.1, mens kommunens forpliktelser bl.a. er definert i avtalens pkt. 6.2. Som allerede nevnt, vil man se at utbygger har påtatt seg meget omfattende og kostbare forpliktelser. Det vises i denne forbindelse eksempelvis til avtalens pkt. 6.1.4.

I anledning høringsutkastet, finner vi også grunn til å fremheve avtalens pkt. 10.2 der det heter:

"Partene holder hverandre gjensidig orientert om prosjektendringer som kan påvirke den annen parts prosjekt vesentlig med hensyn til utførelse, økonomi eller fremdrift."

Vi er i denne forbindelse overrasket over at høringsutkastet til den aktuelle kommunedelplan med de omfattende konsekvenser en eventuell gjennomføring vil ha for oss, ikke er gjort kjent for oss på annen måte enn som en hvilken som helst annen aktør på Lysaker. Heller ikke her har Bærum Kommune overholdt sine kontraktmessige forpliktelser.

Slik NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS ser det, ville i det hele tatt en korrekt avtalemessig opptreden fra kommunens side ha vært å gjort rede for de forpliktelser kommunen har overfor oss i høringsutkastet og konkludert med at den del av Lysaker Sentrum som utbyggingsavtalen gjelder, ikke fritt kan disponeres til andre formål fra Bærum Kommunes side og at de kommunikasjonsmessige forhold kommunen nå måtte ha behov for å løse, dermed i utgangspunktet må løses andre steder. Det er også viktig å være oppmerksom på at vårt prosjekt har vært under utvikling og utbygging i tilnærmet hele den periode som er gått etter avtaleinngåelsen. Dersom kommunen nå skulle velge å vedta en kommunedelplan i samsvar med utkastet samt å gjennomføre denne, vil man derfor ikke bare stanse gjennomføringen av et planlagt prosjekt, men man vil stanse et prosjekt som er under utbygging i henhold til en avtale med kommunen.

Vedlagte utbyggingsplan viser med tydelig klarhet at NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS siden begynnelsen av 1992 kontinuerlig har arbeidet med gjennomføring av prosjektet. I 1994 ble revidert reguleringsplan behandlet og godkjent.

3 Statlige og kommunale behov - hva er det behov for å båndlegge

På side 38 av kortversjonen av Jernbaneverkets konsekvensutredning, fase II, heter det bl.a.:

"Arealbehovet for spor og plattformer i dagen i Lysaker Sentrum i forhold til det arealet jernbanen allerede disponerer i området, er svært begrenset. Det mest arealkrevende i området, vil være kollektivterminal, parkering osv., og dette behovet vil være like stort om stasjonen ligger over eller under bakken."

På den annen side heter det i høringsutkastet til kommunedelplan på side 3 under overskriften viktige kommunale vedtak, bl.a.:

"I tilknytning til KU1 og forslag til program for fase 2, fattet kommunestyret et vedtak den 26.10.1994 som bl.a. innebar: at det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredsstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjerntog."

Disse og andre sitater samt det foreliggende kartmateriale og Jernbaneverkets konsekvensutredning, viser etter vår oppfatning rimelig klart at det ikke er Jernbaneverket, men Bærum Kommune som igjennom sitt høringsutkast initierer båndleggingen av våre eiendommer på nordsiden av E18. Ingen av de traséalternativer Jernbaneverket har presentert og som høringsuttalelsen vedrører, kommer således i konflikt med vår utbygging på nordsiden. Vi må derfor trekke den slutning at det er Bærum Kommune, som for å imøtekomme Bærum Kommunes ønsker og behov, nå foreslår en båndlegging og mulig endret utnyttning av våre arealer i strid med den eksisterende reguleringsplan. Det er dermed vanskelig å se at kommunen kan argumentere med at det er statlige behov og planer som nødvendiggjør de tiltak som antydes i høringsutkastets pkt. 9. Som ovenfor nevnt er NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS av den oppfatning at Bærum Kommune er avtaleforpliktet til ikke å gjøre dette. Under enhver omstendighet er det vår oppfatning at den "båndlegging" kommunen nå legger opp til, jr. det blå skraverte området mellom eksisterende jernbanetrasé og E18, på oversiktsskissene, er gjort langt større enn det det strengt tatt er behov for. Båndleggingen og det skraverte blå felt må derfor begrenses til de områder som ligger utenfor det areal NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS som utbygger er berettiget til å bygge.

4 Konsekvenser dersom kommunedelplanen blir vedtatt i samsvar med forslaget

NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS er innforstått med at en kommune i alminnelighet vil kunne foreta omreguleringer eller vedta kommunedelplaner som fører til at tidligere reguleringsplaner blir endret. Vi mener imidlertid at den inngåtte utbyggingsavtalen setter skranker for Bærum Kommunes muligheter for å foreta omregulering av området.

Avtalen baserer seg på "vedtatt reguleringsplan". Avtalens siktemål fremgår som nevnt av dens pkt. 2 - man skal legge forholdene til rette for en smidig gjennomføring av vedtatt plan.

Avtalen gir videre utbygger rett til å fremme ny reguleringsplan hvis endrede forutsetninger fører til behov for dette. Utbygger gis i så fall rett til å fremme forslag til ny reguleringsplan uten at kommunen har forpliktet seg til å godta eventuelle planforslag. Det er imidlertid ikke inntatt en tilsvarende bestemmelse for så vidt gjelder kommunens adgang til å fremme endringsforslag. Den eneste adgangen for Bærum Kommune til å foreta omregulering finner man i avtalens pkt. 7.6.b. hvorefter Bærum Kommune er gitt adgang til å foreta omregulering dersom utbygger ikke gjennomfører utbygging. All den tid partene har foretatt en slik presisering, vil man etter NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' mening måtte trekke den slutning at Bærum Kommune ikke kan foreta endringer i reguleringsplanen utenom i de tilfeller avtalen konkret omhandler.

De forpliktelser utbygger har påtatt seg trekker etter NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' mening også entydig i retning av at kommunen har bundet seg til ikke å foreta omreguleringer. Det synes nokså åpenbart at det for utbygger må være en klar forutsetning for å påta seg grunnlagsinvesteringer som beløper seg til over kr 150 millioner, at utbyggingen kan gjennomføres i samsvar med eksisterende planer, eller i alle fall at endringene ikke blir gjort i større grad enn at de kalkyler som er gjort for lønnsomhet ved utbyggingen (inklusive grunnlagsinvesteringene) fremdeles blir oppfylt.

NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS mener derfor at Bærum Kommune har bundet seg til ikke å omregulere området, eller i alle fall å gjøre dette i så liten grad at utbyggerens interesser og mulighet for utbygging som forsvarer de foretatte grunnlagsinvesteringene, fortsatt blir ivaretatt. Omregulering i strid med avtalens forutsetninger og bestemmelser kan heller ikke skje i form av kommunedelplanen. Bærum Kommune er således etter NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' mening forvaltningsrettslig bundet til ikke å foreta begrensninger i NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS muligheter til å bygge ut området i samsvar med vedtatt reguleringsplan (R15-40 felt 51 og R9-93 felt S10-

S16) Bærum Kommune er således forpliktet til å inkorporere de vedtatte reguleringsplaner/bebyggelsesplaner i kommunedelplanen.

Uavhengig av spørsmålet om forvaltningsrettslig bundethet for kommunen, vil NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS hevde at Bærum Kommune er avtalerettslig bundet til ikke å sette ut av kraft den vedtatte reguleringsplan slik som kommunedelplanen legger opp til i pkt. 9.2, § 3. Avtalen mellom utbygger og Bærum Kommune inneholder klare elementer av gjensidige ytelser og disse vil bli vesentlig forrykket dersom NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS ikke får gjennomføre sin utbygging i samsvar med reguleringsplanen. Det var en åpenbar forutsetning fra utbyggers side at han som motytelse for de betydelige grunnlagsinvesteringer som måtte gjøres skulle få fullføre et prosjekt som kunne forsvare disse investeringene. Dette var Bærum Kommune innforstått med og kommunens motytelse for at utbygger påtok seg en rekke oppgaver som det offentlige ellers måtte løse, var at den reguleringsmessige status skulle opprettholdes.

Det er derigjennom skapt en klar forventning hos utbygger og i tillit til den inngåtte avtale er det foretatt betydelige grunnlagsinvesteringer. Dersom Bærum Kommune nå bryter avtalen vil det føre til at NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS får et erstatningskrav mot Bærum Kommune for det tap man dermed lider. Det er allment akseptert at forventning hos grunneier som har påtatt seg økonomiske oppofrelser i tillit til en reguleringsplan, kan ha et grunnlag og en styrke som tilsier at det gis erstatningsvern. At erstatningsvern i dette tilfellet foreligger må være åpenbart, all den tid vi likefrem hadde en avtale med Bærum Kommune som sikret gjennomføringsmuligheten i relasjon til kommunale planer.

NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS har pr. dato investert beløp i størrelsesorden kr 575 000 000 i området. Av dette utgjør kr 150 - 200 millioner i rene grunnlagsinvesteringer. Dersom de gjenstående bygg i henhold til gjeldende reguleringsplan ikke tillates oppført, vil en vesentlig del av grunnlaget for å kunne foreta grunnlagsinvesteringer i nevnte størrelsesorden falle bort idet disse utgjør ca. halvparten av utbyggingsarealet.

I tillegg til den rene ekspropriasjon og den ekspropriasjonserstatning som skal utbetales for det areal kommunen eventuelt vil erverve, kommer således også erstatning for det tap NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS lider som følge av avtalebruddet, herunder verdien av det tomteareal som man i henhold til avtalen vederlagsfritt skulle få overskjøtet som en del av kommunens forpliktelser og tapt "upside".

5 Den videre håndtering av Lysaker Sentrum, utbyggingsavtalen og de kommunale planer

Vi forutsetter at Bærum Kommune relativt omgående endrer den kurs som er trukket opp i høringsutkastet med hensyn til båndlegging av de arealer NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS har rett til å utbygge mellom E18 og eksisterende jernbanetrasé.

Som et ledd i NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' planarbeid og utviklingen av NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS' prosjekt har vi allerede i lengere tid samarbeidet nært med såvel veimyndigheter som jernbaneverket om den detaljerte utformingen av vårt prosjekt på nordsiden. Dersom Bærum Kommune nå mener det er behov for å etablere fora for utviklingen av Lysaker Sentrum utover dette, forutsetter vi at kommunen selv tar initiativ i denne forbindelse. NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS er for sin del innstilt på å vise imøtekommenhet overfor kommunen i forhold til slike innspill, ikke bare fordi vi mener dette vil være naturlig i lys av vår rolle som betydelig utbygger på Lysaker, men også fordi vi mener dette vil være i samsvar med utbyggingsavtalens intensjoner.

For øvrig tillater vi oss å uttrykke håp om at Bærum kommune nå vil beflitte seg på å oppfylle de forpliktelser som tross alt ligger nedfelt i utbyggingsavtalen fra 1989 og som NCC Eeg-Henriksen Eiendom AS som utbygger har nedlagt betydelige ressurser i å oppfylle sin del av.

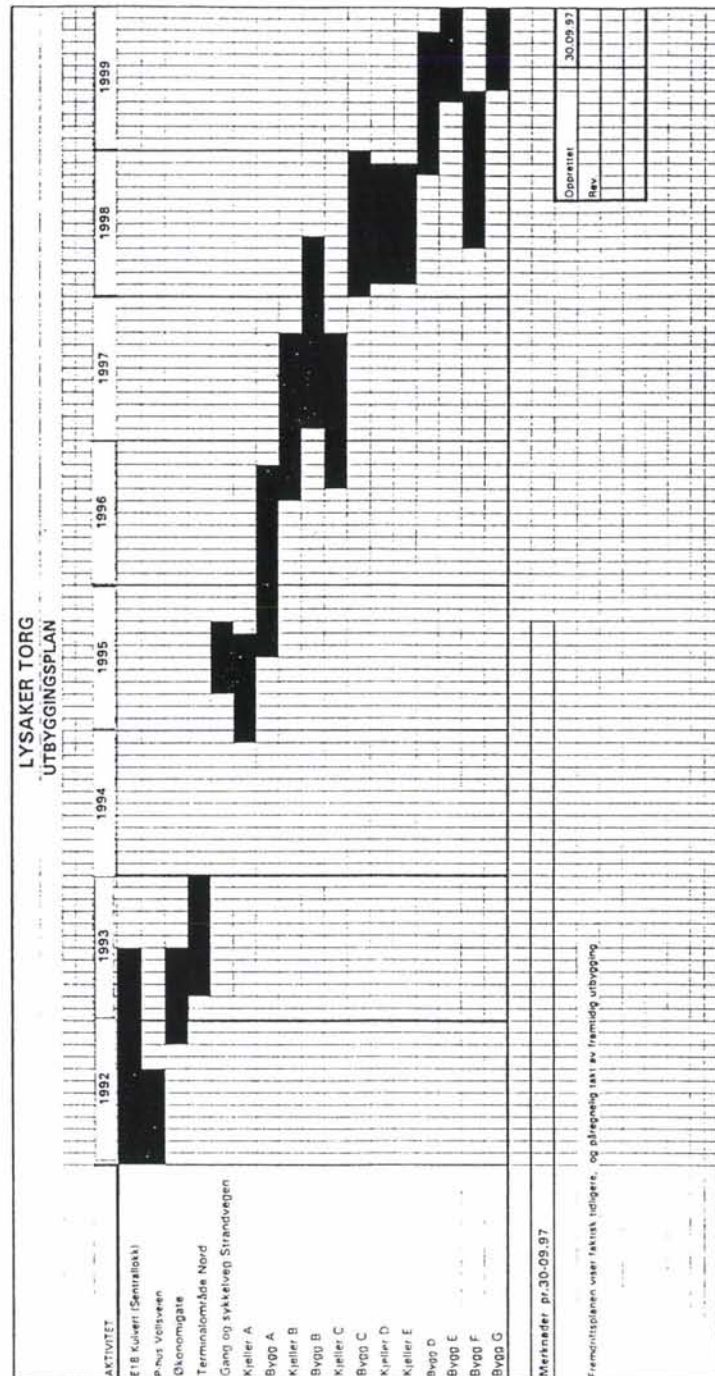
Med vennlig hilsen
NCC EEG-HENRIKSEN EIENDOM AS

Stein Haugbro
Stein Haugbro
Adm. dir.

F:\DATA\ANALYSE\110605\Uplan997

28.09.97 16.04

LYSAKER TORG UTBYGGINGSPLAN



Merknader: pr.30.09.97

Fremdriftsplanen viser faktisk tidspunkt, og påbegynnelse og påseende av fremtidig utbygging.

Bærum kommune
Rådmannen
Rådhuset
Pb 23
1301 SANDVIKA



B/S
22/9-97
621 A
18880
RADM/RAS

Gr

RISE OG PER STØNJUM A/S
GUDOLF ELVA STRADSV. 31
1392 VETTRE



Asker, 15. september 1997.

121

Jernbaneverket
Kassett
97/4149
ID 552

Asker Kommune
Tekniske avdeling
ved Per Christian Hauge.
1370 Asker

Deres ref.: 010.1

Vår ref.:

Sandvika, 19. september 1997

**Offentlig ettersyn -
Kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker**

Det vises til brev datert 28.08.97 vedlagt planutkastet.

Den aktuelle jernbanetraseen ligger utenfor det som Oslofjordens Friluftsråd (OF) har definert som sitt geografiske virkeområde. OF har derfor ingen merknader til planen.

Med vennlig hilsen
OSLOFJORDENS FRILUFTSRÅD

Kristian Ottesen
Kristian Ottesen, e.f.
konsulent

(Tilsvarende merknad er sendt til Oslo og Asker Kommune)

Kopi sendt Jernbaneverket, Drammen.

Ad. Gardemobanen, Askerveien 48, eier Rise og Per J. Stønjum A/S.

Etter opplysninger som ble fremlagt på møte i Samfundshuset torsdag den 11. september 1997, og etter samtaler jeg hadde med representanter for Jernbaneverket, vil jeg fremkomme med følgende fakta.

Askerveien 48, omfatter 1420 m². Utleiet bebygget areal er brutto 465 m² pluss loft. Huset har 3 leieboere, 2 av dem har 1 års kontrakt, den 3. har pr i dag 11 års kontrakt. I tillegg finnes i eget hus, på 30 m², verksted og kontor. Husene er bygget i slutten av 1800 tallet, påbygget 2 ganger, og restaurert flere ganger. Husene har en takstverdi pr. i dag på ca kr. 4 millioner, pluss tomteverdi, som sentrumstomt ligger meget høyt. Huset er erklært vemeverdige.

Hvis det skulle vise seg at den nåværende plan om at huset skal ekspropieres, vil jeg sette frem følgende krav. Full dekning av husets verdi, pluss ekspropieringsdagens pris for eiendomsgrunn.

Asker Kroen Selskapsmat A/S, som sitter på en 11 årskontrakt, vil miste et meget verdi fullt forretningslokale, dere krav kommer selvfølgelig i tillegg til vårt krav.

Det ble antydnet fra Jernbaneverket at huset midlertidig kunne flyttes. Dette kan nok ordnes teoretisk, men jeg sier til meg selv- Hvor?.

Med den beliggenhet huset har kan jeg ikke se noen plass hvor det kan plasseres. Hva dette evt. vil koste er uoversiktlig. Det er opplyst at den nylige flyttingen av Apotekergården kom på 5.5 millioner.

Det jeg ikke kan forstå, er at når man kan bygge store tunneller under Storebelt og Øresund i sand og Kalkstein, så må man jo klare å bygge tunnell i dag i dårlig grund med den erfaring man har her i landet. Forholdene er jo noe annet i dag enn det var i 50 årene.

Jeg mener likeledes AT DET VIL VÆRE TRIST HVIS Askerveien 48 forsvinner. Vennskapen, Langegården, Hasselbakken, Askerveien 48 og 50 utgjør en del av Asker som bør beholdes. Det må være like verdifullt som Fuldalgården og Apotekergården.

Venlig hilsen
for Rise og Per J. Stønjum A/S

Per Stønjum

Boligsameiet AGNESLUND IV.
Postboks 232
1301 SANDVIKA

ARKIVET DRAMMEN	Kass.kode
Saksnummer: 97/4149	43
Arkivbet.: 1D.552	

Sandvika, 19. august 1997.

F17

Bærum Kommune v/Rådmannen.
Rådhuset
1300 SANDVIKA

Kopi:
Jernbaneverket Region Sør, Plankontoret, 3006 DRAMMEN.
Selskabet til Sandvikens Vel, P.B. 32, 1301 SANDVIKA.

Høringsuttalelse til Kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Bærum

Referer til høringen om GardemoenBanen i Bærum i Sandvika Teater, man. 8. september 1997, og samtaler med en av representantene for Jernbaneverket, og presenterer følgende momenter til høringsuttalelsen med frist 1.10.97.:

Lysaker-alternativ med plattform under bakken, er utførlig redegjort for i Kommunedelplanen. Tilsvarende for Sandvika stasjon er ikke dokumentert.

- Vi i Agneslund ønsker en konsekvens-uttalelse (utredning?) tatt med som underlag før endelig beslutning gjennomføres.
- (Herunder ønskes også inkludert en uttalelse/dokumentasjon på hva som ble vurdert, totalt sett, omkring Sandvika sentrum.)
- Hva og hvor mye ble egentlig gjort under analyser av Sandvika sentrum? (Dokumentasjon?)

Vi i Agneslund ønsker nedenforstående forslag om gjennomgående tunnell over bakken forbi Sandvika vurdert i høringsrunden. Vi som beboere, opplever dette som svært viktig for Sandvikas fremtidige totale profil. (Ikke la vårt lille Sandvika bli et eneste stort vei-kryss & en tog-plattform med mye og sjenerende støy!)

Vi vil foreslå å bygge inn Sandvika Stasjon, med støyabsorberende overbygning, og videre bygge inn togsporene fra tunnellåpning midt på Engervannssiden og til tunnellingang på andre siden av stasjonsområdet. (Glasstak? kunne blitt en fremtidig turistattraksjon?)"Tunnell over bakkenivå".

Vi anser dette for et rimerligere alternativ, og i hvert fall mer gledelig for Sandvikas beboere, enn om alle støyberørte hus skal måtte fasade-isoleres, og omgivelser skjemmes av div. "ikke full-gode" støyisolerende tiltak. Gjennomføring av et slikt tiltak vil dessuten antagelig formilde folks reaksjoner på støyen under anleggsperioden, hvis de kan se frem mot en støy-reduert tilværelse (sammenlignet med dagens nivå, jmf. skramling fra gamle tog, godsvogner og calling-informasjon utover stasjonsområdet fra grytidlig til sent på natt!) Dette kan være med å "redde Sandvika Sentrum" fra å bli Plattformen (med stor P).

Vurdering av støyisolerende tiltak tas med i høringsuttalelsen og krav sendes Jernbaneverket:

Vi i Agneslund ønsker utført hos oss:

- Støymålinger mot jernbanen og stasjonsområdet/Engervannssiden
- Tilbud om evt. forpliktende utbedringer. (Terrasser bygges inn?)
- Få vite hva som
1. er besluttet gjennomført på bakkeplan? i naturen?

2. vil skje med godsvogn-støyen, som allerede idag er sjenerende høy? (Jmf. Bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplan, punkt 9.4.1.)
3. Vi ber om at rette vedkommende tar kontakt med styret i Agneslund IV, for å få gjennomført støymålinger.

Vi oppfordrer Rådmannen til å påvirke for at SANDVIKAs fremtid skal "overleve" dobbeltspor-utbyggingen!

For Styret i Agneslund IV:

Eli Sodem
Eli Sodem
(Styremedlem i Agneslund IV)

Styret i Agneslund IV:

Formann:	Norvald Sorgjærd,	Lychesvingen 24.
Sekretær:	Eli Sodem.,	Lychesvingen 20.
Styremedlem:	Øystein Flemmos,	Lychesvingen 16.
Styremedlem:	Kolbjørn Sørheim,	Lychesvingen 18.
Kasserer:	Per Schau,	Lychesvingen 22.



Olav Thon Eiendomsselskap ASA
Vika Atrium, Munkedamsveien 45
Postboks 1368 Vika, 0114 Oslo
Telefon: 22 01 06 00
Telefax: 22 83 60 81
Bankkonto: 6038 05 19561
Org nr.: NO 914 594 685 MVA

Bærum Kommune

Postboks 23
1301 SANDVIKA

F18

31.10.97
621
22767
RADM/RAJ

Deres ref

Vår ref.
HT/lø

Oslo, 29.10.97

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN. NYTT DOBBELTSPOR GJENNOM BÆRUM MED BAKGRUNN I JERNBANEVERKETS KONSEKVENsutREDNING.

Det vises til det engasjementet som Olav Thon Gruppen har ute på Lysaker som eier av Elveveien. Vi deltar i gruppen benevnt "Lysaker terminal, samordningsgruppen", og vi er med i Lysakerelvans Næringsvel (LN). Derfor vil vi bare meget kort kommentere/understreke noen få punkter.

Med de krevende og kompliserte trafikkløsningene en står overfor er det meget viktig å få en helhetlig løsning. Plassering av terminalen på Lysaker synes ikke å være viet den oppmerksomheten den burde ha krav på i Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2. Vi ønsker å understreke betydningen at den bygges under sporene. Vi vil også peke på viktigheten av at det nå blir lagt en gjennomføringsplan og tatt beslutninger, slik at vi som utbyggere kan få en avklaring og sette igang det utviklingsarbeidet vi står overfor. Vi ser med spenning på den videre utvikling, og håper på et godt og positivt samarbeid i denne saken som øvrige saker i Bærum Kommune. Beklager oversittelsen av svarfristen, men det har med det samordningsarbeidet som skjer ute i Lysaker og som vi tror er meget viktig.

Med vennlig hilsen
for **OLAV THON EIENDOMSSSELKAP ASA**

Hjalgrim Thon
administrerende direktør



F19

Oslo, 20. oktober 1997

Bærum kommune,
Rådhuset,
Boks 23,
1301 Sandvika.

24.10.97
621
22143
RADM/RAJ

Kommentarer til kommunedelplan Dobbeltspor Skøyen - Sandvika/Asker

Ut fra høringsuttalelse til kommunedelplan (Bærum), forslag til kommunedelplan (Oslo) og konsekvensutredning fase 2 Dobbeltspor Skøyen - Asker (Jernbaneverket) har vi følgende kommentarer:

- For vestkorridoren må vei og bane ses i sammenheng. Barrierevirkningen vei og bane har mellom boligområder og fjorden må reduseres så langt det lar seg gjøre. Dersom det velges 6-felts vei er det ikke akseptabelt med ny jernbanetrase i dagen.
- Jernbaneverket må gis så store bevilgninger at hele traseen kan utføres under ett. Dette reduserer ulemper i anleggstiden både for reisende og omgivelsene.
- 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.
- Ved å beholde eksisterende trase for lokaltrafikk kan dagens reisende opprettholde sitt reisemønster. For å fange opp flere reisende bør gjenåpning av tidligere stoppesteder vurderes, eventuelt i forbindelse med drift av kombibanen.

Konklusjon

Fornbuområdet må betjenes med et effektivt kollektivsystem, hvor kombibane og jernbane ses i sammenheng. For strekningen Skøyen - Lysaker anser vi derfor ikke J5 som interessant og anbefaler at alternativ J6 utredes nærmere. Alternativ H10T bør foretrekkes framfor H10.

For strekningen Lysaker - Sandvika vil en videreføring av J6 vil gå i tunnel helt fram til Sandvika. Vi anser derfor dette som et likeverdig alternativ til H2B. Velges H10/H10T for Oslo, anbefales H2B

For strekningen Sandvika - Asker vil Rævenudlinjen gi færrest negative konsekvenser, og anses derfor som det beste alternativet.

Med vennlig hilsen
for Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

Gjermund Andersen

Gjermund Andersen

(Tilsvarende merknad er sendt til Oslo kommune)

F20

97/4149

Arkivbet: 10 552

11 SEPT 1997

28

G. A. CARLSEN A/S
Marstranderveien 26, Postboks 81,
1321 Stabekk. Tlf. 67.53.87.67, Fax: 67.53.17.81.

Stabekk, 9. september 1997.

Jernbaneverket Region Norge Sør,
Plankontoret,
3006 Drammen.

KU 2, område 5, Vollsveien - Marstranderveien.
H2B med endret trase lokalspor.

Etter informasjonsmøtet i Sandvika i går ønsker vi å knytte følgende anmerkninger til ovennevnte løsning i forhold til vår eiendom Marstranderveien 26, Stabekk, som er merket med "mulig innløsning" i saksdokumentene.

Man får av planene et umiddelbart inntrykk av at 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.

Det er imidlertid mulig at Deres grunnundersøkelser har vist at B 32-2 er en riktig løsning.

Vi har imidlertid grunnundersøkelser for vår eiendom utført av Noteby i 1967. Vårt bygg er plassert på en fjellhulle med unntak av en kløft i det nordvestre hjørnet hvor det ble kravet ut. På byggets nord- og østside er det dypere løsmasser.

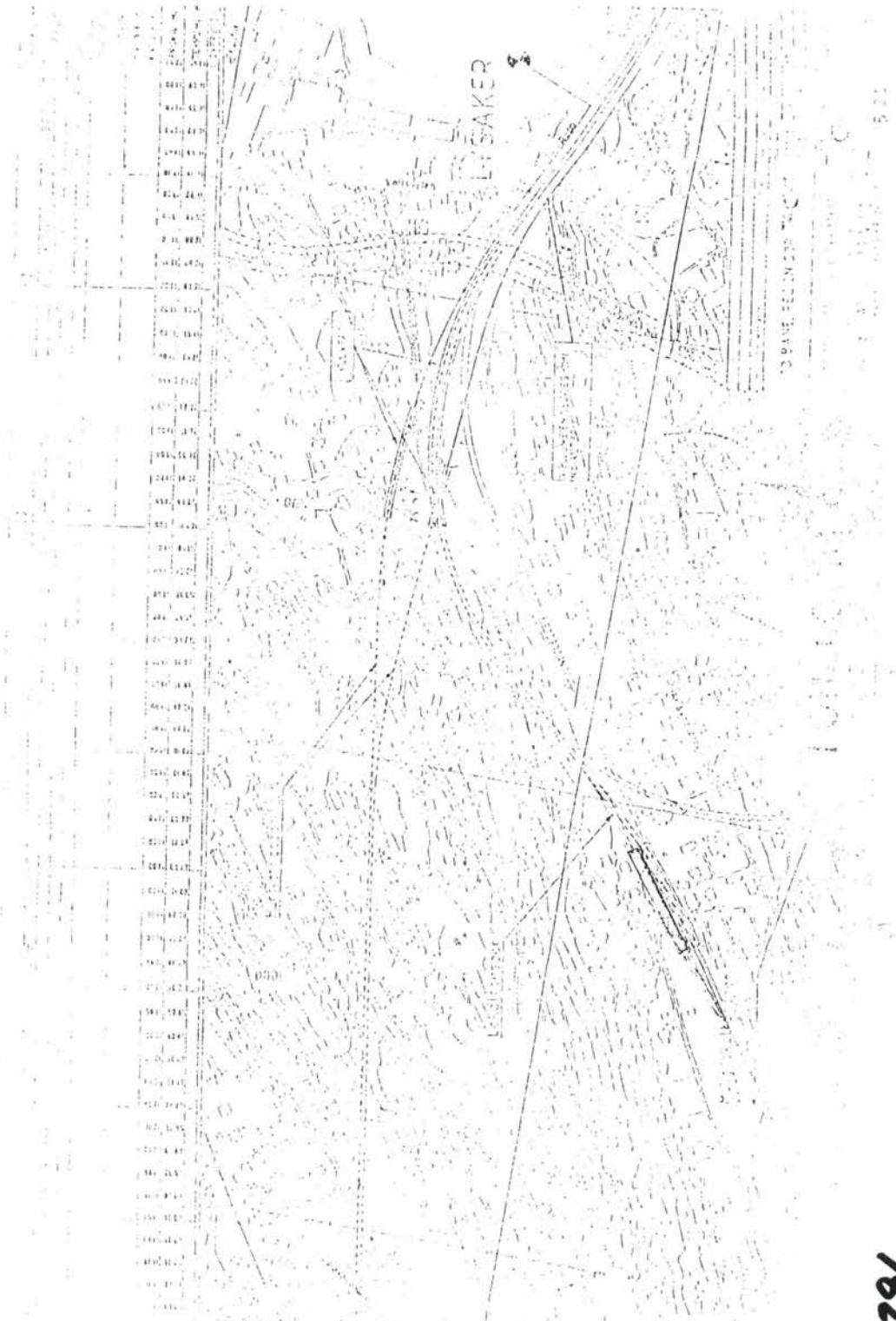
Nord for nåværende trase er det forvitret fjell i dagen. Med banelegemet ca. 8 m under nåværende nivå er det antagelig langt stabilere masser under planlagt omkjøringsspor enn under nåværende spor som må antas å ligge på løsmasser. Noteby boret ved veifyllingsfoten ved broen, ved vår grense til jernbanen, til ca. kote 18 uten å treffe fjell. Kulvert for nytt lokalspor vil langs vår eiendom ha banelegemet på ca. kote 14 med fall østover til ca. kote 12. Vi antar at man vil foreta boringer langs eksisterende spor der hvor det nye sporet skal gå. Resultatet av disse undersøkelser blir avgjørende for endelig trasevalg.

Tegning B 32, 19.12.95, viser kulverten lenger nord. For å frigjøre eksisterende spor må kulverten ytterligere nordover til nordre brokar Marstranderveien ved Nyveien. Brokaret må imidlertid også ofres for midlertidig omkjøringsspor.

Alt ovenstående er basert på at H2 B med tilhørende lokalspor blir vedtatt. Det vil tiden vise.

Vennlig hilsen

G. A. Carlsen
Odd Carlsen



Jernbaneverket

Arkivbetegnelse: 97.4149

Saksnummer: 10.352

Arkivbet.: 10.352

Kass.kode

17 SEPT 1997

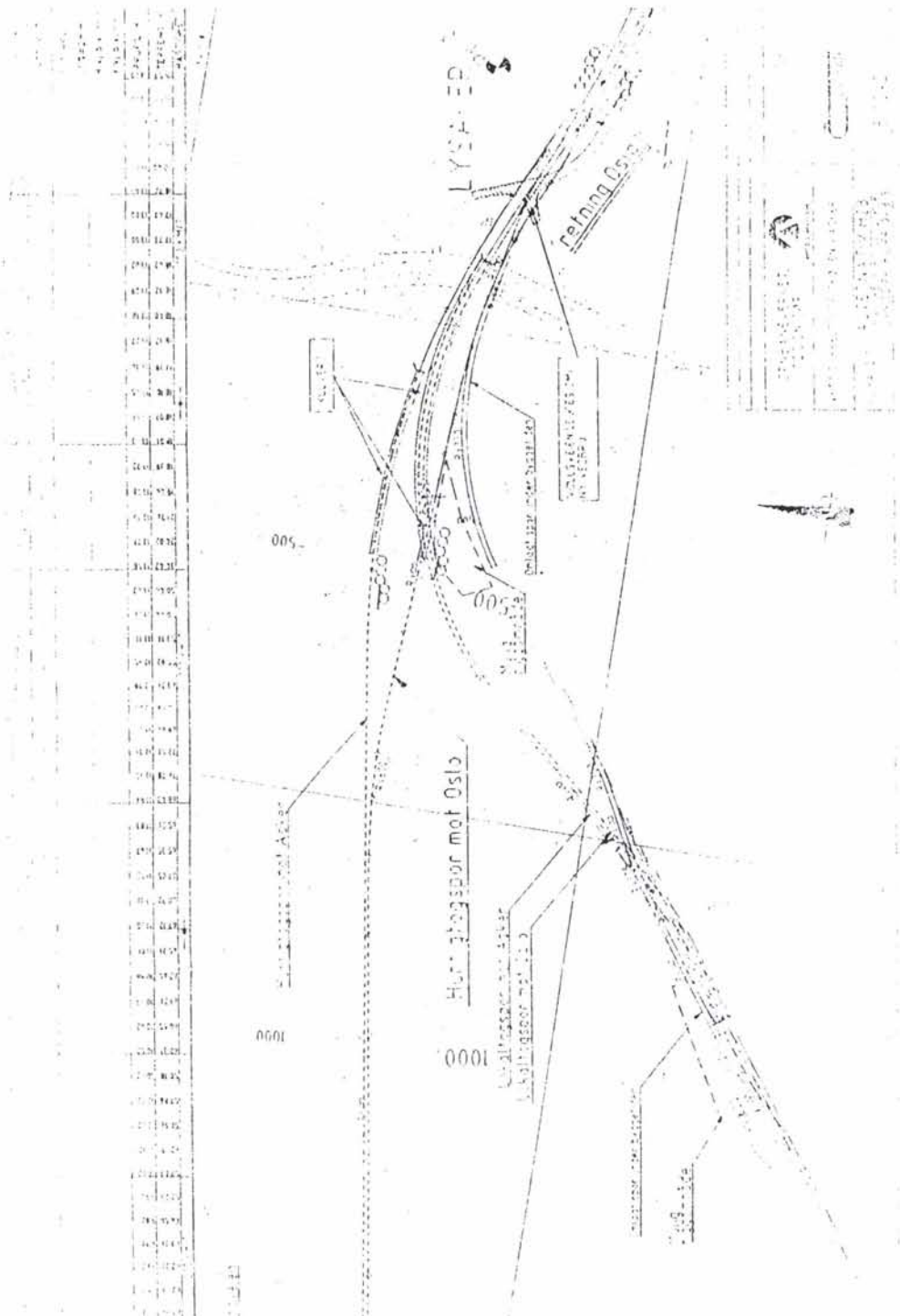
(32)

Jernbaneverket
 Region Sør
 3006 Drammen
 v/Petter Grimsgaard

F21

Beboere i Asker Terrasse
 September 1997

2Gr



Innvendinger til konsekvensutredningen «Nytt dobbeltspor Skøven - Asker»

Alternativene som legges fram med konsekvensutredninger nevner at togstrekningen nedenfor de siste husene i Asker Terrasse blir liggende i dagstrekning. Ingen miljøkulvert for de nye sporene nevnes som på andre strekninger mot Oslo. Det står også at eksisterende spor ikke forutsettes støyskjermet. Godstogene skal jo fortsette å gå her og framtiden tilsier øket godstogbelastning og øket generell trafikk. Vi mener at konsekvensutredningen er for dårlig både utifra dagens nivå og framtidens store belastning for denne strekningen.

Basert på Røverudlinja, som anbefales av Jernbaneverket, er det kun to steder mellom Asker - Sandvika hvor gammel og ny trase vil gå parallelt og i dagen. Det ene stedet er ved Åstaddammen i *ubebygde strøk*, det andre stedet er i vårt boligområde.

Som mål for jernbaneprosjektet nevnes tydelig at dere vil «*velge en miljømessig best mulig løsning for de områder som berøres av traseen, både i anleggs- og driftsfasen, spesielt når det gjelder støy.*» For at dette skal gjennomføres tilfredsstillende for Asker Terrasse bør planen inneholde et langt bedre forslag for å løse nåværende og framtidig støyforurensning.

Vi påstår herved at konsekvensutredningen ikke er godt nok utarbeidet med henhold til støy for de siste boligene i Asker Terrasse. Dagens nivå er allerede uakseptabelt og ganske sikkert over støygrensen på 55dBA. Det er da kritikkverdig at eksisterende bane ikke planlegges med støyskjerming sitat «Gjenværende eksisterende bane vil ikke endres ved utbygging, og det er derfor ikke forutsatt noen ny støyskjerming her.»

Planen bygger kun på matematiske beregninger for støy som sier at husene innen år 2010 vil ligge over nivået på 55dBA, og ikke faktiske målinger tatt pr. i dag. Det holder ikke å regne utifra antall tog osv. for støyen varierer betraktelig fra et tog til et annet, for ikke å nevne godstogene. Dessuten rammes vårt område spesielt ved at Asker stasjon vil være endestasjon for fire spor. Dette fører til ekstra støy ved rangering/stopp/start som allerede er et enormt problem i dag! Området blir i praksis en forlengelse av selve stasjonen og alt det innebærer av støy. Støyskjerming i hager og isolering av hus som planen sier noe generelt om vil ikke være gode nok løsninger. Husene ligger høyt oppe og lyden stiger derfor rett opp mot boligene. Isolering av hus er bra for innendørsmiljøet, men hva med muligheten til å bruke sine verandaer og hager?

Vi har fått oppgitt at teknisk sett lar det seg godt gjøre å dekke dagstrekningen med miljøkulvert, og skjerming av eksisterende linje. Siden strekningen er relativt kort burde kostnadene til miljøkulvert legges inn allerede nå for at vi får en løsning hvor støynivået er

til å leve med og innenfor lovens godkjente nivå for støyforurensning. Det er ikke akseptabelt at man skal avvente en framtidig reguleringsplan hvor støy skal taes i betraktning. Økonomiske midler må settes av i dag til å lage en brukbar løsning på dagens støyproblemer og framtidens enorme utfordring.

Vi oppfordrer herved at planen inkluderer miljøkulvert og skjerming av eksisterende linje.

Hilsen

Kenneth Jensen
 Anna Oliver

dl. j. 32806360
 h. j. 66795187

Kopi til: Asker kommune
 Bygnings-og reguleringsavd.
 v/ Per Christian Hauge

Beboere i Asker Terrasse

Asker Stasjon og omegn Vel forening

And Marthinsen	Asker Terr. 51	
Anna & Didrik Oliver	Asker Terr. 53	
Emil & Per Althaus	" "	55
Astrid & Finn Johnsen	" "	57
Jonas Klev	" "	59
Trude & Berntsen	" "	61
Inger og Hans Raaschou	" "	64
Jonas og Anne-Gertrud Gundersen	" "	63A
Gy og Amoro Sousa	" "	63B
Kristin Lundhildstad	" "	47
Kåre Viken	" "	45
Ingemar Moseny, Knud	Asker Terrasse	65
Georg & Annas Lichelsen	" "	67
Per & Lise	" "	69
Stig & Lise	" "	71

PG

F22a

132

Jernbaneverket, region sør
 Prinsensgate 7/9
 0048 Oslo

Jernbaneverket

ARKIVET ERBREV 97/4149

Saksnummer 1D552

Arkivbet.: 1D552



Lysakerelven Næringsvel
 Org. nr. NO 876 254 972

Sekretariat:
 Siviløkonom Sturla Strandly
 (Techma Management AS)
 Strandveien 50, 1324 Lysaker
 Tlf 67 58 09 50/Fax 67 58 11 20

Lysaker, 20. oktober 1997

Høringsuttalelse: Konsekvensutredning fase 2 for nytt dobbelstspor

Vi viser til vår telefaks av 1. ds der vi ba om utsettelse av fristen for innsendelse av vår høringsuttalelse. Denne oversendes herved.

Med vennlig hilsen
 for Lysakerelven Næringsvel

[Signature]
 Sturla Strandly, sekretar

Vedlegg

134

Høringsuttalelse til Jernbaneverkets konsekvensutredning: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker

Fra Lysakerelven Næringsvel

Lysaker - Skøyen - Fornebu: NORGES TREDJE STØRSTE BY I 2010

Området Lysaker - Skøyen - Fornebu, med Lysaker som midtpunkt, er inne i en rivende utvikling. Med den utbyggingen av Fornebu som nå vurderes og de planlagte næringsbygg på Skøyen og Lysaker, vil dette området vokse fra dagens ca 30.000 arbeidsplasser til opp mot 75.000 arbeidsplasser i år 2010. Dette vil si en «by» på størrelse med Bergen i antall arbeidsplasser.

Allerede i dag har både vei og tog store kapasitetsproblemer. E18 gjennom Lysaker er Norges mest trafikkerte, med daglige kødannelser i begge retninger. Når antall personturer gjennom mer enn området fordobles - som de vil gjøre etter SVAs seneste beregninger - vil trafikken med all sannsynlighet bryte sammen, hvis ikke store grep blir gjort både på vei- og banesiden.

De nye tallene viser at Fornebu ikke kan bygges ut som planlagt - hverken i omfang eller tempo - dersom ikke nedenfor nevnte vei- og baneprosjekter bygges ut først. Det stilles til og med spørsmål om selv en slik utbygging er tilstrekkelig

Det er således helt avgjørende at det legges til rette for gunstige transportløsninger i området. Vi ser med tilfredshet at Bærum kommune erkjenner betydningen av dette i sin kommunedelplan. Vi ønsker derfor en forsert utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker særdeles velkommen. Vi har ingen nevneverdige innvendinger mot Jernbaneverkets anbefaling av trasé H2B mellom Lysaker og Sandvika. Når dette er sagt, er det en del hensyn vi mener det er viktig å vektlegge i det videre arbeidet:

Helhetsløsninger for de ulike trafikkslagene

Med full utbygging vil Skøyen - Lysaker - Fornebu uten tvil bli det området i landet med størst arbeidsplasskonsentrasjon. Området er tett bebygd og trafikkert, og avgrensnes i tillegg av fjorden. Dette gjør tilrettelegging av infrastruktur og anleggsarbeid vanskelig, noe dagens situasjon med all tydelighet viser. Lysaker har mange trafikkbarrierer og er ikke godt nok tilrettelagt for myke trafikkanter. For å møte den sterke trafikkveksten, er det nå fire prosjekter under planlegging:

- Nytt dobbeltspor Skøyen Asker
- Ny Lysaker -terminal
- Ny baneløsning til Fornebu
- Ny E18 m/tilhørende nye tverrforbindelser



Lysakerelven Næringsvel
Org. nr. NO 876 254 972

Sekretariat:
Siviløkonom Sturla Strandly
(Techma Management AS)
Strandveien 50, 1324 Lysaker
Tlf 67 58 09 50/Fax 67 58 11 20

Vår viktigste anmodning til Jernbaneverket og andre berørte instanser er å se de ulike prosjektene i sammenheng slik at man komme frem til et helhetlig transportsystem i Vestkorridoren.

Jernbaneverket har ansvaret for nytt dobbeltspor og ny Lysaker stasjon, og delansvar for en baneløsning til Fornebu. Mens de to førstnevnte prosjektene synes å kunne ferdigstilles i år 2003/4 dersom de kan finansieres, råder det større usikkerhet m.h.t. en ny E18. Sistnevnte er imidlertid svært viktig både for transportkapasiteten i området og for tilretteleggingen av spor- og terminalområdene. Vi har merket oss at det er tatt lite hensyn til dette perspektivet i konsekvensutredningen.

Vi ber om at Jernbaneverket legger vekt på dette i den fremtidige prosjektering. Videre at Jernbaneverket i fremtiden knytter sine vurderinger av trasé og Lysaker Terminal opp mot en ny E18 i tunnel, og blir en av pådriverne for en forsering av byggingen av denne.

Trasévalg og plassering av ny Lysaker stasjon

Vi er enig med Jernbaneverket i deres anbefaling av trasé H2B mellom Lysaker og Sandvika, og plasseringen av Lysaker Terminal. Imidlertid må vi igjen minne om betydningen av helhetlige løsninger, og ber om at terminalløsningen ikke vurderes isolert fra veiløsningene.

En ny E18 i tunnel under Lysaker gir muligheter for å tilrettelegge for en smidlig og effektiv atkomst både for rullende trafikanter og fotgjengere. En ny terminal basert på eksisterende E18 vil derimot gi vesentlig dårligere løsninger. Videre ber vi om at Jernbaneverket bidrar til at parkeringssituasjonen ved Lysaker Terminal avklares.

Vi vil anbefale at terminalen bygges under sporene, slik at atkomst for buss, taxi, bil og fotgjengere gjøres optimal. En plassering av terminalen over sporene vil gi dårligere atkomst. Enkel atkomst og bekvemmelighet er av stor betydning i arbeidet for å øke bruken av kollektive transportmidler. Med den arealknapphet som hersker i Lysaker sentrum, må det også være et poeng å utnytte tilgjengelig areal under sporene.

Når det gjelder alternativ J5 (og J6 som nå er lansert av Oslo kommune), virker det lite hensiktsmessig å legge fjerntogene i en bué om Fornebu, når Lysaker stasjon ligger såpass nært og alt ligger til rette for en effektiv terminal her. Stasjonen på Fornebu vil bli lagt 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 dårlige løsninger for Lysaker og helheten i trafikksystemet. Vi slutter oss derfor til Jernbaneverkets anbefalinger som utelukker alternativet J5 (og J6).

Vi har imidlertid forståelse for noe av bakgrunnen for forslagene om overnevnte alternativer fra Oslo kommune, Ullern bydel og beboervellene i området. For å imøtekomme disse har LN fått utarbeidet et forslag om et alternativ som kan kalles HIT, der alle

185

fire spor legges i tunnel fra Skøyen til Sollerud. Dette forslaget har vi oversendt Jernbaneverket separat.

Baneløsning til Fornebu

Før å få flest mulig arbeidsreisende til å reise kollektivt, er det etter vårt syn viktig med en baneløsning til/fra Fornebu. Vi tar ikke stilling til om riktig løsning er en kombibane knyttet til jernbaneverkets spor vest for Lysaker stasjon og inn til Oslo. Dette kan være en bra løsning, både fordi det vil begrense utbyggingen av nye lokale sporområder og fordi de reisende vil få kortere reisevei til/fra Oslo. Sistnevnte er som kjent en svært viktig faktor når reisende skal bestemme reise måte. Det er imidlertid også kommet frem andre interessante alternativer i den senere tid, og vi mener at disse alternativene må vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Det haster

Det er som tidligere nevnt allerede i dag en sterk belastning på spor- og veinettet gjennom Lysaker. Dette vil høyst sannsynlig bryte sammen hvis det ikke sørges for en helhetlig tilrettelegging og utbygging av transportsystemet i Vestkorridorene før det nye Fornebu står klart. Fornebu flyplass stenger høsten 1998. Det blir da en nedgang i biltrafikken, beregnet ned til 80 % av dagens trafikk. Senere vil denne trafikken øke kraftig (også uten en utbygging av Fornebu) til opp mot 200 % av dagens trafikk innen år 2010. Det er klart at det vil gi minst ulemper å legge anleggstidspunktet umiddelbart etter fraklyttingen av Fornebu. Dette synes nå også å være planen for nytt dobbelspor og ny Lysaker stasjon. Imidlertid kan vi ikke nok få understreket betydningen av at anleggstidspunktet for ny E18 og baneløsning til Fornebu også legges til denne perioden.

Vi håper Jernbaneverket vil bidra til at helheten ivaretas, og at vi får en fremtidsrettet tilrettelegging av infrastrukturen på Lysaker og de omkringliggende områdene.

Et ja eller nei til utbygging av alle de overnevnte prosjektene er i realiteten et ja eller nei til utbygging av Fornebu. Det nye Fornebu kan ikke realiseres dersom ikke disse prosjektene gjennomføres så snart som overhode mulig.

F226

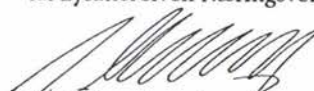
Bærum kommune, rådmannen
v/kommuneplansjef Britt I. Kvanum
Postboks 227
1301 Sandvika

Lysaker, 20. oktober 1997

Høringsuttalelse: Kommunedelplan nytt dobbelstspor

Vi viser til vår telefaks av 1. ds der vi ba om utsettelse av fristen for innsendelse av vår høringsuttalelse. Denne oversendes herved.

Med vennlig hilsen
for Lysakerelven Næringsvel


Sturla Strandly, sekretær

Vedlegg

BÆRUM KOMMUNE
RÅDMANNEN
SEKRETARIATET
TELEFON 2210-97
ARKIV 621A
POSTBOKS 22275
ADRESSE RÅDM/RA



Lysakerelven Næringsvel
Org. nr. NO 876 254 972

Sekretariat:
Siviløkonom Sturla Strandly
(Techma Management AS)
Strandveien 50, 1324 Lysaker
Tlf 67 58 09 50/Fax 67 58 11 20

Høringsuttalelse til Kommunedelplan, Bærum kommune:

Nytt dobbeltspor gjennom Bærum med bakgrunn i Jernbaneverkets konsekvensutredning.

Fra Lysakerelven Næringsvel

Lysaker - Skøyen - Fornebu: NORGES TREDJE STØRSTE BY I 2010

Området Lysaker - Skøyen - Fornebu, med Lysaker som midtpunkt, er inne i en rivende utvikling. Med den utbyggingen av Fornebu som nå vurderes og de planlagte næringsbygg på Skøyen og Lysaker, vil dette området vokse fra dagens ca 30.000 arbeidsplasser til opp mot 75.000 arbeidsplasser i år 2010. Dette vil si en «by» på størrelse med Bergen i antall arbeidsplasser.

Allerede i dag har både vei og tog store kapasitetsproblemer. E18 gjennom Lysaker er Norges mest trafikkerte, med daglige kødannelser i begge retninger. Når antall personturer gjennom området fordobles - som de vil gjøre etter SVAs seneste beregninger - vil trafikken med all sannsynlighet bryte sammen, hvis ikke store grep blir gjort både på vei- og banesiden.

De nye tallene viser at Fornebu ikke kan bygges ut som planlagt - hverken i omfang eller tempo - dersom ikke nedenfor nevnte vei- og baneprosjekter bygges ut først. Det stilles til og med spørsmål om selv en slik utbygging er tilstrekkelig.

Det er således helt avgjørende at det legges til rette for gunstige transportløsninger i området. Vi ser med tilfredshet at Bærum kommune erkjenner betydningen av dette. I tråd med dette ønsker vi en forsert utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker særdeles velkommen. Vi slutter oss til Rådmannens anbefalinger når det gjelder traséalternativ - trasé H2B mellom Lysaker og Sandvika - og har følgende tilleggs kommentarer:

Helhetsløsninger for de ulike trafikklagene

Full utbygd vil Skøyen - Lysaker - Fornebu uten tvil bli landets størst arbeidsplass-konsentrasjon. Området er tett bebygd og trafikkert, og avgrensnes i tillegg av fjorden. Dette gjør tilrettelegging av infrastruktur og anleggsarbeid vanskelig, noe dagens situasjon med all tydelighet viser. Lysaker har mange trafikkbarrierer og er ikke godt nok tilrettelagt for myke trafikanter.

For å møte den sterke veksten, er det nå fire prosjekter under planlegging:

- Nytt dobbeltspor Skøyen Asker
- Ny Lysaker-terminal
- Ny baneløsning til Fornebu
- Ny E18 m/tilhørende nye tverrforbindelser

Vår viktigste anmodning til Bærum kommune og andre berørte instanser er å se de ulike prosjektene i sammenheng slik at helheten



Lysakerelven Næringsvel
Org. nr. NO 876 254 972
c.
Sekretariat:
Siviløkonom Sturla Strandly
(Techma Management AS)
Strandveien 50, 1324 Lysaker
Tlf 67 58 09 50/Fax 67 58 11 20

for området blir ivaretatt. Vi har merket oss at dette er fremhevet i kommunedelplanen, og kan ikke nok understreke dette.

Mens nytt dobbeltspor og ny Lysaker terminal nå synes å kunne bli ferdigstilt i år 2003/4, dersom de kan finansieres, er det større usikkerhet mht ny E18. Sistnevnte er svært viktig både for transportkapasiteten og for tilretteleggingen av spor- og terminalområdene. I Jernbaneverkets konsekvensutredning er det er tatt lite hensyn til dette perspektivet. Vi ber derfor Bærum kommune være pådriver både for en fortgang i prosjekteringen av ny E18, og for at Jernbaneverket i fremtiden knytter sine vurderinger av trasé og Lysaker Terminal opp mot den nye veien.

Trasévalg og plassering av ny Lysaker stasjon

Vi slutter oss til anbefalingene fra Rådmannen i Bærum og fra Jernbaneverket om alternativ H2B som trasé mellom Lysaker og Sandvika. Når det gjelder Lysaker Terminal, har vi merket oss at Bærum kommune i likhet med oss legger vekt på at terminalløsningen ikke kan vurderes isolert fra veiløsningene, og at parkeringssituasjonen ved Lysaker Terminal må avklares. En ny E18 i tunnel under Lysaker gir muligheter for å tilrettelegge for en smidig og effektiv atkomst for alle trafikkanter. En ny terminal basert på eksisterende E18 vil derimot gi vesentlig dårligere løsninger.

Videre vil vi anbefale at terminalen bygges under sporene, slik at atkomst for buss, taxi, bil og fotgjengere gjøres optimal. En plassering av terminalen over sporene vil gi dårligere atkomst. Enkel atkomst og bekvemmelighet er av stor betydning i arbeidet for å øke bruken av kollektive transportmidler. Med den arealknapphet som hersker i Lysaker sentrum, må det også være et poeng å utnytte tilgjengelig areal under sporene.

Det er i området rundt Lysaker stasjon foreslått lagt ned et plankrav, som krever at private byggeplaner i området ikke legger hindre i veien for fremtidig utbygging av infrastrukturen. Dette vil i realiteten fungere som et bygge- og deleforbud, all den stund planene for fremtidig infrastruktur er usikre. For næringsdrivende med byggeplaner på Lysaker er dette en uholdbar situasjon. Vi ber derfor Bærum kommune om å respektere gjeldende reguleringsplan, og samtidig være pådriver for at planene for dobbeltspor, baneløsning og nye E18 nå blir lagt fast, slik at utbyggerne i fremtiden vet hva de har å forholde seg til.

Vi mener at de i kommunedelplanen skisserte tverrforbindelser er en forutsetning for en forbedring av vekselsystemet. Både tverrforbindelsen Bekkestua øst - Fornebu og Bærumsviens tilknytning til Granløstunnelen er nødvendige tiltak, som vi slutter oss hjertelig til. Vi er også enig i at det ville være ønskelig med en forsering av disse tverrforbindelsene.

Baneløsning til Fornebu

I likhet med Rådmannen stiller vi spørsmål ved om alternativ J5 og J6 som nå er foreslått av Oslo kommune) gir en god kollektivløsning for Lysaker og

Fornebu. Stasjonen vil ligge så langt nord og så perifert på Fornebu at det neppe vil gi et realistisk alternativ til bilen for de reisende til og fra Fornebu. Både J5 og J6 synes å gi dårlige løsninger både for Lysaker og for hele området, og konsekvensene er uklare. Vi har imidlertid forståelse for noe av bakgrunnen for forslagene om overnevnte alternativer fra Oslo kommune, Ullern bydel og beboervellene i området. For å imøtekomme disse har LN fått utarbeidet et forslag om et alternativ som kan kalles HIT, der alle fire spor legges i tunnel fra Skøyen til Sollerud. Dette forslaget har vi oversendt Jernbaneverket.

Det vil etter vårt syn være helt nødvendig med en banebetjening av det nye Fornebu, og slutter oss til Rådmannens vurderinger om at banebetjening av Fornebu må vurderes nærmere i det videre planleggingsarbeidet.

Vi tar ikke stilling til om en riktig løsning er en kombibane til/fra Fornebu knyttet til NSB's spor vest for Lysaker stasjon og inn til Oslo. Dette kan være en bra løsning, både fordi nybygging av lokalspor begrenses til Fornebuområdet, og fordi de reisende vil få kortere reisevei til/fra Oslo. Sistnevnte er som kjent en svært viktig faktor når reisende skal bestemme reisemåte. Det er imidlertid også kommet frem andre interessante alternativer i den senere tid, og vi mener at disse alternativene må vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Det haster

Det er som tidligere nevnt allerede i dag en sterk belastning på spor- og veinettet gjennom Lysaker. Dette vil høyst sannsynlig bryte sammen hvis det ikke sørges for en helhetlig tilrettelegging og utbygging innen det nye Fornebu står klart, med sine opp til 30.000 arbeidsplasser. Fornebu flyplass stenger høsten 1998. Det blir da en nedgang i både tog- og biltrafikk, beregnet ned til 80 % av dagens trafikk. Senere vil denne trafikken øke kraftig (også uten en utbygging av Fornebu), til opp mot 200 % av dagens trafikk innen år 2010. Det er klart at det vil gi minst ulemper å legge anleggstidspunktet umiddelbart etter frallyttingen av Fornebu. Dette synes nå også å være planen for nytt dobbeltspor og ny Lysaker stasjon. Imidlertid kan vi ikke nok få understreket betydningen av at anleggstidspunktet for ny E18 og baneløsning til Fornebu også legges til denne perioden.

Vi håper Berum kommune vil bidra til at helheten ivaretas, og at vi får en fremtidsrettet tilrettelegging av infrastrukturen på Lysaker og områdene rundt. Vi håper også at samarbeidet mellom Berum og Oslo kommune blir så smidig som mulig, slik at kommunegrensen på Lysaker ikke legger unødige hindre i veien for en snarlig realisering av prosjektene.

Et ja eller nei til utbygging av alle de overnevnte prosjektene er i realiteten et ja eller nei til utbygging av Fornebu. Det nye Fornebu kan ikke realiseres som planlagt dersom ikke disse prosjektene gjennomføres så snart som overhode mulig.

F22c

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten, Avdeling vest
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

OSLO KOMMUNE		
PLAN-06 BYGNINGSETATE		
JOURNALNR.	MOTTATT	
	30. OKT 97	
AVD.	SAKSØ	NØKKEL
VEP		
MAPPENR.	MERK	
33002741		



Lysakerelven Næringsvel
Org. nr. NO 876 254 972
Sekretariat:
Siviløkonom Sturla Strandly
(Techma Management AS)
Strandveien 50, 1324 Lysaker
Tlf 67 58 09 50/Fax 67 58 11 20

Lysaker, 27. oktober 1997

Høringsuttalelse: Kommunedelplan nytt dobbeltspor

Vi viser til vår telefaks av 1. ds der vi ba om utsettelse av fristen for innsendelse av vår høringsuttalelse. Denne oversendes herved.

Med vennlig hilsen
for Lysakerelven Næringsvel

Sturla Strandly, Sekretær

Vedlegg

Høringsuttalelse til Kommunedelplan, Oslo kommune:
Nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker med bakgrunn
i Jernbaneverkets konsekvensutredning.

Fra Lysakerelven Næringsvel

Lysaker - Skøyen - Fornebu: NORGES TREDJE STØRSTE BY I 2010

Området Lysaker - Skøyen - Fornebu, med Lysaker som midtpunkt, er inne i en rivende utvikling. Med den utbyggingen av Fornebu som nå vurderes og de planlagte næringsbygg på Skøyen og Lysaker, vil dette området vokse fra dagens ca 30.000 arbeidsplasser til opp mot 75.000 arbeidsplasser i år 2010. Dette vil si en «by» på størrelse med Bergen i antall arbeidsplasser. Allerede i dag har både vei og tog store kapasitetsproblemer. E18 gjennom Lysaker er Norges mest trafikkerte, med daglige kødannelse i begge retninger. Når antall personturer gjennom området fordobles - som de vil gjøre etter SVAs seneste beregninger - vil trafikken med all sannsynlighet bryte sammen, hvis ikke store grep blir gjort både på vei- og banesiden.

De nye tallene viser at Fornebu ikke kan bygges ut som planlagt - hverken i omfang eller tempo - dersom ikke nedenfor nevnte vei- og baneprosjekter bygges ut først. Det stilles til og med spørsmål om selv en slik utbygging er tilstrekkelig.

Forventet trafikkvekst

Som allerede nevnt forventer LN mer enn en fordobling i antall arbeidsplasser i Lysaker-Fornebu-Skøyen-området. I følge våre beregninger vil Lysaker alene stå for en økning på 12-15.000 arbeidsplasser. Fornebu kan, få en arbeidsplasskonsentrasjon på rundt 30.000. Dette vil tilsammen gi en økning på 45.000 arbeidsplasser bare i Lysaker/Fornebu-området. Hertil kommer Skøyen med en vekst fra ca 8.000 til ca 15.000 arbeidsplasser. Dette vil uten tvil gi landets største arbeidsplasskonsentrasjon. Tallene for Lysaker er basert på vedtatte eller innsendte reguleringsplaner, og gir således et pålitelig tallgrunnlag.

Helhetsløsninger for de ulike trafikkslagene

Der er således helt avgjørende at det legges til rette for gunstige og helhetlige transportløsninger i området, og ser med tilfredshet at Oslo kommune erkjenner betydningen av dette. Vi vil i det følgende knytte en del kommentarer til Oslo kommunes forslag til alternative løsninger.

Lysaker-området er tett bebyggt og trafikkert, og avgrenses i tillegg av fjorden. Dette gjør tilrettelegging av infrastruktur og anleggsarbeid vanskelig, noe dagens situasjon med all tydelighet viser. Lysaker har mange trafikkbarrierer og er ikke godt nok tilrettelagt for myke trafikanter.

For å møte den sterke veksten i Vestkorridoren, er det nå fire prosjekter under planlegging:



Lysakerelven Næringsvel
Org. nr. NO 876 254 972

Sekretariat:
Siviløkonom Sturla Strandly
(Techma Management AS)
Strandveien 50, 1324 Lysaker
Tlf 67 58 09 50/Fax 67 58 11 20

- Nytt dobbeltspor Skøyen Asker
- Ny Lysaker-terminal
- Ny baneløsning til Fornebu
- Ny E18 m/tilhørende nye tverrforbindelser

Vår viktigste anmodning til Oslo kommune og andre berørte instanser er å se de ulike prosjektene i sammenheng slik at helheten for området blir ivaretatt. Vi har merket oss at dette er fremhevet i kommunedelplanen, og kan ikke nok understreke dette.

Mens nytt dobbeltspor og ny Lysaker terminal nå synes å kunne bli ferdigstilt i år 2003/4, dersom de kan finansieres, er det større usikkerhet mlit ny E18. Sistnevnte er svært viktig både for transportkapasiteten og for tilretteleggingen av spor- og terminalområdene. I Jernbaneverkets konsekvensutredning er det et tatt lite hensyn til dette perspektivet. Dette fremheves også som et problem i kommunedelplanen for Oslo. Vi ber derfor Oslo kommune være med som pådriver både for en fortgang i prosjekteringen av ny E18, og for at Jernbaneverket i fremtiden knytter sine vurderinger av trasé og Lysaker terminal opp mot den nye veien.

Trasévalg og plassering av ny Lysaker stasjon

I valget mellom alternativene H10, H10T og J5, vil vi i utgangspunktet anbefale et av H-alternativene, fortrinnsvis H10T. Vi stiller oss negative både til J5 og til det nye alternativet J6, hvor nytt dobbeltspor legges i tunnel, mens lokaltogsporene følger eksisterende trasé. Det nye hurtigtogsporet vil måtte få en underjordisk stasjon på Lysaker, mens lokaltogsporene vil bruke nåværende stasjon. Flere spørsmål reiser seg i forbindelse med dette, men hovedspørsmålet er om en slik løsning gir en effektiv terminal, med sterk vekt på begrepet terminal. J6-alternativet gir ikke en god terminalløsning på Lysaker, og dermed ikke en god kollektivløsning for Vestkorridoren.

Kommunedelplanens forslag om å legge dobbeltsporet direkte til Fornebu fra Skøyen, uten stasjon på Lysaker, anser vi som helt utelukket. Det henvises her til tidligere omtalte vekst på Lysaker. Det må være feil å overser 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. Men først og fremst trenger trafikken i Vestkorridoren en effektiv terminal på Lysaker - det mest naturlige knutepunkt for kollektivtrafikken.

Vi har imidlertid forståelse for noe av bakgrunnen for forslagene om overnevnte alternativer fra Oslo kommune, Ullern bydel og beboervellene i området. For å imøtekomme disse har LN fått utarbeidet et forslag om et alternativ som kan kalles H1T, der alle fire spor legges i tunnel fra Skøyen til Sollerud. Dette forslaget har vi oversendt Jernbaneverket.

Baneløsning til Fornebu

LN registrer at kommunedelplanen 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 vårt syn utredes nærmere, slik at antall arbeidsplasser og befolkning blir tilpasset en realistisk og effektiv kollektivavvikling. Det vil være helt nødvendig med en banebetjening av det nye Fornebu, og vi slutter oss til statens krav om rekkefølgebestemmelser for skinnegående kollektivtrafikktilbud for utbygging.

Vi tar ikke stilling til om en riktig løsning er en kombibane til/fra Fornebu knyttet til NSB's spor vest for Lysaker stasjon og inn til Oslo. Dette kan være en bra løsning, både fordi nybygging av lokalspor begyntes til Fornebuområdet, og fordi de reisende vil få kortere reisevei til/fra Oslo. Sistnevnte er som kjent en svært viktig faktor når reisende skal bestemme reisemåte. Det er imidlertid også kommet frem andre interessante alternativer i den senere tid, og vi mener at disse alternativene må vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Det haster

Det er som tidligere nevnt allerede i dag en sterk belastning på spor- og veinettet gjennom Lysaker. Dette vil høyst sannsynlig bryte sammen hvis det ikke sørges for en helhetlig tilrettelegging og utbygging innen det nye Fornebu står klart, med sine opp til 30.000 arbeidsplasser. Fornebu flyplass stenger høsten 1998. Det blir da en nedgang i både tog- og biltrafikk, beregnet ned til 80 % av dagens trafikk. Senere vil denne trafikken øke kraftig (også uten en utbygging av Fornebu), til opp mot 200 % av dagens trafikk innen år 2010. Det er klart at det vil gi minst ulemper å legge anleggstidspunktet umiddelbart etter frallyttingen av Fornebu. Dette synes nå også å være planen for nytt dobbeltspor og ny Lysaker stasjon. Imidlertid kan vi ikke nok få understreket betydningen av at anleggstidspunktet for ny E18 og baneløsning til Fornebu også legges til denne perioden.

Vi stiller oss i den forbindelse åpen for en økning i bompengerakstene og/eller annen form for veiprisning, hvis dette kan løse finansieringen av veiutbyggingen, og således bidra til den ønskede forseringen. Dette er også i tråd med Fylkesdelplanens anbefalinger for å hindre økning i biltrafikken, med nye køer og redusert fremkommelighet.

LN har tillit til at Oslo kommune vil bidra til en nødvendig forsering av veiutbyggingen og til å ivareta helheten, slik at vi får en fremtidsrettet infrastruktur på Lysaker og områdene rundt. Vi håper også at samarbeidet mellom Oslo og Bærum kommune blir så smidig at kommunegrensen på Lysaker ikke legger hindre i veien for en snarlig realisering av prosjektene.

Et ja eller nei til utbygging av alle de overnevnte prosjektene er i realiteten et ja eller nei til utbygging av Fornebu. Det nye Fornebu kan ikke realiseres som planlagt dersom ikke disse prosjektene gjennomføres så snart som overhode mulig.

F23

97/63321

Oslo, 15.10.97
Jnr. U 1513/037.1
JAJ

Oslo kommune
PLAN- og BYGNINGSETATEN
Trondheimsveien 5

VEP 5122
920065141

0560 OSLO

Att: Tor Indrevoll

SKØYEN - LYSAKER FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR

Vi viser til Deres oversendelse av forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor, Skøyen - Lysaker, med svarfrist 20. oktober 1997.

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

Med vennlig hilsen

Helge Moen
Helge Moen
Plansjef

Jan A. Jørgensen
Jan A. Jørgensen
Planlegger

mo

F24

AS MALLIN

Oslo Kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

OSLO KOMMUNE
PLAN- OG BYGNINGSETATEN
95/61858
VEP
930065141

Att.: Tor Indrevoll

Oslo, 17. oktober 1997

TINGSTUVEIEN 31 GNR. 5 BNR. 9 BEMERKNINGER TIL KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOK SKØYEN - LYSAKER

Vi viser til møte med Deres Brede Norderud og Tor Indrevoll den 10. d.s. hvor vi ble gjort oppmerksom på ovennevnte høring, med uttalelsesfrist 20.d.s.

Hjemmelshaver og eier av Tingstuveien 31, gnr. 5 bnr. 9, er Cecilie Nustad som representeres av oss. Eiendommen er i reguleringsplanen avsatt til byggeområde for kontor, mens kommuneplan (1994) for Skøyen angir forretning / kontor / lager / industri. Den er i dag utleid til, og i bruk som parkeringsplass.

I høringsforslaget til *Kommunedelplan Nytt dobbeltspor Skøyen – Lysaker* er tomten avsatt til område som båndlegges med mulig riggområde som formål.

Eter at bygge- og deleforbudet i forbindelse med Skøyen stasjon ble opphevet i sommer, har vi forhandlet om salg av eiendommen. Det var først i denne forbindelse vi ble klar over at eiendommen er foreslått båndlagt i den nye kommunedelplanen.

Da eiendommen ligger som et appendix til banetraséene og NSB formodes å ha nødvendig riggareal i den øvrige trasé, ber vi – på vegne av eier og hjemmelshaver Cecilie Nustad - om at eiendommen unntas fra båndlegging og fristilles for utbygging i h.t. gjeldende kommunedelplan for Skøyen.

Vennlig hilsen
AS MALLIN

Arild Hansen

Arild Hansen
Eiendomssjef

Kopi: Cecilie Nustad
Per Bomann Larsen, Selvaag Eiendom

F25

Sameiet Bestumvn. 2
v/ Henriette Prytz
Bestumvn. 2KII

0281 OSLO

Oslo, 18.9.97

Plan- og bygningsetaten
Trondheimsvn. 5

0560 OSLO

MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN "NYTT DOBBELTSPOK ASKER - LYSAKER"

Sameiet Bestumvn. 2 består av 40 leiligheter. Geografisk ligger vi like ved eksisterende Drammensbane, syd for gamle Bestum stasjon. Som nærmeste nabo på den andre siden av sameiet har vi E-18, og sameiet befinner seg derfor i en *meget utsatt posisjon med hensyn til støy og luftforurensing.*

Konsekvensene de ulike alternativene vil gi sameiet, ut fra jernbaneverkets ruteplan for år 2010:

-H10, som innebærer to nye spor parallelt med eksisterende, vil gi en økning i antall togavganger forbi gamle Bestum stasjon fra dagens 163 pr. døgn og retning til 307. *Noe som vil medføre en klar forverring av bomiljøet. I tillegg vil det i anleggsperioden være betydelige ulemper i form av støy, rystelse og støv.*

-H10T, som innebærer at eksisterende Drammensbane benyttes for østgående trafikk, mens vestgående trafikk legges i tunnel forbi oss, vil redusere togtrafikken fra dagens 163 til 153 i år 2010. Dette vil, tatt i betraktning hvor usikker en slikt trafikkprognose er, *antageligvis gi en liten forbedring av støynivået for bomiljøet vårt.*

-J5, som innebærer full tunnelutbygging, vil medføre at eksisterende Drammensbane kun vil trafikkeres av noen få godstog i rushtiden. *For sameiet vil dette på det nærmeste eliminere støyproblemet fra jernbanen.*

-J6, som innebærer at det nye dobbeltsporet legges i tunnel, mens den eksisterende Drammensbanen brukes av lokaltogtrafikken, vil gi en reduksjon fra dagens 163 togavganger til 110 i år 2010. *Dette vil medføre en viss forbedring av bomiljøet vårt.*

Felles for H10T, J5 og J6 er at de ikke medfører noen vesentlige ulemper i anleggsperioden.

Vi vil også på det sterkeste anmode om at valget av nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker må sees i sammenheng med utbyggingen av hovedveisystemet i Vestkorridoren (E-18). En utbygging av E-18 langs dagens vei (hovedalternativ 1) vil medføre *en ekstrem forverring av bomiljøet vårt, uansett hvilken av dobbeltsporalternativene man velger.* Mens en utbygging av ny E-18 i tunnel (hovedalternativ 2), vil, *kombinert med dobbeltsporalternativ H10T, J5 eller J6, gi en enorm forbedring.*

Konklusjonen er at det er alternativet J5, sekundært alternativene J6 og H10T, kombinert med en nedbygging av E-18, som kan anbefales av sameiet.

Med hilsen

Henriette Prytz

Henriette Prytz
styreleder, sameiet Bestumvn 2

61

125

Jernbaneverket	Kasskode
9115/49	
Akkusert: IP 532	

FINN HJORT (H)
THOMAS W. MAHRE (H)
ELI ST. BORGES FOSBERG (H)
PÅL KRABY (H)
NORMAN RAMM BJØRNE (H)
ARVID FOSHELEN (H)
ADOLF GUDMUND AAS (H)
FRANK PERSSON (H)
VLADIMIR PERSSON (H)
HARALD HJORT (H)
HARALD G. BRUNN
PÅL A. DEJLAND
ANDREAS HANSEN
KJELLAR HANSEN
ANDREAS HANSEN
FRANK AARÅG
CHRISTIAN BORGES VIK HJORT
ANDRE HANSEN
FRANK A. HANSEN
FRANK A. HANSEN (H)
FRANK HANSEN FOSBERG
FRANK HANSEN
ANDRE HANSEN

*Løstbrevbrevslapp

Ansvarlig advokat: Kristine Fosvik

Oslo, den 20. oktober 1997

K/BJK

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER - KONSEKVENSTREDNING FASE 2

Jeg representerer Eva Widving, eier av Tingsstuveien 34, gnr. 5 bnr. 111 i Oslo og Helga og Fritz Widving, eiere av Tingsstuveien 36, gnr. 5 bnr. 115 i Oslo.

Jeg vil på vegne av mine klienter avgi høringsuttalelse til Konsekvensutredning fase 2 fra mai 1997 (KU fase 2).

Det fremgår av KU fase 2 at mine klienters eiendommer kan bli vurdert innløst i forbindelse med fremføringen av nytt dobbeltspor. Disse eiendommene blir sterkt berørt av utbyggingen av nytt dobbeltspor uansett hvilket alternativ som velges, da de ligger rett syd for nåværende jernbanelinje i kurven vest for Skøyen stasjon. Området har også tidligere i betydelig utstrekning hatt utempler av jernbanens utbygging, og er for tiden sterkt berørt av utbyggingen av Skøyen stasjon, blant annet når det gjelder støy.

I planene - både KU fase 2 fra Jernbaneverket og i Plan- og bygningssetatsens forslag til kommunedelplan: Nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker, er Eva Widvings eiendom, som er oppført i 1991/92, uteglemt. Dette må skyldes at det er brukt gamle kart hvor eiendommen ikke er tegnet inn. Dette er sterkt beklagelig, da hennes eiendom er en av de eiendommene som ligger aller nærmest banen. Det bemerkes at eiendommen er med på fotografiet på side 83 i KU fase 2-dokumentet. Denne eiendommen har adresse Tingsstuveien 34. Tidligere

Tingsstuveien 34 har nå nummer 36. Jeg fortsetter at når det i planen er omtalt ett hus i Tingsstuveien som vurderes innløst, vil dette i praksis omfatte begge nevnte eiendommer.

Jeg finner videre grunn til å påpeke at hverken Eva Widving eller Helga og Fritz Widving mottok Jernbaneverkets brev av 10. juli 1997, som ble sendt til de mest berørte husene. De ble først kjent med detaljene og de mulige konsekvensene for sine eiendommer i møte holdt i Ullern Videregående Skole 9. september 1997. Det er sterkt beklagelig at det ikke sikres bedre aktuelle informasjon når de berørte grunneiere. Mine klienter har i ettertid skaffet seg det aktuelle materialet sendt ut fra Jernbaneverket og satt seg inn i de foreliggende planer for alternative fremføringer av det nye dobbeltsporet.

Fritz Widving har som tidligere overingeniør ved NSB lang personlig erfaring med jernbaneutbygging og planlegging. Både han og Eva Widving, som bygde sitt hus i 1991/92, har vært godt kjent med de ulike planer for området gjennom tidene. Da Fritz Widving bygde sitt hus i 1974, stor man foran et større onbyggingsprosjekt av sporet vest for Skøyen stasjon i forbindelse med anleggelse av Oslo-tunnelen som ble åpnet i mai 1980. Samme år ble Bestum smustasjon etablert. Deretter forelå det planer om en større utbygging i området i forbindelse med planene om ny hovedflyplass på Hurum. Disse planene ble skrinlagt i 1989.

Da Eva Widving søkte om byggetillatelse i 1989/90, var planene for området svært uklare, og mange antok at en videre utvidelse vestover stort sett ville bli lagt i tunnel fra Skøyen med Skøyen stasjon i to plan. Et utvidet dagsporområde virket den gang lite realistisk. Det har senere kommet nye planer, også for utbygging av selve Skøyen stasjon, og det er denne utbyggingen som foregår nå. Som ledd i Gardermoutbyggingen, og som en konsekvens av et generelt økende trafikkbehov, er det nå kommet nye planer for dobbeltspor vestover. Hovedtrekkene i disse planene har vært kjent for mine klienter i lengre tid, men ikke det faktum at dette innebar en trussel for deres eiendommer.

Merknadene nedenfor gir på grunnlag av Jernbaneverket Region Sørs Konsekvensutredning fase 2 av mai 1997 (hoveddokumentet) samt heftet «Informasjon om Konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplaner for Oslo, Bærum og Asker» fra mai 1997 med vedleggs- høringskast til forslag til kommunedelplan nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker fra Plan- og bygningssetaten i Oslo (august 1997) samt høringsuttalelse fra Ullern bydelstyrevalg.

Merknader til KU fase 2 dobbeltspor Skøyen - Asker - valg av trasé

1. Av de baseralternativer som har vært diskutert, ville mine klienter foretrukket alternativene H20 eller J1. Disse alternativet ville i størst grad skjermet mine

Klienters eiendommer. Det innses imidlertid at disse alternativene ikke er realistiske på grunn av utbyggingen som er gjennomført på Olsen Enke-tomten.

2. Når det gjelder de øvrige fremlagte planer og alternativer, er det for nærmere detaljplaner foreligger ikke mulig å vurdere hvilket alternativ som truer mine klienters boliger mest. Alle fire spor samt sporet til Bestum snustasjon vil etter samtlige alternativer gå i dagen forbi eiendommene ved den høye skjæringen ved eksisterende støttemur ved Tingsstuveiens østre ende. Hvorvidt denne støttemuren blir stående, vil i stor grad være bestemmende for hvorvidt eiendommene kan bevares. Mine klienter går derfor inn for den/de alternativ(er) som innebærer at denne muren kan bli stående.

3. Jeg forutsetter at det i den videre detaljplanning av det valgte alternativ utredes nærmere muligheten for at mine klienters eiendommer kan bestå som boliger. Så langt vi har grunnlag for å vurdere ut fra de foreliggende tegninger og beregninger utført av Reinertsen Engineering, vil det ikke være tvungende nødvendig å rive disse boligene for fremføring av dobbelsporet. Dette gjelder etter vår vurdering for samtlige alternativer.

4. Jeg forutsetter at Jernbaneverket søker for god og helsemessig forsvanlig støyskjerming av området helt fra oppstart av anleggsperioden, og så langt mulig unngår nattarbeider. Vi har merket oss at det er et delmål for prosjektet å velge en miljømessig best mulig løsning for de områder som berøres av traséen. Både i anleggs- og driftsfasen, spesielt når det gjelder støy.

Jeg er kjent med at detaljplaner for området først utarbeides i en senere fase som grunnlag for reguleringsplaner, og at mer spesifikke belastninger på den enkelte eiendom vil bli tatt opp der. Mine klienter er også innforstått med at hensynet til boligene ikke vil bli tillagt avgjørende vekt i en totalvurdering av jernbanedrift i området. Vi forutsetter imidlertid at det i den videre planlegging tas hensyn til eksisterende boliger i området, og at det i den grad det er mulig tas sikte på å unngå sanering av boliger, og at en i planleggingen legger stor vekt på å unngå varig støybelastning og også unødig belastning under anleggsperioden. Et primært mål for mine klienter er å beholde sine boliger i et område hvor de trives og har bodd i mange år.

Jeg forutsetter at mine klienter vil bli holdt løpende orientert i den videre planprosessen. Når det gjelder de praktiske forhold i forbindelse med selve anleggsperioden, og eventuelt

sponsnål om innløsning av eiendommene, regner jeg med at Jernbaneverket kommer tilbake til dette i god tid for eventuelle tiltak blir aktuelle.

Med vennlig hilsen

Advokatfirmaet Hjørt D/A


Kristian Tossyk

PGr

Jernbaneverket Region Sør
3006 Drammen



Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

Jernbaneverket	
Kass.kode	
97/4149	
Arbeids-ID 552	

Deres ref. : Jon Johannesen / Tor Indrevoll
Sak nr. : 97/4149, ID 552 /
Sak : Vennersborgveien 2, Friis

Vår ref. : 970811bv
Dato : 19. september 1997

Konsekvensutredning fase 2 / kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen-Lysaker, bemerkning

Mogens Lønborg Friis, Vennersborgveien 2 + 2C, er tilskrevet som direkte berørt grunneier. På vegne av Friis har jeg følgende bemerkninger til valg av sporløsning.

Friis bolig har i dag en avstand som varierer fra ca. 25 m til ca. 30 m til el nærmeste spor. Alle H-alternativer vil medføre at sporene legges nærmere bebyggelsen og vil medføre store inngrep i eiendommen, mest alvorlig i alternativ H10. For Friis fremstår J-alternativene som klart bedre. Hvis J-alternativene ikke vinner frem, vil alternativ H10T være langt å foretrekke fremfor alternativ H10 variant A og i særlig grad fremfor alternativ H10.

Friis' bolig består av tre hus lagt i tunløsning - et tømmerhus fra midten av 1700-tallet, en gammel verkstedsbygning som er innredet og et vakkert innpasset nyere bygg fra 1980. Anlegget inneholder 4 boliger samt en ubebygd tomt, Vennersborgveien 2 C. Sammen med Våkerøstuene og gamle Våkerø politistasjon utgjør bebyggelsen et bevaringsverdig kulturmiljø. En utvidelse av jernbaneområdet midt i denne husgruppen vil måtte føre til vesentlig forringelse av kulturverdiene og legger beslag på byggetomten (2 C).

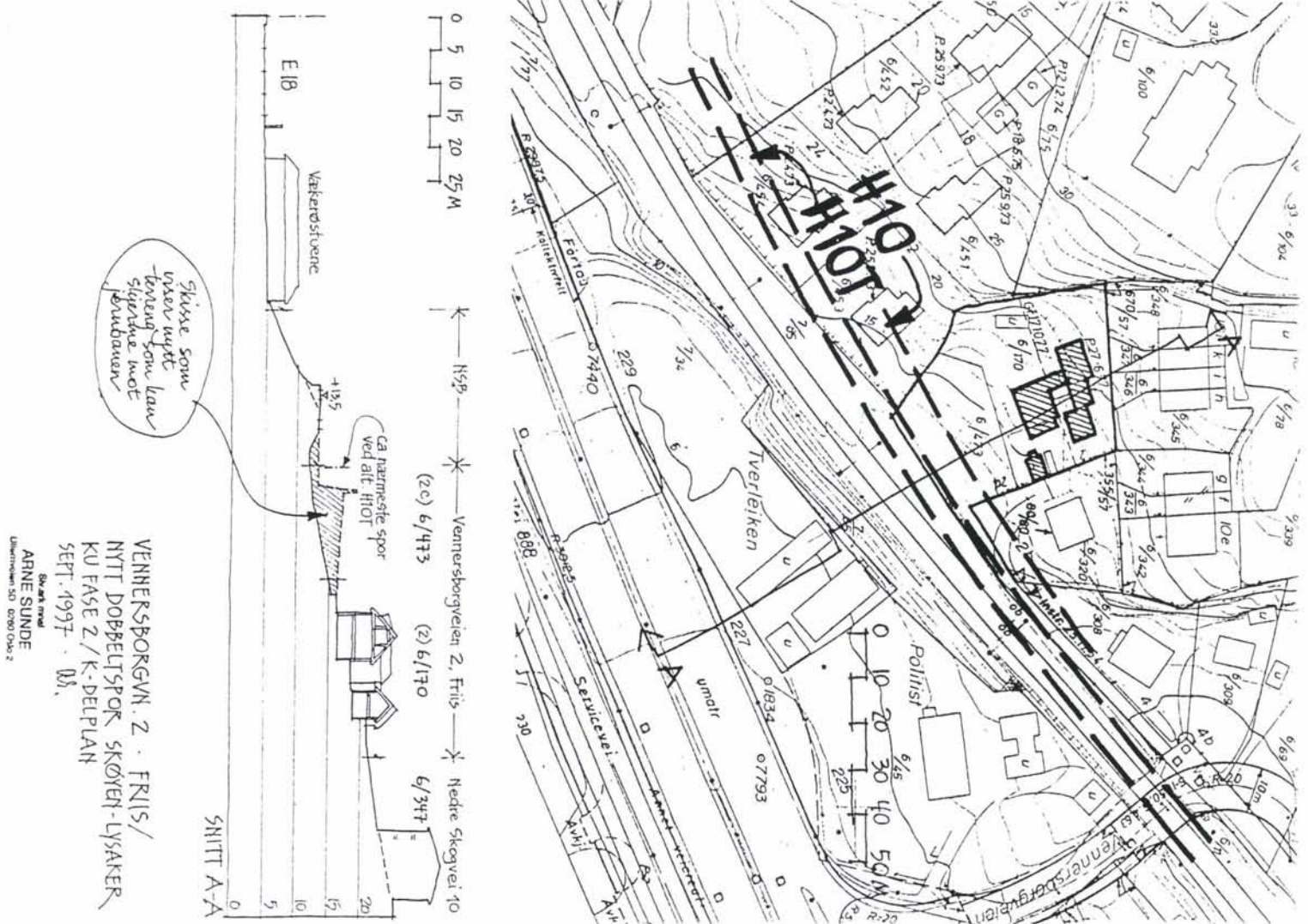
For Friis' del må dessuten spørsmålet stilles om boligen blir egnet for beboelse etter at sporanlegget er bygget. Dette er det ikke mulig å ta endelig stilling til på nåværende tidspunkt uten mer detaljert utredningsmateriale og vurderinger. Velges den for Friis dårligste sporløsningen, dvs. alternativ H10, kan innløsning av eiendommen og endret bruk eller riving fremstå som eneste aktuelle valg.

Med vennlig hilsen

Arne Sunde
Siv.ark. MNAL

Vedlegg: Skisse av tomt m/ snitt, artikkel fra Bonytt nr. 7, 1983

141



TEKST OG FOTO: TERJE FORSETH

"Dammen" ligger i en solrik skråning ovenfor Bestumkilen utenfor Oslo. Det er et lite tommerhus fra midten av 1700-tallet med en grunnflate på knappe 50 kvm. Det var dette huset som var begynnelsen på familien Friis flergenerasjonsbolig. Tre generasjoner bor nå rundt et lite atrium i anlegget på Bestum. Hver generasjon har egen inngang. Byggherren, arkitektparet Anne-Tinne og Mogens Friis bor i et nybygget hus bak det gamle tommerhuset. Parets to tenåringsdøtre har egen leilighet i annen etasje i det gamle tommerhuset, og Anne-Tinnes mor bor i tommerhusets første etasje. Restaureringen av det gamle huset startet i 1975 og hele anlegget med nytt sto ferdig for et par år siden. Til sammen har byggherren brukt ca. 783 000 kroner for å skaffe bolig til tre generasjoner. 287 000 (1977-kroner) gikk med til å restaurere det gamle tommerhuset og nybygget kostet 496 000 (1981-kroner). Medregnet kjøler har de tre generasjoner 319 m² å boltre seg på.

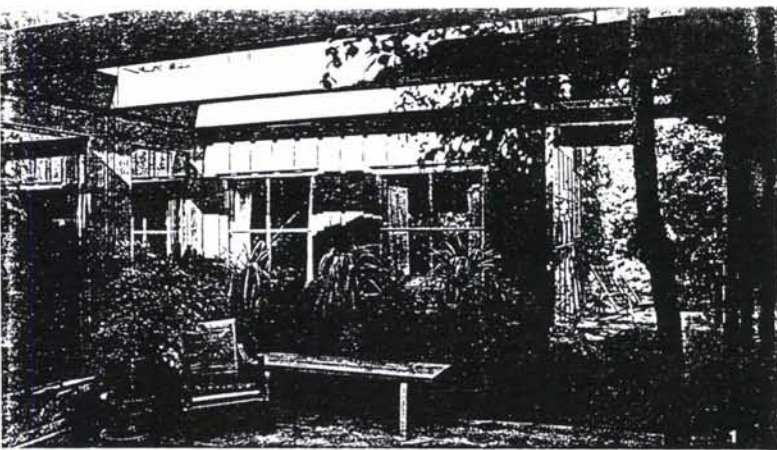
"Dammen" er resultatet av ønsket om å bygge en flergenerasjonsbolig. Et familiekollektiv som gir muligheter for fellesaktiviteter, samvær mellom generasjoner, og samtidig muligheten for privatliv og ro.

Egen bolig - felles gårdsrom og hage
Hele anlegget er bygget opp med utgangspunkt i den gamle panelte tommerbygningen fra midten av 1700-tallet. Huset var bevart i god stand og lå på svært mildt i en to mål stor fruktthage. I hovedtrekk danner dette huset den ene vegg i et felles gårdsrom. De ansatte veggene i dette gårdsrommet er det nye huset og et mellombygg mellom de to

hus. Det nye huset er bruddt opp i små dørstøper og lar det gamle huset få dommere. Den oppbrudte husformen gir samtidig krokker og nisser utvendig som blir uterom og gårdsrom for forskjellige plan. Noen er overdrekket andre åpne. Uterommene er til felles bruk. Hagen dyrkes i fellesskap og gir alle grønnsaker, poteter, bær og frukt som familien trenger hele året.

Egen inngang med mulighet for felles bruk
Det gamle tommerhuset har en grunnflate på 48 m² med en leilighet i første etasje og en annen. Det nye huset er delt opp i forskjellige bygningsskropper

Byggt m. 7, 1983
961



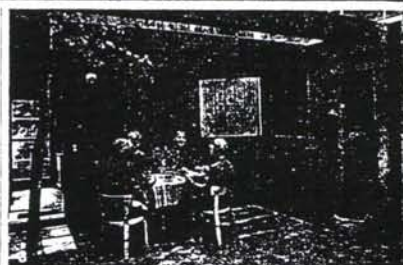
renner ble skiftet ut. Ellers har byggherren lagt stor vekt på god bruk av de gamle materialer som var brukbare. I annen etasje ble det gamle veggpanelet fjernet og malt i oppnnelelige farger. Gulvet mellom de to etasjer var et støbbelegg med leire, noe som gav en bra isolasjon mellom etasjene.

Alle vinduer beholdt

Alle vinduene i det gamle huset ble tatt ut og pusset opp. På grunn av relativt stor støvbelastning fra feriebåne og Drammensveien ble det spesiellaget nye innvendige varedører med isolerglass. Slik at alle vinduene fikk tre lag glass.

Trapperom og mellomgang fra 1905

Trapperommet til det gamle huset ble bygd på 1905. Byggen meldt 7. juni 1905. Datoen har således større historisk interesse enn selve byggeverket. Men det ble beholdt og dannet et fint mellomrom mellom den gamle og den nye tid - det gamle tommerhuset og det nye huset. Det ble isolert og panelt utvendig.



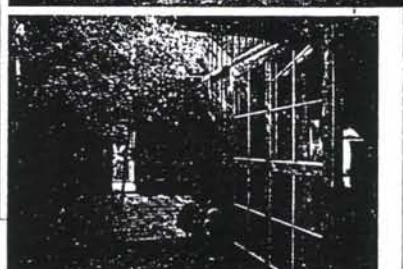
hver med en grunnflate på 30 m². Hver bolig har egen inngang, eget kjøkken og bad. Samtidig er det enns om lag forbindelse mellom de tre boligene. Dører kan lukkes slik at hver generasjon lydmessig er godt beskyttet fra hverandre. Samtidig kan dører åpnes slik at alle beboerne kan brukes samlet ved større anledninger. Da blir det største i gårdsrommet.

Det gamle huset

I familiekollektivet "Dammen" startet med istandsettingen av

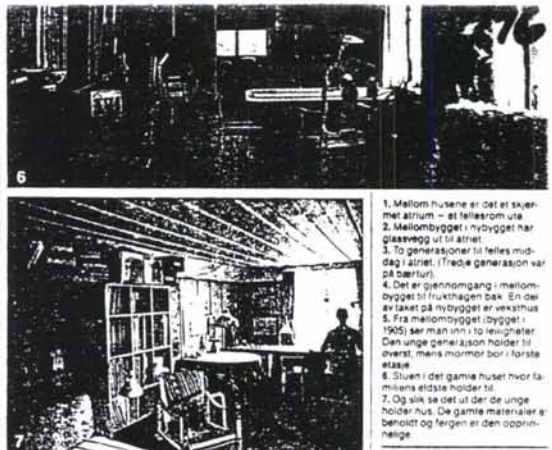
det gamle huset. Alle arbeidene ble satt hurtig til lokale håndverkere, mens egerinnstilling besto i planlegging, administrasjon av byggesaken, rydding og en god porasjon pågangsmot. De dyreste og mest omfattende arbeidene var installering av bad W.C. i første etasje og alder W.C. i annen etasje, samt nytt kjøkken. For dette ble gjort, var det utødt i hagen.

Forøvrig ble det gjort få forandringer med det gamle huset. En gammel grue peis ble gjenoppbygd i kjøkkenet. Både taket



Nybygget - ett rom og kjøkken

Nybygget ligger bak det gamle huset. Det er lavt og oppdelt i tre volumer - hver på ca. 30 m². Det ligger tett og inneklemt mellom det gamle huset og en skråning bak mot nabotomten. På den måten er det skapt en intimitet og samhørighet mellom de to husene, samtidig som all dyrkbar jord og fruktage forble usert. Huset er bygget innenfor Hus-



1. Mellom husene er det et skjermet atrium - et fellesrom ute.
2. Mellombygget i nybygget har glassvegg ut til atrium.
3. To generasjoner til felles middag i atriene. (I første generasjon var på barfær).
4. Det er gjennomgang i mellombygget til fruktthagen bak. En del er taket på nybygget og veksthus.
5. Fra mellombygget til bygget. 1905 ser man inn i to leiligheter. Den unge generasjon holder til øverst, mens mormor bor i første etasje.
6. Stuen i det gamle huset hvor familiens eldste holder til.
7. Og slik se det ut den de unge holder hus. De gamle materialer er beholdt og fargen er den opprinnelige.

Beskrivelse:

Byggherre arkitekt: Anne Tonne og Mogens Erik Dammen, 18 Oslø 1. Stuegang: Vennerødveien 2. Oslø. Størrelse: Rehabilitering 146 - Nybygg 131 - Skulle, vektet: 42 - 319 - Ark. Ombygging og rehabilitering (127.41) ca 297.000 - Nybygg (1981.41) ca 499.300 - Sanneste utgifter ca 787.300 - I disse summene er byggherrens arbeidende medregnet, ansett til ca 62.000,-

Byggherre (nybygg): Niko Rusten, 3550 Gok. tlf. 067 742 56

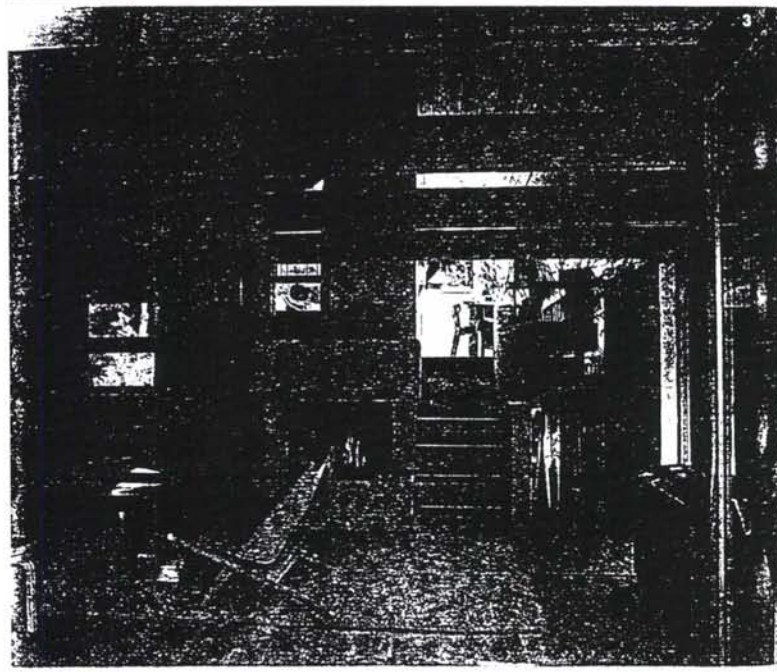
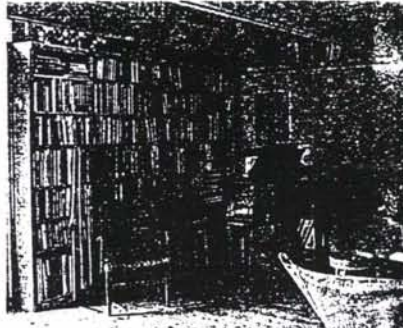
Finansiering: Ombygging/rehabilitering: Usdostvåren Husbanken, Nybygg: Privatbanker.

Materialer: gjenbrukte teglfliser med elektriske varmebleier på gulv i bad, kjøkken, soverom og trapperom. Kulltekket tak og vegger. Forhugge og moderne materialer, varedører og dører: Ek, Haglund & Sandh. The Meyer, gate 56, Oslø 5. Fær innredning: A.S. Tryd.

Materialer: Nybygg: Gunthart Kjørø på telt. Tapetser og varmebleier: grue på kjøkken, gang, bad, garderobe. Forbelysning: Sprøttun, Pungvold, viktige. Byggherrens arkitekt med 15 cm isolasjon. Temmermannsbåne utvendig, vind og tak innvendig, glatte kullfliser. Taket: Lørd vindstige (gamle). Glassdører: Over veggmåle med egermaleri. Hardt lørdvikk (gamle). Vinduer: glassdører: Gunthart Kjørø. Interiørbelysning: Raykon. Tlf. 79 06 21. Kjøkkenredning: Toke, Trydveien A.S. 2420 Tryd, tlf. 064 709 00. Innvendig dører og lette stjernehuler: Høegre A.S. 3050 Gok. tlf. 067 744 84



1. Kjøkken
2. Entré
3. Bad W.C.
4. Bod
5. Stue
6. Mellomgang (trapperom)
7. Gjesterom
8. Kjøken
9. Stue
10. Bad W.C.
11. Soverom
12. Gang
13. W.C.
14. Arbeidsrom, gjesterom
15. Veksthus/arbeidsrom
16. Soverom
17. Dusj, W.C.
18. Kjøkken soverom
19. Opphavs- og arbeidsrom
20. Loh



bankens arealgrenser, og består egentlig av bare ett rom og kjøkken. Hele hovedetasjen, som ligger på to forskjellige nivåer er ett stort rom. Over kjøkkendelen opp under skråtaket ligger soverommet. Det er også planlagt for utnyttelse av solenergi. Et stort veksthus ligger oppunder taket i den midterste bygningsdelen. Veksthuset som kan oppleves som en slags hems til stuen benyttes nå som arbeidsrom, og de andre rommene som har åpen forbindelse til veksthuset får glede av den varmen som skapes her når solen står på.

Det tredje huset

Det tredje huset på anlegget ligger uten direkte tilknytning til de andre husene. Det er et gammelt verksteds- og skjul som nå fungerer som gæstehus og arbeidsrom. Her er det også satt inn dusj, W.C.

I det hele tatt betrakter ikke beboerne "Dammen" som et ferdig anlegg. Familien forandrer seg, barn vokser opp og får barn, gamle blir borte. Hele anlegget er slik planlagt at man faktisk kunne føye til bygninger etter behov, uten at enheten og intimiteten blir borte.

Idag bor ekteparet Ervis to tenåringsdøtre, 2. etasje i det gamle huset, deres mormor bor i første etasjen og ekteparet selv i nybygget.



1. Stuen i nybygget har åpen himling og direkte utgang til en overdøkket og skjermet uteplass.
2. Stuen fungerer også som musikkrom for en samlet familie.
3. Over midtpartiet i nybygget er det et veksthus. Det ligger som en bro eller hems med direkte kontakt til stuen. Veksthuset brukes som arbeidsrom.
4. Soverommet ligger under skråtak og kjøkkenet.
5. Et glimt inn i veksthuset fra trappen opp til soverommet.
6. Kjøkkenet i mormor-boligen i det gamle huset. Gulvet er nytt og den gamle peisen grua er gjenoppbygd.
7. Også kjøkkenet i nybygget domineres av en stor peis og grue.



11 SEPT 1997

Geir Baastad
Tingstuveien 6 B

0281 Oslo



Jernbaneverket		h.s.s. kode
r:	97/4149	
s:		
Arkivbet.:	ID 552	

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret

3006 Drammen

Oslo, 16. september 1997

**NYTT DOBBELTSPOR, SKØYEN - ASKER;
MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNING, FASE 2**

Jeg har følgende kommentarer til Jernbaneverkets innstilling, hva angår valg av trasé for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker.

Jernbaneverkets representant sa i et møte på Ullern vdg. skole den 9. ds., at de som får innløst sine boliger skal motta markedspris, «pluss litt til». Dersom alternativ H10 velges, innebærer dette at ca. 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 kr. 96 mill. Dette er for lavt.

Det skal godt gjøres å finne en enebolig i området Bestum / Sollerud for under kr. 3 mill. Forholdsvis normale eneboliger selges for både 4 og 5 mill. kr. Når vi vet at Bestum / Sollerud i hovedsak er et villaområde - og et av landets dyreste villaområder - synes det usansynlig at gjennomsnittsinnløsningssum for berørte boliger skal bli på kr. 2 mill. Jeg vil tro det bør budsjetteres med kr. 3 mill. pr. boenhet. Dette vil øke kostnadene for dette alternativet med ca. kr. 50 mill.

I tillegg til de ca. 48 boliger, som forventes innløst, ble det opplyst at ca. 256 boliger vil bli kraftig støyutsatt. Jeg har forstått at dette er boliger som utsettes for støy over en viss norm. I tillegg kommer flere tusen boliger, som også påføres mer støy, men som utsettes for et støynivå Jernbaneverket tilsynelatende anser som akseptabelt.

I budsjettene er ikke lagt inn kostnader, som følge av den støy disse 256 boliger, og ytterligere over 1000 boliger, utsettes for. Budsjettposten er tilsynelatende utelatt fordi Jernbaneverket

mener at ikke vil få en juridisk forpliktelse til å dekke slike kostnader. Dermed føler ikke Jernbaneverket behov for å tallfeste disse kostnader.

Men der er kostnader, i form av begrenset bruk av utearealer, dårlig nattesøvn, en innelukket tilværelse, etc. Det kan synes vanskelig å tallfeste slike kostnader, men det er det ikke. Det går an å vurdere verdien på en bolig med og uten støy; d.v.s. med og uten jernbanen i nabolaget. Dermed kan det beregnes en markedspris (negativ sådan) på støy.

Jeg tar ikke for hardt i når jeg hevder at verdiforringelsen på de aktuelle 256 boliger vil være på min. kr. 1 mill., hver. Dette utgjør over kr. 250 mill. I tillegg kommer verdiforringelser på de boliger som er mindre støyutsatt, men som det til gjengjeld er langt flere av.

Disse kostnader er ikke tatt med i Jernbaneverkets kostnadsanalyser. Jernbaneverket mener med rette eller urette at de ikke vil være erstatningspliktige overfor disse boligeiere. Rent bedriftsøkonomisk kan det tenkes at budsjettene er korrekte. Men det blir galt - veldig galt - når Jernbaneverket, som et offentlig forvaltningsselskap, og med betydelig samfunnsansvar, neglisjerer de samfunnsmessige kostnader.

Det er uansett kostnader som samfunnet, enten det er Oslo kommune, fylkesmannen eller miljøverndepartementet, ikke kan neglisjere.

Det bør ikke være tvil om at det samfunnsmessig billigste alternativ er å legge alle 4 jernbanespor under bakken.

Det er minst 4 år til byggarbeidene vil bli igangsatt. Jeg er ikke i tvil om at boligprisene (= tomteprisene) i Oslo vest i denne perioden kommer til å stige mer enn entreprisekostnaden for en tunnell. Om en ser dette i et enda lengre perspektiv, vil dette forholdet i enda større grad tale for tunnellalternativet: Med tanke på at naværende trasé har ligget i over hundre år, må vi også se den nye trasé som nå velges i et 100-års perspektiv. Allerede om 10 - 12 år forventes en firedobling av dagens trafikk. Støynivået fra et tog er betydelig. Støyen øker med økt hastighet. Vi vet at fremtidens tog vil gå med høyere hastigheter enn i dag. Det er mulig å leve langs en toglinje, når en blir avbrutt av slik støy noen få ganger i løpet av dagen. Det vil ikke være mulig når frekvensen i perioder skal økes til ett tog hvert 3. minutt. Dette vil innebære at et betydelig landområde - et belte på hver side av jernbanelinjen - vil bli ubeboelig. Bokkvaliteten vil i det minste bli sterkt forringet.

Jernbaneverket må forstå at slike landområder, med kort avstand til sentrum av landets største by, har en betydelig verdi, ikke bare for den enkelte eier, men også for samfunnet. Oslo kan få fantastiske friarealer ned mot sjøen, og meget attraktive boligområder på de områder som bil og bane legger beslag på idag. Samfunnet har ikke råd til å sløse med slike verdier. Det er

197

fullstendig ulogisk at disse landområder skal brukes til jernbanelinjer, salenge det er fullt ut både teknisk og økonomisk overkommelig å legge disse under bakken.

Jeg har registrert at Jernbaneverket går inn for alternativer, som vil legge sporene under bakken i nesten hele Asker og Bærum. Det er bra. Men sett på den bakgrunn synes innstillingen om å legge sporene i dagen gjennom Oslo enda merkeligere. Det er i Oslo vi har størst befolkningstetthet. Det er i Oslo flest mennesker vil bli berørt (i relasjon til strekningen), og det er i Oslo tomteverdiene - både privat- og samfunnsøkonomisk - er høyest.

Jernbaneverkets mann kunne i møtet den 9.9. fortelle at de ville være behjelpelig med støyisolering av fasader. Strekningen mellom Skøyen og Lysaker er i hovedsak et villastrøk. Det innebærer smahus med terrasser, balkonger og hager, og faktisk også med vinduer, som har den luksus at de kan åpnes. Det ligger en betydelig bo- og livskvalitet i å kunne åpne vinduer, bruke balkonger, terrasser og hager. Det er antakelig et stort flertall av landets befolkning som foretrekker å ligge med vinduet åpent om natten. Når hager og terrasser ikke kan brukes reduseres selvfølgelig eiendommens bokvalitet i betydelig grad. Isolering av fasadene - formodentlig også vinduer - er tøv! Boligen reduseres da til en hermetisert boks. Det vil ikke lenger være en bolig! Støyisolering er en helt uakseptabel løsning. Da er det bedre å dele ut ørepropper! De kan brukes både inne og ute!

Som tidligere nevnt, er det min overbevisning at Jernbaneverket har undervurdert både dagens, og især fremtidens tomteverdier. Ved å legge alle 4 spor i tunnell vil en kunne frigjøre betydelige tomtearealer, som bør kunne selges for 1.000 - 4.000 kr/m², avhengig av regulering og støy fra Drammensveien. (Men Drammensveien forsvinner også om 10 - 20 år!) Jernbaneverket bør kalkulere hva dette vil kunne innbringe av inntekter.

Et alternativ vil i denne sammenheng være å legge alle 4 spor over bakken, men i tillegg å legge lokk over sporene. Forslaget ble i møtet den 9.9 avfeid av Jernbaneverket, med bl. a. den begrunnelse at «... vel ingen vil ha en 7 meter høy mur i nabolaget.» Jo, det er helt i orden. En 7 meter høy mur, tilsvarer høyden på et 2 etasjers hus. I motsetning til en bolig, vil dette lokket kunne gro til. Jeg vil minne om at utbyggingen på Olsens Enketomten har gitt en 15 meter høy mur mot Sigurd Iversens vei.

Det vil neppe være gunstig å bygge boliger oppå et lokk. Men områdene kan utmerket godt brukes til offentlige formål som skoler, barnehager, idrettsanlegg, etc. Jeg benytter anledningen til å minne om at det nesten ikke finnes idrettsplasser i denne del av byen.

Ved å fjerne E-18 over Rådhusplassen, har man ved bygging av Oslostunnelen gjenopprettet kontakten mellom byen og sjøen, i de sentrumsnære områder. I boområdene på hver side av sentrum er det imidlertid fortsatt vei og bane som dominerer arealene langs sjøen. Boligområdene er fysisk avstengt fra sjøen. Det er bare et

sjøen. Boligområdene er fysisk avstengt fra sjøen. Det er bare et spørsmål om tid før også disse deler av byen igjen skal få kontakt med sjøen.

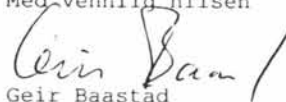
Det har en egen verdi å kunne ta en spasertur lang vannkanten, langs sjøen, å se på bater, høre på maker, og se bølgene sla. Det er vanskelig å sette en pengeverdi på dette, og det må være grunnen til at heller ikke slike verdier er lagt inn i Jernbaneverkets kostnadsoverslag.

Dette samfunnet har ikke råd til å la vei og bane legge beslag på de flotteste områdene av byen. Innen 20 år vil Mosseveien være sprengt inn i fjellet fra Ekeberg og sørover. Om 10 år vil E-18 mellom Aker Brygge og Skøyen være gravd ned under bakken, og om 10 - 20 år vil E-18 vestover, gå inn og ned i fjellet ved siden av Ake Larsson-bygget på Skøyen.

Som statlig forvaltningsselskap, kan ikke Jernbaneverket isolere seg til kun å se på forvaltningen av de skinner som slynger seg gjennom landskapet. Jeg forventer at Jernbaneverket også viser et miljø- og samfunnsansvar. Da vi har erfaring med at jernbaneskinner gjerne bli liggende i 100 år, må vi be om at Jernbaneverket er såvidt fremsynte at de ser hva de kan risikere å ødelegge, dersom sporene mellom Skøyen og Lysaker blir liggende i dagen.

Stor-Oslo er i vekst. Erfaringer utenfor dette landets grenser, tilsier at befolkningsveksten vil komme i og rundt et fåtall store byer, og aller mest i de byer som er finans- industri- og forvaltningssentra. Oslo dekker alle 3 kategorier. Jernbaneverket har laget en statistisk analyse. De langsiktige konsekvensene er ignorert.

Med vennlig hilsen


Geir Baastad

kopi:
- Oslo kommune, Plan- og bygningssetaten, v/ Tor Indrevoll,
- Ullern bydelsforvaltning,

jernbane.gei

PKR
Geir Baastad
Tingstuveien 6 B

0281 Oslo

G36

17(16)

Jernbaneverket	
KASSKODE	
F	97/4149
S	1D 532
Arkivbet:	1D 532

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret

3006 Drammen

Oslo, 29. september 1997

**NYTT DOBBELTSPOR, SKØYEN - ASKER;
MERKNADER TIL KONSEKVENsutredning, FASE 2**

Jeg viser til mitt brev av 16. ds., hvor jeg bl.a. bemerket Deres budsjett for innløsning av de 48 boliger som forutsetningsvis måtte fraflyttes.

Jeg har registrert følgende omsetninger av boliger i området i september 1997:

Blokkavn. 3:
BTA: ca. 300 m² Tomt: ca. 1.700 m²
Verditakst: kr. 2,9 mill. Salgssum: kr. 4,0 mill.
Eiendommen var fra 1930-tallet, fullstendig nedslitt, og må pusses opp for min. kr. 1 mill.

Bekkelivn. 21:
BTA: ca. 220 m² Tomt: 738 m²
Verditakst: kr. 3,3 mill. Salgssum: kr. 4,2 mill.
Eiendommen var fra 1950-tallet, og i middels god stand. Noe rehabilitering må påregnes.

BTA = bruttoareal, d.v.s. inkl. kjellere. Boflaten er følgelig mindre.

Jeg skriver dette for å underbygge min påstand i mitt brev av 16. ds., hvor jeg hevdet at Deres budsjett for innløsning av eiendommer til kr. 2 mill. pr. enhet må være feil.

Med vennlig hilsen

Geir Baastad
Geir Baastad

Kopi:
- Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, v/ Tor Indrevoll,
- Ullern bydelsforvaltning,

PKR

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

G4

199

Jernbaneverket	
KASSKODE	
F	97/4149
S	1D 532
Arkivbet:	1D 532

Lillehammer 30.09.97

Uttalelse vedr. konsekvensutredn. fase 2 tiltaket Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker

Jeg viser til informasjon sendt de mest berørte huseiere 04.07.97.

Undertegnede eier g.nr. 9/b.nr. 428 i Sollerudv. I F som så langt jeg kan se av de utsendte planer og tegninger vil måtte avstås helt eller delvis ved samtlige utbyggingalternativer med unntak av J4 og J5.

Eiendommen består av en ubebygd tomt - min andel av foreldrearven fra 1979 - og ligger inntil mitt barndomshjem. Nå når Fornebu blir nedlagt i løpet av 1998 vil den være svært egnet for utbygging av bolig til en av mine barn.

Med dette utgangspunkt vil jeg markere min protest mot at jernbaneutbyggingen legger beslag på dette for meg så verdifulle området.

Med hilsen

Guðrun Mólmen
Guðrun Mólmen
2638 Fäberg

KNUT MASSERUD
NEDRE SKOGV 18
0281 OSLO

65

Jernbaneverket

Arkivbet.: 1.D. 552

97/4149

117

Jernbaneverket
Region Sør
3006 DRAMMEN

Oslo, 9. oktober 1997.

Ref. Petter Grimsgaard.

Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

I Konsekvensutredning fase 2 - område 2 Bestum - Lysaker er hus som skal innløses avmerket med rødt og hus som vurderes innløst med rød sirkel.

Min eiendom 6/451 er ikke avmerket og finner ingen logisk begrunnelse for dette. Nærmeste nabo mot syd/vest skal innløses og nabo mot nord/øst vurderes innløst.

Jeg ber derfor om redegjørelse i hvilken grad min eiendom blir berørt av utbyggingen og at en eller flere eiendommer ikke er utelatt for å påvirke budsjetterte kostnader til fordel for dette trasé-valg som jeg oppfatter at Jernbaneverket i forkant av høring går inn for.

Beboere i området får når flyplassen flyttes til Gardermoen redusert miljøstøy fra fly, men som ved å velge åpen trasé delvis vil bli erstattet av NSB.

Av hensyn til oss og våre etterkommere vil jeg innstendig anmode om at alternativ J6 grundig blir utredet før et gammelt og arverdig boligområde blir rasert.

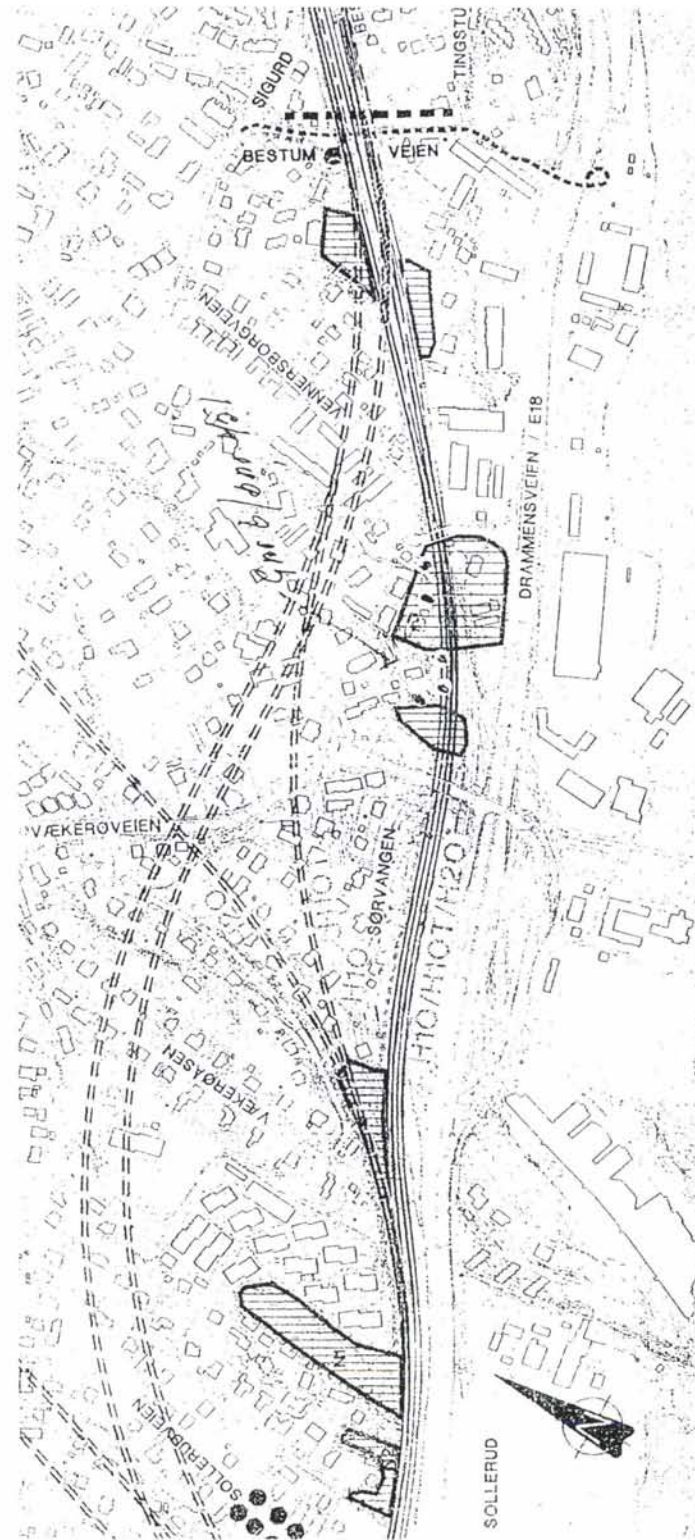
Deres svar imøteses.

Med hilsen

Knut Masserud
Knut Masserud

Vedlegg: Kartskisse.

Kopi sendt Plan- og Bygningsetaten.



ARING

DETS
INSNING

SENT LANDSKAPSOMRÅDE/
SENT BOLIGFELT

OMRÅDE MED "NATUR" ELLER
NER "NATUR"KARAKTER

VIKTIG/MARKERT
LANDSKAPSELEMENT

TRETRASSE / ALLE

TURVEI

KULTURMILJØ

KULTURMINNE

FORMINNE

GAMMEL
FERDSELSÅRE

INNGREP VED NYTT DOBBELTSPOR

NY SKJERING

NY FYLING

NY BRU

NY KULVERT OG TUNNEL

HUS SOM MA

HUS SOM VU

OMLEGGING

VEI SOM STE

VEI SOM STE

ANLEGGSPER

MIDLERTIDIG
I ANLEGGSP

Jon og Wendy Garborg
Vennersborgvn. 5
0281 Oslo

GG 99/63330

VEP

990065141

Oslo
20.10.97

Til Plan og Bygningsetaten
Avdeling Vest, Ekspedisjonen
Oslo Kommune

Ang. Skøyen - Lysaker, Forslag til Kommunedelplan for nytt dobbeltspor.

Vi har etter gjennomgang av Konsekvensutredning fase 2 fra Jernbaneverket region Sør datert mai 1997, følgende kommentarer:

1. Alternativ H10 vil gi vesentlige ulemper. Basert på støykorte-kart vil støyen ligge på over 80 dB i perioder. Med den forventete frekvens i rushtidene vil dette støynivå da være tilnærmet kontinuerlig. På grunn av høydeforskjellen mellom huset og banen vil støydempende tiltak ha liten effekt og det bare lokalt. Det er skilt ut en tomt b.nr.630 som ikke vil la seg realisere pga at det planlagte husets beliggenhet er ca. 8 m fra grense mot jernbanen. Resten av tomten med hus vil få en sterk reduksjon av markedsverdien.

Andre punkter som at banen vil øke barrierevirkningen mot sjøen, redusere lokalmiljøets attraktivitet osv. blir dekket av Ulleren Bydelsutvalgs høringsuttalelse, hvis konklusjoner vi støtter helt.

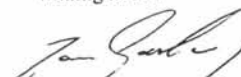
Alternativ H10 er helt uakseptabelt for oss.

2. Alternativ H10T er en tilsvarende løsning som H10, men med lavere frekvens av passerende tog og mindre barrierevirkning pga. smalere trase. Ulempene er de samme, men for oss likevel marginalt bedre en H10. De økte ulempene i anleggsperioden aksepterer vi pga at dette er temporært.

3. Alternativene J5 og J6 gir minst ulemper for oss. Vi har da også vurdert anleggsperioden og at disse ulempene er temporære. Mulig strukturlyd fra tunnelen som går rett under huset kan reduseres eller elimineres ved tekniske tiltak hvis dette planlegges for i tide.

Konklusjon J5 og J6 anbefaler vi. Hvis H1 løsning likevel blir valgt så er H10T å foretrekke frem for H10.

Vennlig hilsen


Jon og Wendy Garborg

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

GG 99/63330

99/63330

VEP

990065141

Oslo, 19. oktober 1997

FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN -LYSAKER Høringsuttalelse fra familien Solheim - Vennersborgveien 12b.

Det vises til det utlagte «forslag til kommunedelplan - nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker» med høringsfrist 20. oktober. Vi tillater oss å fremkomme med våre synspunkter, både på et overordnet nivå som etaten uttalte var det mest interessante i forbindelse på det avholdte informasjonsmøtet samt på et detaljert nivå der vi uttaler oss som berørte beboere.

Overordnede synspunkter:

Sammendrag:

- Samfunnet har nå en gylden mulighet til å bygge ut en viktig del av vårt overordnede kollektivnett på en fremtidsrettet måte som ikke bare skal løse dagens trafikkproblemer men som også skal være så "robust" at det kan ta i mot også den fremtidige trafikkøkningen i et 100-års perspektiv. I et slikt perspektiv bærer de fremlagt H-alternativer preg av midlertidighet mens J-alternativene, og spesielt J6 bærer preg av visjonær planlegging.
- Vi deler i store trekk Plan og bygningsetatens vurderinger slik de fremkommer på forslaget side 35 og 36.
- Jernbaneverkets utredninger er mangelfulle da kombibaneutbyggingen ikke er sett i sammenheng med det nye dobbeltsporet.
- Kollektivbetjeningen av 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.
- Det er uheldig at ikke jernbane- og veitbyggingen er sett i sammenheng.

Bakgrunn / drøfting:

Vi deler og slutter oss til i store trekk Plan- og bygningsetatens vurderinger slik de fremkommer på side 35 og 36 i forslaget.

Det er svært uheldig at Jernbaneverket i for liten grad ikke har utredet kombibanedrift og tilknytningen til Fornebu i sammenheng med det nye dobbeltsporet. Kombibanedrift på deler av eksisterende togtrasé kan gi store miljøgevinster både ved redusert støybelastning og

større tilgjengelighet til jernbanen for lokalmiljøet i forhold til Jernbaneverkets alternativ H10 og H10T. Det synes videre innlysende at Fornebu-området må få en god togtilknytning slik at mest mulig av trafikken mellom Oslo sentrum og Fornebu kan foregå med jernbane. Det skal ikke mye fantasi til for å forstå at uten et godt alternativ til bil og buss, vil merbelastningen på E-18 bli betydelig.

Jernbaneverket har i sine vurderinger lagt stor vekt på at en underjordisk stasjon på Lysaker vil bli kostbar å bygge. Det kan derfor være et alternativ (som ikke er utredet) å droppe den underjordiske stasjonen på Lysaker (i alternativ J5 og J6) og heller satse på et kollektivknutepunkt i forbindelse med en eventuell ny stasjon på Fornebu. På Fornebu ligger det vel tilrette for å bygge et fullverdig, fremtidsrettet kollektivknutepunkt med parkeringshus, bussentral og jernbanestasjoner (lokaltog, fjern tog, kombibane). Det synes som om dette er vanskelig å få til på Lysaker på grunn av plassproblemer.

Det er uheldig at utbyggingen av det nye dobbeltsporet ikke er sett i sammenheng med utbyggingen/videreutviklingen av E-18, slik det ble bestemt etter KU-fase 1. Ved å se på dette i sammenheng kunne muligens ytterligere alternative traséer vært vurdert og man kunne danne seg et bilde av den totale miljøbelastningen når begge anleggene er ferdig utbygget.

Detaljerte synspunkter:

Som beboere i Vennersborgveien har vi følgende detaljerte synspunkter på de foreslåtte alternativer:

Sammendrag:

- Alternativ J5 og J6 vil innebære en forbedring av lokalmiljøet.
- Alternativ H10T variant A er også en god løsning
- Alternativ H10T er akseptabel.
- Alternativ H10 vil være en katastrofe med store miljøfremmende konsekvenser.

Bakgrunn / drøfting:

Alternativ H10:

- Alternativ H10 vil være en katastrofe for vårt nærmiljø både under utbyggingsperioden og i driftsperioden.
- Flere hus må rives og familier må flytte.
- Støybelastningen på uteoppholdsarelene for en rekke boliger vil øke og vil antagelig bli uholdbare når toghyppigheten som trafikkprognosene antyder, oppnås. En rask utregning gir ett tog hvert 3. minutt i gjennomsnitt over hele døgnet. I praksis betyr dette tog hele tiden på dagtid. Enkelte av disse togene vil være flytog som vil ha en hastighet på ca 120 km/time forbi vårt område som ligger midt mellom Skøyen og Lysaker stasjoner.
- Ved å legge to nye spor nord for eksisterende trasé vil nedre del av Vennersborgveien måtte flyttes tilsvarende nordover med enkelte lokale konsekvensene. Det er usikkert om dette er belyst i planene. På plankartet ser det imidlertid ut til at de nye sporene ikke nødvendigvis kun skal gå på nordsiden av eksisterende jernbanespor (slik det står i teksten). Dersom dette er tilfellet, blir situasjonen noe forbedret.
- Barrierevirkningen mellom boområdene og Bestumkilen vil forsterkes ytterligere, ikke minst ved de støyskjermene som må bygges.
- Mange eiendommer som i dag ligger med en brukbar avstand til toglinjen vil etter utbyggingen ligge i «første rekke» på med verdiforringelse som resultat.
- I konsekvensutredningen er det antydning at Vennersborgveien kan bli benyttet i forbindelse med anleggstrafikk. Dette er totalt uaksptabelt.
- Støyskjermingstiltakene må iverksettes innen utbyggingen starter.
- Som beboere vil vi kreve ulempeerstatning av Jernbaneverket.

Alternativ H10T:

- Alternativ H10T er bedre enn alternativ H10.
- Det er ikke nødvendig å rive hus.
- Den totale støybelastningen vil muligens bli redusert ved støyskjermingstiltak og moderne skinnegang.
- Barrierevirkningen mellom boområdene og Bestumkilen vil opprettholdes og muligens forsterkes avhengig av støyskjermenes utforming.
- I konsekvensutredningen er det antydning at Vennersborgveien kan bli benyttet i forbindelse med anleggstrafikk. Dette er totalt uaksptabelt.
- Støyskjermingstiltakene må iverksettes innen utbyggingen starter.

Alternativ H10T variant A:

- Dette er det klart beste H-alternativet og er i prinsippet like godt som J-alternativene.
- Det er ikke nødvendig å rive hus.
- Støybelastningen vil bli redusert.
- Barrierevirkningen reduseres.
- Behovet for anleggsarbeider blir muligens redusert.
- Alternativet vil gi øket tilgjengelighet til jernbanen for lokalbefolkningen. En holdeplass på Vækerø er en god idé også med tanke på å knytte næringsbyggene i dette området til jernbanenettet. Kanskje er det mulig å se på en ny stasjon i sammenheng med en revitalisering av den verneverdige bebyggelsen ved den gamle politistasjonen.

Alternativ J5 og J6:

- Begge disse alternativene er glimrende for vårt nærmiljø.
- Alternativene kan gi mulighet for en kombibane som i alternativ H10T variant A.

Bestum, 19. oktober 1997

Gunnar Solheim m/ familie
Vennersborgveien 12b
0281 Oslo

Karl Otto Karlsen
Nedre Sløgvei 20
0281 Oslo
Tlf. privat 22506512, telefax 22506512
Tlf. kontor 22934633, telefax 22934290

68

Oslo 16. oktober 1997

EN

Plan- og bygningssetaten
Trondheimsveien 5

0560 Oslo

**BEMERKNING TIL PLANUTKAST
- NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - LYSAKER.**

930065141

Som grunneier er vi varslet om forslag til kommunedelplan Nytt dobbeltspor Skøyen -Lysaker og vi vil bemerke:

For oss fremstår nytt alternativ J6 som det absolutt beste forslag. Etter vårt syn vil dette på best mulig måte bevare det gode bomiljø som er på nedre del av Bestum. Det er også grunn til å anta at miljøet vil bedres, ved at sløyfen går om Fornebu og derved gir flere av Bærums beboere som jobber i Oslo et alternativt og raskt kollektivt tilbud. Trafikken på E-18 kan i så måte reduseres noe, eller den vil kanskje ikke øke så mye.

Av de foreslåtte alternativer, fremstår dette alternativ som det beste, og det er heller ikke utredet av Jernbaneverket. Jernbaneverkets forslag om å legge nytt dobbeltspor i dagen og derved rive en rekke hus, vil også medføre en forslumming av nedre del av Bestum. Bestum er et gammel og veletablert boområde hvor folk trives, hvor det er kort avstand til og utsikt over sjøen. Det er mangel på tomter og boliger i Oslo, og mangelen vil øke ved dette forslaget. Med NSBs forslag vil langt flere av de resterende boliger også bli plaget av støy. NSB påstand om at en tunnelloøsning blir noen millioner dyrere enn dobbeltspor i dagen, er en argumentasjon som det etter erfaringene med Gardemobanen ikke kan festes lit til. Dessuten er noen millioner lite i forhold til den skade forslaget vil gjøre i en bydel, ikke bare støy for de som blir boende igjen, men også den helseskade dette gjør med mennesker. Dessuten vil det ikke bli så mange millioner ekstra når NSB har betalt erstatning for alle de husene som må rives i et område hvor både tomtepris og huspris er blant de høyeste i Oslo.

Vi bemerker også at Ullern Bydelsutvalg har gått i mot planene til NSB. Skal et demokrati ha noe verdi, bør Bydelsutvalgets vedtak i denne saken tillegges overveiende vekt.

Med vennlig hilsen

Karl Otto Karlsen

Liv Wiborg Karlsen

ULLA OG KJELL BACKER
TINGSTU VN. 16 C
0281 OSLO

203

69

Oslo, 17. 10. 1997.

PLAN OG BYGNINGSETATEN
TRONDHEIMS VN. 5
0560 OSLO

930065141

**HØRINGSUTTALELSE VEDR. KOMMUNEDELPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR
SKØYEN - LYSAKER.**

Vi bor i Tingstuen 16 C på Bestum og er nærmeste nabo til togspor og Bestum togsnuplass på sydsiden, rett overfor Adventen og Osens Enke-området.

Vi vil være konstruktive. Først kommer til Jernbaneverket (JBV) og Plan og bygningssetaten (PBE) for grundige konsekvensutredninger og beskrivelser, som gjør det mulig å henge inn i sakskomplekset. Når vi skal vurdere JBV's KUL og PBE's forslag til KDP for nytt dobbeltspor i Vestkorridoren melder det seg tanker både på et overordnet og et detaljert nivå.

OVERORDNET. Overordnet sett står vi overfor et vitalt samfunnsmessig behov for å doble jernbanens kapasitet til å frakte passasjerer i Vestkorridoren. Dette kan stige ved å bygge et nytt dobbeltspor langs den nåværende "lange" jernbanekorridor (H-alternativene) eller å utvide korridorbredden ved å la det nye dobbeltsporet gå via Fornebu-området (J-alternativene) og derved fange opp og behandle dette betydelige passasjergrunnlag i tillegg. Godstogene makter ikke sterke skinglinger og må derfor fortsatt trafikere det nåværende flater dobbeltspor.

I sin prioritering mellom alternativene er JBV lite opptatt av å behandle Fornebu trafikken. Av hensyn til laveste byggekostnader og flere korte byggetapper prioriteres lange tunnelloøsninger i Aker og Bærum, mens dagløsninger med betydelige miljøproblemer prioriteres i det tettbygde Oslo.

PBE er naturlig opptatt av å redusere miljøbelastningene i Oslo og at et nytt dobbeltspor relativt enkelt kan fange opp Fornebu trafikken. Ettersom fremtver alt. J6, hvor Oslos miljøproblemer reduseres langs nåværende overflatespor, og for det nye dobbeltspor samles mellom Adventen og Skøyen st. PBE peker også på alt. H10T variant A og behov for en fremtidig ny kollektogstasjon på Vakerø.

Ut fra gitte overordnede politiske retningslinjer (RPR) og de betydelige utfordringer samfunnet står overfor vedrørende arealplanlegging og trafikkbehaving i Vestkorridoren, må vi umiddelbart se at det utvises mye mer ansvarstilbelse, spenst og fremsyn i alt. J6 enn i de øvrige alternativer.

DETALJERT. Ingen av de fremlagte alternativer fremstår som positive for oss som bor mellom Adrenton og Skøyen st. Ut fra planene trodde vi at JBV bare skulle bygges et nytt østgående hurtigtoogs spor 6,5 m nærmere oss på nordsiden av nåværende 6 togs spor. Men ved nærmere studier av JBV's tegn. B 20 og B 50 legges de 2 nye østgående spor med en stiv linjeføring over kronen av nåværende skøyveid hele 20 m nærmere. Vi håper dette er en tegnefil som skyldes liten målestokk på kartene.

J H-alternativene skal sporene trafikeres på bakkenivå.
J T-alternativene skal hurtigtogene på nærmeste spor komme som skutt ut i 120 km/t hastighet av en tunnelåpning 30 m vest for vårt soverarelsvindu.

Har noen av dere forsøkt å sove litt foran og meget nær til siden for en kanonmunning eller geværledning, hvor det skytes stadig og til ubestemt liden?

I den store utgaven av KV2 har JBV forsøkt å illustrere hvilken støyutbredelse alternativene kan medføre for nabolaget, og de er dramatiske. Grensen for 55 dBA Ekv. ligger ca 75 m ut fra nærmeste spor og med høyere støy nærmere sporene. Vi Bestumboere er allerede idag plaget av støy fra jernbanen som overskrider gjeldende støyforskrifter. Det er støy fra passerende tog, togsustasjonen og byggestøy, hvor Ullern bydel nylig med hjemmel i kommunehelsetiloven har gitt JBV pålegg om å utarbeide en tiltaksplan under tussel av dagboer. Vi ser ikke med glede frem til nye år med ulemper og byggestøy, enten det blir nye spor i dagen, eller tunneldriving med støy og støy fra tunnelventilasjon og massetransport ut mot Skøyen st.

Vi ber om at den kommende reguleringsplan for nytt dobbeltspor skal legge klare føringer med rekte forbeholdsmønstre for tiltak mot støy fra jernbanen og ulemper fra gjennomføringer av byggearbeidet.

Er det urealistisk at jernbanesporene mellom Bestum og Skøyen st bygges inn i en kassekonstruksjon?

Vennlig hilsen

J. Bæcker

ADVOKAT
HROAR HOLTET

MEMLEM AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING



Oslo kommune
Plan- og bygningssetaten
Trondheimsveien 5
0560 Oslo

TELEFON: 22 68 60 60
64 86 57 37 PRIVAT
TELEFAX: 22 67 72 18

0560 OSLO, DEN 17. okt. 97
TRONDHEIMSVEIEN 17 B

35 61259
VEP
930065141

Ad.: Deres ref.: 930065141

Journr.: 97/57057

Ad.: Forslag til kommunedelplan - nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker.

Jeg representerer Berit Jørgensen Dæli - Tingstuveien 27, 0281 Oslo.

Jeg viser til Deres brev til min klient av 29.9. d.å.

Det er satt frist til 20. oktober d.å. for den enkelte til å uttale seg, og jeg uttaler meg foreløpig kort på vegne av min klient således:

Innledningsvis viser jeg til utredning/kommentar fra Ullern bydelsutvalg som min klient sogner til.

Såvidt jeg kan bedømme er det alt for tidlig å uttale seg konkret om hvordan det nye dobbeltsporet eventuelt vil berøre den enkelte eiendom, herunder min klients eiendom og jeg må derfor ta forbehold om å komme tilbake til dette senere når planene har blitt mer konkrete.

Med hilsen

Hroar Holtet
advokat

Gjenpart sendt: Berit J. Dæli, Tingstuveien 27, 0281 Oslo

204

PGr

Anne Birte og Ole Bernhard Høgestøl
Nedre Asvei 6,
1312 SLEPENDEN

01 (41)

Jernbaneverket	Postk. 1312
97/4149	
A. 10 552	



Slependen, 28.09.97

Jernbaneverket Region Sør
3006 DRAMMEN
ATT: Per Grimsgaard/Jon Johannesen

SAK: HØRINGSUTTALELSE SKØYEN-ASKER DOBBELTSPOR.

Vi viser til møte om saken i Sanvika Teater, og har følgende innsigelse, som fremmes overfor Jernbaneverket og Bærum kommune:

Stabilisering av kulverter synes IKKE betryggende. Derved kan 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 følgelig unngås.

Under møtet ble den metode som man planlegger å benytte for å motvirke risting, forklart. Det fremkom at denne metode er benyttet ved to andre nye anlegg, men at det ikke foreligger noen erfaring for resultatene.

Etter møtet har undertegnede blitt informert på annet hold om at disse to prosjektene må sees som mislykkede når det gjelder stabilisering. Om dette er korrekt, kan vi som legfolk ikke vurdere, men informasjonen i seg selv øker bekymringen for at man her er i ferd med å skape et alvorlig problem.

Vi vil mene at etter at man har bygget jernbaner i over hundre år, foreligger det stabiliseringsmetoder for løs masse, som fungerer, og hvor resultater kan dokumenteres. Vi krever at dokumenterte, pålitelige metoder og erfaring tas i bruk.

Vi vil anta at bakgrunnen for at dette har kunnet bli et problem, er at norsk ingeniørkunst er konsentrert om bygging i fjell, hvor vi er "verdensmestre." Når det gjelder bygging i løsmasse, som leire, finnes kompetansen andre steder, og faglig stolthet kan fort forhindre at erfaring anskaffes. Ofte er holdningen at "vi vil gjøre våre egne feil."

For å sette saken på dagsordenen, og forsikre oss om at problemet blir løst på beste måte, fremmes denne innsigelse. Saken gjelder mange, 30% av tunnelstrekningen i Bærum går i nedgravet kulvert.

Denne innsigelse blir sendt på fax, og deretter i posten.

Med vennlig hilsen

Anne Birte Høgestøl
Anne Birte Høgestøl

Ole Bernhard Høgestøl
Ole Bernhard Høgestøl

(Tilsvarende merknad er sendt til Bærum kommune.)

PGv

H12

Jernbaneverket Region Sør
3006 Drammen

Att.: Petter Grimsgaard

Denne henvendelsen gjelder fremføringen av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker etter alternativ H2B. Av kart 1 fremgår at sporet vil krysse Skallum-eiendommen fra Gamle Ringeriksvei til Krokfareet. Som nevnt for Dem på telefonen i går består grunnen i den vestlige del av krysningsområdet av kvikkleire. Grunnborringer som ble foretatt for noen år tilbake med tanke på utbygning for boligformål, viste dette. Oppgraving eller tunnelboring i dette område kan meget vel tenkes å ville destabilisere massene og derved påføre den omkringliggende bebyggelse betydelige skader.

Man kan jo også ha grunn til å frykte at med en slik plassering av sporet vil våtmarksfeltet med verneverdig vegetasjon på nordsiden bli drenert og dammen som sees av kartet, nedtappet. Dette ville være i strid med Bærum kommunes ønske om å bevare sentrale deler av Skallumeiendommen som grønn lunge.

Denne henvendelse rettes også til Bærum kommune ved oversendelse av kopi til Rådmannen v/Brit Kvanum og Flanseksjonen v/Ragnhild Johansen.

Med hilsen

Arne Jacobsen

Krokfareet 8
1340 BEKKESTUA 16.10.1997
Tlf.: (02) 53 31 71

67

(123)

Jernbaneverket	
	Kass.kode
97/4149	
Arkivbet.: 1D.55.2	

PGv

Carsten Anker
Gml. Drammensvei 88 d
1322 Høvik

H3

Jernbaneverket
Bærum Kommune

116

Høvik, 8/10-1997

Jernbaneverket	
97/4149	
Arkivbet.: 1D.55.2	

BEMERKNINGER TIL HØRINGSUTKAST - NYTT DOBBELTSPOR GJENNOM BÆRUM

Jeg beklager at jeg er sent ute med mine kommentarer, men håper dere likevel kan vurdere mine synspunkter som om de ble levert innen tidsfristen.

Det vises til ovennevnte kommunedelplan samt konsekvensutredning annonsert i dagspressen.

Et opplegg som skissert i Alternativ H2B, med tverrslag/nødutgang med tilknytning til Gamle Drammensvei synes å få betydelige miljømessige konsekvenser for oss beboere på Sno.

Vi skjønner at massene må ut et eller annet sted, men vi på Høvik er ikke særlig fornøyd med at det legges et utkjøringssted rett ved siden av et etablert bomiljø, gårdsdrift og friluftsområde. Dessuten er vi selv allerede belastet med en busslomme tett opptil egen eiendom, hvilket allerede innebærer problemer med innsyn, støy i helgene samt tilgrising som tagging, papir, røykstumper og knuste olflasker.

Planen som støttes av både kommunen og Jernbaneverket vil:

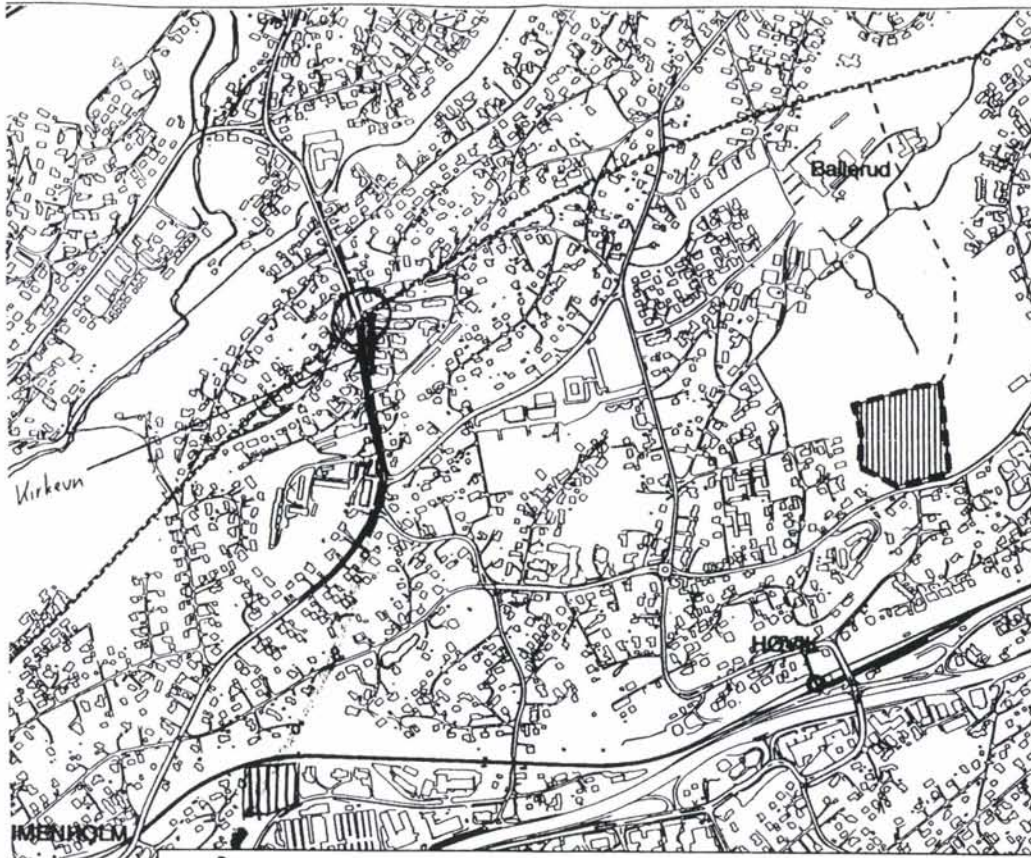
- 1: Vesentlig forverre bomiljøet (med støy og støv) for beboerne rundt Ballerud, Store Stabekk, Hoviktoppen og Sno.
- 2: Igjen skape en utrygg skolevei for våre barn, idet det må forventes et betydelig antall lastebiler i forbindelse med utkjøring av masse via Gamle Drammensvei. Med 930.000 m³ masse over 2 år, vil vi med 1/3 uttak over tverrslaget få 1 lastebil på veien hvert 8. minutt.
- 3: Ødelegge deler av gårdsdriften på Store Stabekk Gård.

Vi må derfor sterkt oppfordre til at tverrslaget som må etableres et eller annet sted i Høvik-området, må sees i sammenheng med en mulig tunnel-løsning for biltrafikken i Kirkeveien ned til E 18. Her har Jernbaneverket en god mulighet til å samarbeide med vei-myndighetene om å samordne behovene for å kunne bidra til en lavere trafikkbelastning i området. Tverrslaget kan da starte der jernbanetunnelen krysser Kirkeveien og ned til Ramstadsletta (se vedl. kart). På den måten får en både en løsning for utkjøring av massene samt en ny tunnel for biltrafikken til E18. Nærheten til motorveien bør være en fordel mht til transport av massene samt at svært få bolighus vil bli berørt.

Vi ber om at ovennevnte forslag realitetsbehandles med tanke på at en positiv beslutning kan bidra til et godt bomiljø for alle på Høvik både på kort og lang sikt.

Med vennlig hilsen

Carsten Anker
Carsten Anker



H2B - KART 2



BÆRUM KOMMUNE

KOMMUNEDELPLAN NYTT DOBBELTSJOR SKØYEN-ASKER
HØRINGSFORSLAG JUNI 1997

BYGGEOMRÅDER (PBL. § 20-4 NR. 1)

Senterområde
(Næring, jernbanestasjon, bussterminal, bybane m.v.)

BÅNDLAGTE OMRÅDER (PBL. § 20-4 nr. 4)

Område som skal reguleres til jernbane m.v.

VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONSSYSTEMET (PBL. §20-4 nr. 8)

Jernbane/tunnel

Tverrslag/nedutgang i tunnel


Stasjon for fjern tog og lokaltog

Stasjon for lokaltog

PLANENS BEGRENSNING

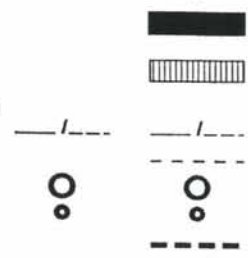


Planen er redigert og produsert digitalt av Bærum kommune, Planseksjonen.
Det digitale datagrunnlaget oppbevares i Bærum kommune.

 Tunnel for utgraving av masse
Tverrslaget benyttes senere som
tunnel for biltrafikk til E18.

Ekisterende

Planlagt



HGr



Jernbaneverket

Kystkode

97/4149

10 552

Staverhagan 7
1312 Slependen
6. oktober 1997

Bærum kommune
Planseksjonen
v/ Prosjektleder Ragnhild Johansen
Pb. 124
1301 Sandvika

Jernbaneverket, Region Sør
v/ Petter Grimsgård
3006 Drammen

Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker - Merknad til Konsekvensutredningen

Ved henvendelse til Petter Grimsgård, Jernbaneverket, den 3. d.m. har vi fått opplyst at traséalternativet Ræverudlinjen er planlagt flyttet 50 meter nordover. Videre har vi ved henvendelse til Bærum kommune, Planavdelingen, i dag fått opplyst at en slik flytting vil føre til at traséen vil kunne komme til å ligge under vår eiendom - Staverhagan 7. I denne forbindelse ønsker vi å gjøre oppmerksom på følgende:

1. Det er ikke fremført offentlig vann i Staverhagan. Husene i dette området har egne brønner. Vår brønn er ca. 60 meter dyp - i nivå med den planlagte tunnel.
2. Vi har planlagt å installere en varmepumpe for å redusere våre utgifter til oppvarming. Ifølge leverandøren - Variant VVS - må vi ha et borehull på ca. 120 meter til dette anlegget.

Som det fremgår av dette, har vi eierinteresser knyttet til vår eiendom, også i det dypere liggende nivå under den planlagte tunneltrasé. Det er derfor vårt ønske, hvis man velger alternativet Ræverudlinjen for fremføring av den nye togtrasé, at det tas hensyn til de forhold som er beskrevet ovenfor. Videre ber vi om at det i så fall så tidlig som mulig utredes hvilke konsekvenser en slik tunnel vil kunne få for brønnvannet, både for oss og våre naboer.

Med vennlig hilsen

Dagfinn Føllesdal

Dagfinn Føllesdal

Telefon: 67 55 00 01 (Kan også brukes til faks, som må settes på manuelt, vennligst ring først.)
e-post: dagfinn.follesdal@filosofi.uio.no

Ingolf Thorud
Marstranderveien 4
1324 Lysaker

H15

Lysaker 29. sept. 1997

Bærum kommune
Avdeling levekår
Postboks 34
1301 SANDVIKA



KOMMUNEPLAN NYTT DOBBELTSPOR GJENNOM BÆRUM - HØRINGSUTKAST AUGUST 1997. UTTALELSE TIL PLANEN.

Ved den politiske behandlingen av planen for KU 1 vedtok kommunen at hvor det nye dobbeltsporet gikk gjennom bebyggelse skulle banen legges under terreng. Det er derfor med stor skuffelse en nå ser at kommunen ikke følger opp dette, men går inn for at alt. H2B som går i dagen gjennom Lysaker, legges til grunn i høringsutkastet. Dette skjer til tross for at stedets folk på Lysaker, vi som bor på nordsiden av sporene, har sendt to protestskriv, ett i 1994 til NSB med 100 underskrifter uten å få noen form for tilbakemelding og deretter ett til fylkesmannen høsten 1996. Brevene argumenterte med at for å bevare miljøet måtte jernbanen legges i kulvert. Kommunen ble i begge tilfeller orientert ved kopier og gitt anledning til en respons, men dette ble åpenbart ikke vektlagt nok til at man følte seg bundet til å følge opp sitt første vedtak nevnt foran.

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. Avgrensningen er lagt gjennom boligen i Marstranderveien 4. Det er uklart om alt blir jernbaneområde eller at noe er beslag i anleggstiden.

Hvis reguleringen blir endelig vil eiendommen måtte innløses. Den vil ikke lenger være utnyttbar som bolig selv om selve våningshuset ikke skulle berøres. Alternativ bruk vil være næring. Mht. støy viser jeg til brevet til fylkesmannen nevnt over om støy på boligene. Jeg ber om at kommunen holder meg orientert om utviklingen.

På orienteringsmøte i Sandvika kino 8.9. ble det opplyst fra en av de framtrøtte i Sollerud vøl at Oslo kommune går inn for J6, et alternativ som krysser under Lysaker stasjon og forbinder Fornebu med både lokal- og fjertog. Det er å håpe at politikerene også i Bærum besinner seg og følger opp dette i den videre planlegging.

Hilsen

Ingolf Thorud

PGr

Jernbaneverket Region Sør
3006 DRAMMEN

adm.dir. Osmund Ueland
NSB/Jernbaneverket
0048 OSLO

Bærum Kommune
Plan- og bygningsetaten
Pb. 124
1301 SANDVIKA

Bærum Kommune
Kommuneoverlegen
Pb. 124
1301 SANDVIKA

Fylkesmannen i Akershus
(forurensningsmyndighet)
Galleriet
Schweigaardsgate 4
0185 OSLO

H16



Merknader til Konsekvensutredning fase 2 Nytt dobbeltspor Skøyen – Asker og Kommunedelplan for Bærum kommune, nytt dobbeltspor

Konsekvensutredningen beskriver forholdet rundt nytt dobbeltspor Skøyen – Asker. Nytt dobbeltspor og Gardermobanen får imidlertid konsekvenser også for eksisterende dobbeltspor, og dette er bare i liten grad beskrevet i konsekvensutredningen. De følgende merknader gjelder det eksisterende dobbeltsporet på strekningen Strand – Høvik. Dette er et boligområde som ligger nært til både NSB og E 18, og området er derfor spesielt støytussatt.

Eksisterende dobbeltspors skjebne – en konsekvens av nytt dobbeltspor

Det synes nå avgjort at eksisterende dobbeltspor skal bli liggende på dagens posisjon, og at nytt dobbeltspor ikke kommer til å bli lagt inntil eksisterende spor. NSB/Jernbaneverket kan derfor ikke lenger dekke seg bak usikkerhet om plassering/utvidelse som begrunnelse for å avvise henvendelser om støyskjerming.

Faktisk støynivå

Støymålinger foretatt med utstyr kalibrert og utlånt fra SINTEF viser at «bakgrunns-støyen» fra E 18 en sommerdag uten piggdekk og med tørr asfalt er på 55 – 70 dB(A). Ved togpassering øker støyen til 75 – 93 dB(A). 93 dB(A) er målt både på dagtid og nattetid, flere ganger i uken. Flytrafikken gir bare ubetydelige utslag, med unntak av småfly med friekssos som av og til sirkler i lav høyde. Målingene er foretatt én meter fra husveggen og i en periode uten anleggsvirksomhet. Det er riktignok ikke målt døgnkvalitetsnivå, men støyen fra biltrafikken og NSB er temmelig stabil over døgnet. Støyen fra NSB er riktignok kortvarig, men brutal, og fører til at all utendørs samtale må opphøre og at nattesøvnen til stadighet blir avbrudt, spesielt dersom man har vinduer i luftstilling.

Jernbaneverkets vurdering av støyforholdene

Jernbaneverkets støyvurderinger baserer seg ifølge utredningen på anslag. Disse bygger på forhold vi som naboer til NSB overhodet ikke kjenner oss igjen i. Det relative forholdet mellom togtypenes støynivå er etter våre målinger både av en annen størrelsesorden og en annen rangering enn beregningene baserer seg på. Videre har beregningene tilsynelatende ikke tatt høyde for to vesentlige faktorer for støynivået: faktorer som etter våre målinger har langt større betydning enn faktorene Jernbaneverket har lagt til grunn.

Jernbaneverket har ikke tatt hensyn til stor togtetthet i sine beregninger. Stor togtetthet medfører at togene ofte kjører tett opp mot rødt signal som lokføreren forventer snart skifter til grønt. Dette medfører mye kjøring i sakte fart med slurebremsing. Et tog på 6-700 meter som slurebremser i gangfart, kan avgi støy på over 90 dB(A) i flere minutter. Dette har mer å si for støynivået enn om det samme toget økte farten fra 50 til 80 km/t.

Jernbaneverket har tilsynelatende heller ikke tatt hensyn til manglende vedlikehold. Praktisk talt hvert eneste godstogsett har ett eller flere hjul som er skjevslitt, slik at de dunker i skinnene for hver omdreining. Støynivået når et slikt hjulsett passerer, er 5 til 10 dB(A) høyere enn for togsettet forøvrig.

Disse avvikene gjør det vanskelig å feste lit til Jernbaneverkets beregninger av støynivå. Vi forventer at offentlige myndigheter krever faktiske målinger av reell togdrift som dokumentasjon på beregningenes pålitelighet.

Forholdet til plan- og bygningsloven

Konsekvensutredningen presiserer at det i dagens plan- og bygningslov med tekniske forskrifter (pbl) er strengere støygrenser for tiltak som kommer inn under loven enn for gamle anlegg. I følge Norges byggforskningsinstitutt kan kravene i pbl anses oppfylt dersom grenseverdiene i NS 8175, klasse C (utgitt 1997) ikke er overskredet.

I Jernbaneverkets brosjyreversjon av konsekvensutredningen står det at: «Gjenstående eksisterende bane vil ikke endres ved utbygging, og det er derfor ikke forutsatt noen ny støyskjerming her.» Lignende utsagn gjentas i utredningens fulltekstversjon. Dette samsvarer ikke med det faktum at det pågår omfattende utbedringsarbeider på «eksisterende» dobbeltspor. Det samsvarer heller ikke med resten av utredningen hvor det f.eks. står at lokaltogene skal gå på eksisterende dobbeltspor og «...spesielt lokaltogene i rushtiden ... får mange nye avganger». Utredningen berører ikke at Gardermobanen i utbyggingsperioden kommer til å benytte eksisterende dobbeltspor, hvilket i en ti-årsperiode vil gi en «midlertidig» økt trafikk- og støybelastning. Prognosene for framtidige avganger viser en dobling på 12 år. Det betyr at eksisterende dobbeltspor, selv etter at Gardermotogene er overført til nytt dobbeltspor, vil få like mange togpasseringer som i dag.

Når eksisterende tiltak som ikke oppfyller dagens krav skal undergå mindre endringer, stiller ikke pbl krav om at tiltaket skal oppgraderes til dagens krav, men at endringene ikke skal gjøre tiltaket mer i strid med dagens krav enn tiltaket allerede er. Når det er snakk om større endringer, f.eks. fornying av bæresystem eller tekniske anlegg, kommer dagens pbl til anvendelse for tiltaket. Dette er det fast praksis for i alle landets kommuner. Etter oppgradering av eksisterende dobbeltspor, er det kun skinnestålet som gjenstår av det opprinnelige anlegget; sviller, pukk, gjerder, signalanlegg og kjørestrømanlegg er utskiftet eller fornyet. Det underer oss derfor at NSB allikevel forventer at eksisterende dobbeltspor ikke omfattes av kravene i dagens pbl.

Planetaten i Bærum kommune, ivaretageren av offentlighetens interesser, bør etter vår mening vurdere på nytt om ikke «eksisterende» dobbeltspor kommer inn under dagens pbl, da både bæresystem og tekniske anlegg er fornyet, og de «togproduktene» som skal benytte seg av sporet, undergår en vesentlig endring. I det minste bør det stilles krav om at NSB dokumenterer at ikke fornyingen har brakt tiltaket mer i strid med gjeldende regler enn det var før fornyingen. Dokumentasjonen bør som ovenfor nevnt, baseres på målinger, og ikke på luftige anslag slik det er gjort i konsekvensutredningen.

NS 8175, klasse C gir for boliger følgende grenseverdier: Maksimal støy innendørs fra utendørs støykilder: 30 dB(A) døgnekvivalentnivå og maksimalnivå nattetid (kl. 22 til 06): 45 dB(A). Maksimal støy utendørs fra utendørs lydkilder (utenfor vinduer og på minst én uteplass): 55 dB(A) døgnekvivalentnivå. Våre målinger viser at det er åpenbart at disse grenseverdiene er overskredet.

Forholdet til annet regelverk

Da NSBs konsekvensutredning forelå, forelå også Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy (fastsatt 30. mai 1997). Riktignok mener støyekspertene at forskriften er skuffende svak, men det er altså ikke lenger korrekt når utredningen på side 48 påstår at det ikke fins gyldige regler for jernbanestøy i Norge. Forskriften gjelder total støynivå uavhengig av hvem som forårsaker den og uavhengig av om den er en sum av flere kilder. Uansett forhold til pbl, må NSB forholde seg til denne forskriften. Helseetaten i kommunen har et medansvar for å se til at så skjer, selv om det er Fylkesmannen som er forurensingsmyndighet etter forskriften.

Forskriften forutsetter at det iverksettes kartlegging når innendørs støy overskrider 35 dB(A) døgnekvivalentnivå. I følge NBIs Håndbok 39 gir «vanlige vegg- og vinduskonstruksjoner ... en total lyddemping på 25 – 30 dBA». Enkel matematikk og tiltroen til at våre målinger ikke er helt på jordet, tilsier at forskriftens grenseverdier med all sannsynlighet er overskredet.

Eieren av anlegget, dvs. NSB og Statens Vegvesen, har etter vårt syn plikt til å utføre kartlegging, sende melding om at kartlegging er påbegynt og om resultatet når det foreligger. Forurensningsmyndigheten kan gi pålegg om kartlegging, ev. pålegg om samarbeid om kartlegging dersom ikke eieren er seg sine plikter bevisst.

Dersom kartlegging viser at innendørs støy overskrider 42 dB(A) døgnekvivalentnivå, utløser forskriften tiltakspunkt. Vi har grunn til å tro at slike støymengder er til stede.

I denne sammenhengen vil vi vise til at Helseetaten i Drammen nylig har fått NSB/Jernbaneverket til å foreta støyskjerming på lignende grunnlag. Vi tillater oss å tro at det er de samme regler som gjelder i Akershus som i Buskerud, uavhengig av om forholdet blir omtalt i media.

Konklusjon

Vår konklusjon er derfor:

- 1) Jernbaneverkets beskrivelse av støyforholdene har ikke forankring i virkeligheten.
- 2) Konsekvensutredningen mangler dokumentasjon på at fornyingen av «eksisterende» dobbeltspor ikke har brakt tiltaket mer i strid med gjeldende regler enn det allerede er.
- 3) Vi kan ikke forstå at «eksisterende» dobbeltspor kan unndra seg dagens krav i pbl.
- 4) Det må iverksettes kartlegging av støyforholdene i henhold til Forskrift av 30. mai 1997.
- 5) Støyskjerming av «eksisterende» dobbeltspor er påkrevd som en konsekvens av ovenstående.

Høyik, 28. september 1997

Gro Thomter
Gro Thomter og Anders Kirkhus
Markalleen 94
1322 Høyik

Anders Kirkhus

Vedlagt blad fra Byggforskeren: Utendørs skjerming mot støy. Prinsipper og beregning og Utendørs skjerming mot støy. Utførelse og stedstilpasning. Se spesielt pkt. 331 i sistnevnte.

(Vedlagt Byggdekket fra Byggforskeren
- 517.521/522)

PGV
Ingrid Meland
Sverrestien 13
1300 Sandvika

H10

Jernbaneverket

Kass.kode
ARKIVET ER BANNET
SARVE BR.NR: 9774149
Arkivbet.: 1D.552

Bærum kommune
v/Planseksjonen
Kommunegården
1300 Sandvika

KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING VED NYTT DOBBELTSPOR
GJENNOM BÆRUM - UTTALELSE I FORBINDELSE MED OFFENTLIG ETTERSYN

Referanser:

- Kommunedelplan - høringsutkast datert august 1997
- Konsekvensutredning fase 2 - vedlegg til kortversjonen datert mai 1997
- Informasjon om KU 2 og kommunedelplan for Bærum, Jernbaneverket mai 1997

Jeg bor like ved jernbanen og er svært opptatt av støyproblemene, spesielt ved ferdig utbygget toglinje. Jeg har lest kommunens høringsutkast, kortversjonen av KU 2 og Jernbaneverkets informasjonshefte og funnet noe motstridende informasjon om støytiltak.

På side 121 i KU 2 står det under sammenstilling av konsekvensene: "Antall boliger (langs ny bane med skjerm + gjenværende eks. bane)". Dette tolker jeg dithen at også boliger som ligger langs eksisterende jernbanespor vil kunne omfattes av støyskjermende tiltak.

I informasjonsheftet fra Jernbaneverket står det imidlertid skrevet under avsnitt "Når toglinjen står ferdig - Tiltak mot støy" blant annet at "Gjenværende eksisterende bane vil ikke endres ved utbygging, og det er derfor ikke forutsatt noen ny støyskjerming her."

Jeg oppfatter disse opplysningene gitt i KU 2 og informasjonshefte som motstridende hva angår støyskjerming langs eksisterende bane.

Jeg ønsker med denne uttalelsen at også eksisterende bane blir omfattet av støyskjermingstiltak ved den planlagte utbyggingen og vil begrunne det slik:

NSB/Jernbaneverket har i dette året utført omfattende utbedringer av eksisterende bane. Arbeidene har pågått i lang tid og pågår fortsatt. Støyen har øket betraktelig etter disse utbedringene - enten det skyldes øket hastighet på togene og/eller mer strukturlyd - og støyen er svært sjenerende. Jeg antar at utbedringene er en forberedelse for den senere, planlagte utbygging av nytt dobbeltspor og må vel derfor anses for å være del av denne

utbyggingen. Utbedringen bør følgelig også omfattes av støyskjermingstiltak.

Blommenholm, 30.09.1997

Ingrid Meland
Ingrid Meland

Kopi: Jernbaneverket, region sør, 3006 Drammen

Ref: Planklag

212

210

PGV

107
(72)

PGV

(3)

Til
Jernbanelverket
Region Sør
3009 Drammen



Jernbanelverket	
ARKIVET DRAMMEN	Kass.kode
Sak/Dok.nr.: 97/4149	
Arkivbet.: 1D 552	

Jernbanelverket Region Sør
3006 Drammen



Jernbanelverket	
ARKIVET DRAMMEN	Kass.kode
Sak/Dok.nr.: 97/4149	
Arkivbet.: 1D 552	

Jong, 30.9.97

Fra
Johannes Faale
Ballerud Alle 3
1322 Høvik

Merknader til konsekvensutredningen H2B / H1B

Hvis H2B / H1B blir valgt må tverrslag / nødutgang plasseres slik at golfbanen på Ballerud ikke blir berørt.

På kartet er det antydnet at riggområdet ol., ligger tett opptil Drivingrangen, på området til Store Stabekk Gård.

Langs golfbanen må det sikres slik at golfballer ikke gjør skade på installasjoner eller folk. Å redusere området for Drivingrangen er umulig. Da må den stenges av sikkerhetsgrunner. Drivingrangen er det økonomiske tilskuddet som driver resten av banen.

Med vennlig hilsen

30/9/97 Johannes Faale
Johannes Faale
Innehaver av Ballerud Golfbane

**Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplanene (Bærum).
Kommentarer for området Jong.**

Det refereres til Jernbanelverkets konsekvensutredning fase 2 og Bærum kommunes kommunedelplaner. Mine kommentarer gjelder kun for Ræverudlinje-alternativet, og nærmere bestemt til området Jong.

Som grunneier av Jongsåsveien 25B (gnr.51 bnr.118) går det frem av planene at vår eiendom vil bli berørt i en eller annen form, enten direkte eller indirekte. Konsekvenser kan deles i to, hlv. for anleggsperioden og for anlegget etter det er tatt i bruk.

For anleggsperioden kommenteres følgende:

Veiadkomst til vår eiendom må opprettholdes på en slik måte at kjøretøyer også kan komme frem, samt at en egen oppstillingsplass kan benyttes. Det må også taes hensyn til lokaltrafikken. Miljømessige belastninger i form av støy og trafikk fra nattarbeid og helgearbeid må unngås, ettersom det antas at belastningsnivået blir høyt nok ellers. For arbeider startes opp må vårt hus med grunnmur besiktiges og fotograferes i tilfelle det oppstår skader fra anleggsarbeidene. Høye åpne skjæringer må unngås hvis det alternativt er mulig å lage tunnel. Store massedeponier må legges til steder der det ikke er til spesiell sjenanse, dvs. til steder som ligger unna boenheter. Tilsvarende gjelder for riggområder. Anleggsområdene må etter avsluttede arbeider ryddes og istandsettes på en ordentlig måte.

For driftsfasen kommenteres følgende:

For å hindre strukturlyd og vibrasjoner (vårt hus er fundamentert på fjell) må tiltak som er effektivt dempende settes inn. Gjerdet må forsøkes unngått, dvs. at stup eller annet som kan skape farlige forhold for boområdet må ikke være bygget. Åpne strekninger må støyskjermes hvis støyens lydnivå og hyppighet kan oppfattes som svært sjenerende.

Jeg ber om at all informasjon som blir sendt til direkte berørte grunneiere heretter også blir sendt til meg, dvs. at jeg blir satt opp på den samme distribusjonslisten.

Jeg forbeholder meg rett til å gi krav og ytterligere kommentarer for andre faser av prosjektet ~~senere~~.

Tilsvarende brev er sendt til Bærum kommune v/ Planseksjonen.

Vennlig hilsen

Lars Christensen
Jongsåsveien 25B, 1300 Sandvika

213

PGr

01.10.1997

Jernbanelverket Region Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

H113

Magnus Løseth
Jongsåsvn. 29
1300 SANDVIKA

70

DRAMMEN	97/4149
Arbeidsbet.	1D.552

ANG. Nytt dobbelspor Skøyen-Asker

Som Jong beboer med fare for å miste huset vil jeg protestere mot at dette område nærmest raseres, og det unødvendig. Det er mulig at jernbanelverket sparer noen penger på denne løsningen, som medfører at 15 hus rives bare i dette lille boområdet. Men samfunnet burde vel ha kommet lenger i 1997 enn at innbyggere unødvendig skal miste sine hjem. For å unngå dette kan man 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 trasee, lengre tunnel og mindre skadevirkninger.

Jeg regner med å bli holdt orientert om saken.

Med hilsen

Magnus Løseth
Magnus Løseth

Kopi: Bærum Kommune

PGr

Merete og Johan Godde-Dahl
Jongsåsveien 12
1300 SANDVIKA

Jernbanelverket	Kassakvite
DRAMMEN	97/4149
Arbeidsbet.	1D.552

214

H114

Jernbanelverket Region Sør
3006 DRAMMEN

Sandvika, 14. september 1997

HØRINGSUTTALELSE – NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN ASKER

Vi er grunneiere av G nr 51 B nr 89 i Bærum kommune og har følgende kommentarer i forbindelse med Konsekvensutredningen Fase2.

Vi finner ikke samsvar mellom Konsekvensutredning Fase 2 og Kommunedelsplanen når det gjelder avgrensning av Ringeriksbanen. Kart i Vedlegg til kortversjonen av Konsekvensutredning Fase 2 side 122 antyder en avgrensning inne på Jong-området. Det gjør ikke Kommunedelsplanen.

Gjennom Jong skiller de ulike alternativene fare, og vi ser derfor alle alternativer under ett.

Grunnforhold på Jongsåsen:

Pga det svært porose grunnfjellet, er det nødvendig med en inngående dokumentasjon av tilstanden til de eksisterende bygninger. Vi finner det sannsynlig at eksisterende bygninger vil bli påført skader.

Kampebråten Naturminne består av, for en stor del, stup og skrenter. Disse er farlige for personer som oppholder seg i underkant, da det stadig raser ut masser. Ved en utbygging av jernbanen gjennom Jong, vil det måtte oppstå endel rystelser. Det er en fare for at store deler av naturminnet vil bli ødelagt, ikke bare de deler som er direkte berørt av utbyggingen. Vi vil gjøre oppmerksom på at vi, helt uavhengig av utbyggingsplanene til Jernbanelverket, har søkt kommunen om en nærmere utredning av hvilke sikkerhetstiltak som kan settes i verk for å beskytte tilfeldig forbipasserende. Dette utredningsarbeide må sees i sammenheng med utbyggingsplanene til Jernbanelverket. I søknaden har vi sekundært søkt om å gjenfylle deler av naturminnet.

Tunnelinnslag ved Jongsåsveien 8:

Av konsekvensutredningen fremgår det at Jongsåsveien vil bli lagt i kulvert under det planlagte østgående løp og at innslaget til jernbanetunnelen vil være like ved Jongsåsveien 8. Vi ønsker at jernbanen legges i en miljøtunnel mellom E-16 og Jongsåsveien 8. Dette vil redusere både støyen fra jernbanen og faren for barn i skinnegangen.

Dersom alternativet som antydes i Konsekvensutredningen Fase 2 blir opprettholdt, vil adkomsten for gående mot Sandvika Syd bli vesentlig forverret i forhold til i dag. Hvis det bygges et fortau eller gangvei sammen med Jongsåsveien i kulverten, vil stigningen fra bunnen på kulverten og opp over E-16 bli vesentlig.

Ved å legge Jongsåsveien over jernbanen i samme trasé som i dag, i stedet for under som beskrevet i Konsekvensutredningen Fase2, og jernbanen i en miljøtunnel, vil det frigies et område fra Pensehaugen og vestover som ikke kan utnyttas til boligformål. Dette området kan utnyttes til fellesarealer for beboere i området (baner for ballspill etc.).

Dette vil også sikre hele boligområdet på Jong knyttes tettere sammen enn alternativet som antydes i Konsekvensutredningen Fase 2 gjør.

Dette vil også sikre hele boligområdet på Jong knyttes tettere sammen enn alternativet som antydes i Konsekvensutredningen Fase 2 gjør.

Adkomst til bolig:

Dagen adkomst til boligene vil bli sterkt berørt av en utbygging. Ved å legge jernbanen i en miljøtunnel som antydnet ovenfor, vil imidlertid ikke inngrepene bli store. Det vil gi en faktisk bedring av adkomsten i forhold til i dag.

Hvis alternativet som er antydnet i Konsekvensutredningen Fase 2 blir opprettholdt, synes det som om adkomsten til boligene Jongsåsveien 10, 12 og 14 må gå i en bue tilbake vestover og bli tilknyttet Jongsåsveien i nærheten av Jongsåsveien 11. Dette vil medføre en meget lengre privat veistekning. Vi vil, ved gjennomføringen av et slikt alternativ, kreve at den nye veistrekningen må broytes og vedlikeholdes av kommunen. Denne forpliktelsen til kommunen må tinglyses på de aktuelle tomtene som i dag har veirett. Adkomsten vinterstid vil også være vanskeligere enn i dag. I dag kan vi, hvis nødvendig, ta fart langs Jongsåsveien for å komme opp til boligene. Ved en omlegging vil dette være umulig, da hele veien vil måtte svinge ca 180°.

Støysolering:

Vi krever at det i skinnegangen i tunnelen blir isolert mot strukturlyd i den grad dette er mulig. Alle togstrekninger som ligger i dagen, må støysoleres med absorberende støyskjermer. Dette gjelder også eksisterende toglinjer. Støybildet i Sandvika- Jongområdet synes såvidt komplekst at målsetningen må være at det ikke skal tilføres mer støy enn i dag.

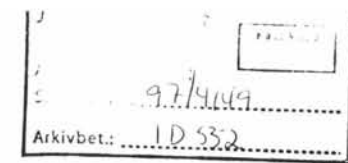
Joh. Gerdahl

Arunde Gerdahl-Dahl

(Tilsvarende merknad er sendt til Bærum kommune.)

PGR

H115



Jerbaneverket ✓
Planavdelingen Bærum kommune

Sandvika 30.9 -97

Ad: Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Undertegnede er eier av eiendommen Jongsbruvn.8, gnr.50 bnr.340, i Bærum. Ved valg av Ræverudlinja påregnes denne innløst. Jeg vil i den forbindelse opplyse om at bygningene (hovedhus og uthus) er SEFRAK-registrert som kulturminne.

Med hilsen
Nicolai Mikkelsen
Nicolai Mikkelsen

Adresse: Jongsbruvn.8
1300 Sandvika

Tlf. jobb: 67 56 86 61
Tlf. privat: 67 56 45 67

PGV

H16

28. septbr. 97

Jernbaneverket
Region Sør
Drammen

Jernbaneverket		Kass.kode
Ans.		
Sak.	97/4149	
Arkivbet.	1D.532	

Slutt 1997

76r

Ole Jakob Sordalen
Jongsåsvn. 31A
1300 Sandvika
Tlf: 67 56 68 29

H17

Jernbaneverket		KU2
Sak.	97/4149	
Nett.	1D.532	
Sandvika, 25.09.97		

216

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Høringsuttalelse om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Motivasjon for uttalelse

Ved vurderinger av konsekvenser for samfunn ved et tiltak har man en tendens til å vurdere konsekvensen for et gjennomsnitt av de berørte. En annen betraktningstype er å vurdere konsekvensen for de enkeltindivider/familier som rammes mest negativt av tiltaket. Ved en slik vurderingsmåte må da tiltakshaver sørge for å minimalisere de negative konsekvensene også for de individer som blir *verst* rammet, istedet for å bare minimalisere konsekvensene for et snitt av en større befolkningsmasse.

Også den aktuelle Konsekvensutredning 2 (KU2) feiler i å vurdere konsekvensene for dem som blir hardest rammet av utbyggingen av dobbeltsporet. De som blir hardest rammet er de familier som mister boligeiendommen og må flytte. Heller ikke i kommunedelplanen for Bærum er konsekvensene for disse familier seriøst behandlet.

At disse familiene betraktes som de mest uheldige og rammede av tiltaket, er det ingen tvil om. Selv en av Jernbaneverkets representanter uttalte på orienteringsmøtet om KU2 i Sandvika 8. september at dette tiltaket vil medføre at "noen vil bli hardt rammet", nemlig dem som mister eiendom og må flytte. Denne holdingen gjenspeiler dessverre virkeligheten. Ut over denne uttalelsen ble ikke situasjonen eller avbøtningstiltak for dem som må flytte berørt på dette møtet ei heller i KU2 eller kommunedelplanen.

Motivasjonen min for denne høringsuttalelsen er å få Jernbaneverket og Bærum Kommune til å ta ansvar og sørge for å minimalisere ulempene av tiltaket med hensyn på dem som blir hardest rammet. I følge ordfører Reinsfelt fra det ovennevnte møtet skal Bærum Kommune representere innbyggerne i kommunen i denne saken og må dermed ha et spesielt fokus på å minimalisere ulempene.

Det behøver nemlig ikke å være slik at "noen må bli hardt rammet" av tiltaket. Teoretisk kan man tenke seg mer ekstreme positive avbøtningstiltak for dem som må flytte i form av meget høye erstatningssummer eller erstatningsboliger med høynet kvalitet. Dermed ville disse familiene heller ha blitt vurdert til "å være vinnere" som følge av tiltaket. Dersom man undersøker holdningen til de familier som måtte flytte i forbindelse med Gardemoen-utbyggingen, vil man trolig finne svært få som betrakter det tiltaket som et lykketreff i deres liv. De aller fleste vil nok betrakte seg som "hard rammet". Et mer korrekt nivå på avbøtningstiltak for dem som må flytte kan altså finnes og bør foreslås. Dermed blir ikke familiene tapere og offer for storsamfunnets ønske om et tiltak som storsamfunnet ikke dekker kostnaden fullt ut av.

Dersom Jernbaneverket og Bærum Kommune ikke sørger for en bedring for dem som må flytte ved f.eks. å komme med seriøse avbøtningstiltak for ulemper som følge av planer og utbygging samt avklare dette med de politiske myndigheter, må Jernbaneverket og Bærum Kommune betraktes som aktive forkjempere for den eksisterende uheldige erstatningspraksis.

Ad nytt dobbeltspor Skøyen-Asker,
området like vest for hysaker st.

Ved alternativ H2B går østgående hurtigspor etter tunnelen ikke parallelt med vestgående spor. Kan ikke østgående spor forskyves i en mer nordlig bue? Hastigheten ut lar tunnelen må være moderat, da det er kort avstand til hysaker st. hvor togene stanser. Kjøring i krappere kurve bør derfor være akseptabelt. Dens forslag fører bl.a. til at en trerelke på 20 stk. svært prukelige kastanjetrær må bygges. Jeg kan ikke se dette nevnt i tilsendt materiale. Man må ikke overse (skjule) en så drastisk ødeleggelse i naturen.

Hos dem savner jeg lenk av symbolet ooo for trerelke.

likeledes vil planlagt midlertidig omlegging av dagens spor medføre hugst av mange kastanjetrær, samt riving av alle garasje. (nr. 11 B, C og D, nr. 9 B, C og D)

Ved å forskyve hele traseen litt i nordlig retning kan de flotte kastanjetrær beholdes og garasjeanleggene berøres ikke.

Med hilsen

Nils Kr. Odegaard

Kopi: Bærum kommune, Planseksjonen

Konsekvenser for familier som må flytte og mangel på utredning

Praksis for familier som må flytte er at de kun får økonomisk erstatning tilsvarende et frivillig salg pluss flytteutgifter, "vanligvis 10-20.000 kr." ifølge informasjon fra Jernbaneverket. Alle er imidlertid enige om at slik tvangsflytting med kun dekking av direkte utgifter kan betraktes som overgrep overfor de aktuelle familier siden disse ikke får noen fordeler, bare mange ulemper som:

- skifte av skole, barnehage og sosial omgangskrets (spesielt for Asker og Bærum hvor tilgang på ledige boliger/tomter er meget begrenset)
 - vanligvis lengre arbeidsvei
 - mye tid til visninger samt ny periode med å komme i orden
 - nye innkjøp og tilpassning av interiør som møbler og gardiner o.l. noe som ikke dekkes økonomisk
 - lang periode med usikkerhet og bekymring noe som resulterer i psykiske plager og relativt mange skilsmisser i henhold til statistikken
 - relativt lang planperiode hvor salg av bolig umuliggjøres siden ingen potensielle kjøpere ønsker å bli blant de "hardt rammede" ved et eventuelt tiltak. Dermed blir familiene forhindret i å flytte i planperioden enda det kunne ha vært fordelaktig for dem pga. arbeidsforhold eller annet.
 - redusert fleksibilitet med hensyn på boligendringer siden boligen og tomten blir båndlagt etter vedtatt kommunedelplan. I praksis blir fleksibiliteten redusert også før vedtaket av kommunedelplanen siden boligeierne ikke ønsker å investere i en hage og et hus som skal fjernes.
1. Disse negative konsekvensene for familier som må flytte er ikke nevnt eller vurdert i KU2 enda formålet med KU2 er å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for bl.a. *samfunn*. I tillegg skal tiltak som kan avbøte skader og ulemper klargjøres. I Kap. 5 i KU2: Konsekvenser for: *samfunn*; *Barn og unge*, er riving av barnehage og speiderhus nevnt. Imidlertid er det ikke utredet konsekvenser for de barn og unge som går inn i en tid med usikkerhet med fare for å måtte flytte fra sin sosiale omgangskrets (skole, idrettslag, barnehage, venner mm.).
 2. Angående utredning av innløsning av eiendommer i Kap. 5, er det ikke vurdert hva som kan gjøres for å bøte på ulemper for de relevante familier. En slik utelatelse er i strid med formålet med KU2.

I kommunedelplanen er det ikke vurdert hvordan og hvor erstatningstomter/boliger skal tilbys de familier som må flytte. I henhold til Plan- og bygningsloven §44 bør kommunen ansees som forpliktet til tilby slike erstatningstomter/boliger. (Kommunen er formelt eventuell ekspropriant selv om Jernbaneverket er tiltakshaver.) Derfor er det påfallende at vurderinger av erstatningstomter/boliger ikke er berørt i kommunedelplanen, ei heller når slike vurderinger eventuelt skal starte. Dette kan da ikke ansees som uvesentlig for utbygningen.

Andre mangler

1. Kost/nytte-forholdet av investeringen er ikke utredet. I Kap. 5.3 i KU2 framgår det at i år 2010 vil den anbefalte traseen mellom Sandvika og Asker medføre en økning i antall passasjerer på ca. 400.000 pr. år. Utbyggingen mellom Sandvika og Asker er kostnadsberegnet til MNOK 1.540. Dette representerer en kostnad pr. passasjer på kr. 3.850. Dersom investeringen sees over 50 år utgjør utbyggingskostnaden kr. 77 pr. passasjer/billett. I tillegg kommer drifts- og vedlikeholdsutgifter samt investeringskostnader for togsett. Den samfunnmessige nytten er imidlertid ikke utredet og sammenstillt med kostnaden. Derfor kan ikke KU2 danne et beslutningsgrunnlag for hvorvidt dobbeltsporet bør bygges og innenfor hvilken kostnad. Jeg kunne heller ikke se noen referanser til andre dokumenter med dette beslutningsgrunnlaget.

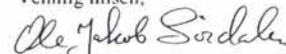
2. Ytterligere et alternativ burde ha vært utredet, nemlig et alternativ hvor dobbeltsporet legges fullstendig i tunnel fra Oslo helt til Asker. Et slikt alternativ virker mest fremtidsrettet og vil være mest miljøvennlig mhp. støy og landskap.
3. I kommunedelplanen for Bærum s. 1 er det skrevet: "Jernbaneverket skal bygge et nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker". Dette er ikke *endelig* bestemt siden det ikke er avsatt midler til prosjektet. I KU2 fra Jernbaneverket opererer man dessuten med et referansealternativ til traseforslagene som ikke er nevnt i kommunedelplanen. Referansealternativet er å ikke bygge et nytt dobbeltspor.

Konklusjon

1. Avbøtningstiltak for de som tradisjonelt blir "hardest rammet", nemlig familier som må flytte, må ytterligere vurderes og fremmes slik at de negative konsekvensene for disse blir minimalisert. Avbøtningstiltak kan være økede erstatninger og/eller erstatningstomter som kompenserer for alle negative (ikke bare direkte økonomiske) konsekvenser. Den negative økonomiske konsekvensen for storsamfunnet og tiltakshaver av slike forbedrede avbøtningstiltak er neglisjerbare. For de familier det gjelder, er imidlertid slike avbøtningstiltak viktige. Konkret betyr dette at Jernbaneverket må utarbeide en oversikt over økonomiske avbøtningstiltak og Bærum Kommune må utarbeide en plan for erstatningstomter/boliger. I det minste må Bærum Kommune presentere en plan for når og hvordan slike planer skal starte og ikke bare ignorere problemstillingen.
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. En annen prosedyre med mulige båndlagte boligtomter i mange år, kan ikke regnes å gagne Bærum Kommunes innbyggers interesser.
3. Dersom allikevel kommunedelplanen blir vedtatt, bør Jernbaneverket innløse alle de boliger til de familier som ønsker å flytte i planperioden. Så kan Jernbaneverket enten prøve å selge boligene videre, leie dem ut eller rive dem dersom det blir aktuelt. Noe annet vil være en urimlig binding av de familier som står i fare for å måtte flytte.
4. Ut fra en kost/nytte-betraktning bør en terminering av dobbeltsporet i Sandvika vurderes.
5. Å legge hele dobbeltsporet i tunnel bør utredes slik at man kan se hvorfor man eventuelt ikke velger denne miljø- og helsemessige mest fordelaktige løsningen.

Jeg regner med at momentene i denne høringsuttalelsen blir nøye vurdert og at eventuelle avvikende konklusjoner/følger blir begrunnet.

Vennlig hilsen,



Ole Jakob Sordalen

cc:
Bærum Kommune
Postboks 23
1301 Sandvika

2Gr

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret
Strømsø torg 1

3000 Drammen

H118

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552

59

26. september, 1997

NSB RINGERIKSBANEN - DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Trasé over Jong i Sandvika

Viser til tidligere brev datert i aug. 1996 fra Jongsåsen Vel hvor vi etterlyste NSBs politikk for å dekke/ erstatte boliger/skader og forringelser for beboerne i området. I forbindelse med dette brev fulgte det med underskrifter fra ca. 50 husstander på Jongsåsen.

I utgangspunktet protesterer vi på valget av Ræverudlinjen, og vi forstår ikke at ovennevnte spor skal gjennom et så lite og sårbart område, og hvor vi fra før har eksisterende jernbanespor.

Traseen bør legges under Sandvikselven slik at tunnelen kommer dypere, og eller under eksisterende jernbanespor.

Undertegnede har fått klarhet i at tunnel vil komme rett under huset. I dette området er det meget vanskelige grunnforhold med bl. skalefjell. Vi ønsker en skriftlig tilbakemelding om at huset vil tåle denne belastning og bli stående, og i tillegg at vi ikke blir belastet med støy bl. strukturlyd eller romling når tog passerer. Støyplager vil bety verdiforringelse av vår eiendom, og det ønsker vi ikke.

Dette er vemodig da vi bl. annet har nedlagt enorm egeninnsats på en «vanskelig tilgjengelig tomt»

Hilsen
Per Arne Snekkerhaugen
Per Arne Snekkerhaugen
Jongsåsveien 28

1300 Sandvika

Kopi: Bærum Kommune, Planavd. V/Ragnhild Johansen

Bærum Kommune, Rådmannen

2Gr

Østensen/Iversen Slependsveien 36
Steen Jongsbrovn. 18
Bjerke Jongsbrovn. 16
Ramsey Jongsbrovn. 14
Sprøvin/Amsrud Jongsbrovn. 12.

H119

Til Bærum kommune ved Rådmannen.
Kopi til Jernbaneverket.

Sandvika 26.9.97

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: 1D.552

Sak: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Vi er huseiere på Jong som har eiendommer nær det planlagte dobbeltsporet Asker - Skøyen. Husene våre er på informasjonsmateriale utgitt av Jernbaneverket ikke markert med rød ring (med unntak av Ramseys eiendom), men vi vil for ordens skyld gi vår kommentar før høringsfristen 1. oktober.

Vi vil presisere at vi er glad i husene våre og boligstrøket vårt, og vi ønsker fortsatt å bo her. Vi forutsetter at Bærum kommune og Jernbaneverket i planleggingen videre vil gjøre alt for å støyskjerm oss med jordvoller under anleggsperioden og også permanent etterpå.

Med hilsen

Odd Iversen
Karin Bjerke
Sture Ramsey
Berit Sten
På vegne av Finn Østensen
Berit Sten
Trond Amund
Ragnhild Sprøvin

218

PGr

Jernbaneverket, region sør
3006 Drammen

Jernbaneverket

Kass.kode (44)

Sa: 97/4149

Arb.bet.: 10 552

22. september 1997

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN – ASKER Høring – frist 1. Oktober

Jeg viser til rundskriv fra Bærum kommune av 28.08.-97.

I forbindelse med det planlagte dobbeltspor Skøyen – Asker vil jeg få anføre følgende:

Vår eiendom i Nordraaks vei er fundamentert dels direkte på fjell og dels med armeringsjern til fjell i løse leirmasse. Bygningen har klart seg under de setninger i grunnen som fulgte byggingen av Granfosstunnelen. Terrenget rundt huset, inklusiv hoved- og kjellertrapp sank under anleggsperioden for Granfosslinjen på grunn av endringer i grunnvannsforholdene. Jeg er nå usikker på om huset vil tåle ytterligere setninger og må derfor ta forbehold om at nivået av grunnvann ikke på nytt blir endret under eller etter byggeperioden for det nye dobbeltsporet og det planlagte avlastningsspor.

Støy: Vi er allerede sterkt plaget av støy fra den eksisterende bane. Støynivået økte betydelig ved overgang til betongsviller for en del år siden. Vi må nå kreve at det taes alle mulige hensyn til støynivået både i anleggsperioden og under etterfølgende drift slik at vi ikke får en ytterligere forverring av støyplagene.

Som svar på høringsdokumentet vedrørende det planlagte dobbeltsporet, har jeg følgende spørsmål:

- I) Vil eiendommene bli støyskjermet
 - 1) i anleggsperioden ?
 - 2) ved senere, normal drift ?
- II) 1) Vil man følge anbefalingene i Kommunchelseloven og Forurensningsloven ?
- 2) Hvordan ligger verdiene for døgnkvivalenter og maksimalstøy utarbeidet av Jernbaneverket i forhold til anbefalinger i Kommunchelseloven ?

Med vennlig hilsen

Sturla Lie

Kopi: Bærum kommune, Planavdelingen

PGr
↓
Arkiv

Siviling. Åsmund Eggestad
Nordraaks vei 11d
1320 Stabekk

H21a

Jernbaneverket Region Sør
3006 Drammen

97/4149

10 552

Stabekk 25.8.97

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
KONSEKVENSUTREDNING 2 - KOMMENTARER**

Jeg tillater meg å fremkomme med følgende kommentarer til konsekvensutredningen:

1) Verneverdige trær i område 5 (Vollsveien - Marstranderveien)

Like utenfor sporområdet på eiendommene Nordraaks vei 9 a-e er det en allé med i alt 16 store kastanjetrær. Videre står det en meget gammel, men stor og frodig bjørk like utenfor sporområdet på eiendommen Nordraaks vei 11e. Ingen av disse trærne er avmerket på kartet side 105 i vedlegget til konsekvensutredningens kortversjon. På samme kart er det derimot inntegnet et midlertidig spor som vil måtte medføre at alle disse gamle trærne må hugges ned. Alderen på kastanjetrærne vet jeg ikke, men etter størrelsen å domme må de være meget gamle. Den store bjørka er en av de siste gjenværende av en lang bjørkeallé som gikk fra Lysaker til Myra. Iflg en artikkel i Lysaker Vels jubileumsskrift fra 1951, må bjørka være godt over 100 år gammel, se vedlagte utskriftskopi.

Såvidt jeg vet må man ha spesiell tillatelse for å felle så gamle trær, i alle fall vil det være et stort miljømessig tap for området dersom disse flotte trærne må vike for en midlertidig sportrassé. Trærne har jeg markert på vedlagte kartutsnitt.

2) Områdebeskrivelsen

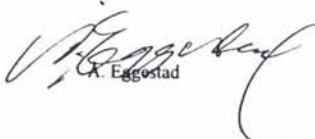
I beskrivelsen av området står det at "området er preget av eldre villabebyggelse med tilhørende hager". Dette kan ikke sies å være en korrekt beskrivelse da det, spesielt langs Nordraaks vei, har foregått en omfattende fornyelse i senere år med en rekke nye bolighus, dels som fortetning og dels som erstatning for hus som er blitt revet. Grunnen til den feilaktige beskrivelsen antas å være bruk av foreldede kart av området, - noe som selvsagt ikke burde forekomme i en konsekvensutredning.

3) Togvibrasjoner - grunnforhold

Jeg er kjent med at det i Sverige er oppstått vibrasjonsproblemer på høyhastighetsbanen mellom Goteborg og Malmö. Det har her vist seg at ved store hastigheter oppstår uventet meget store vibrasjoner i grunnen der denne består av blot leire. Man har derfor blitt nødt til å redusere hastigheten på togene på slike strekninger. På eiendommene Nordraaks vei d-e består grunnen til stor dybde av meget blot kvikkleire (skjærstyrke under 10kPa

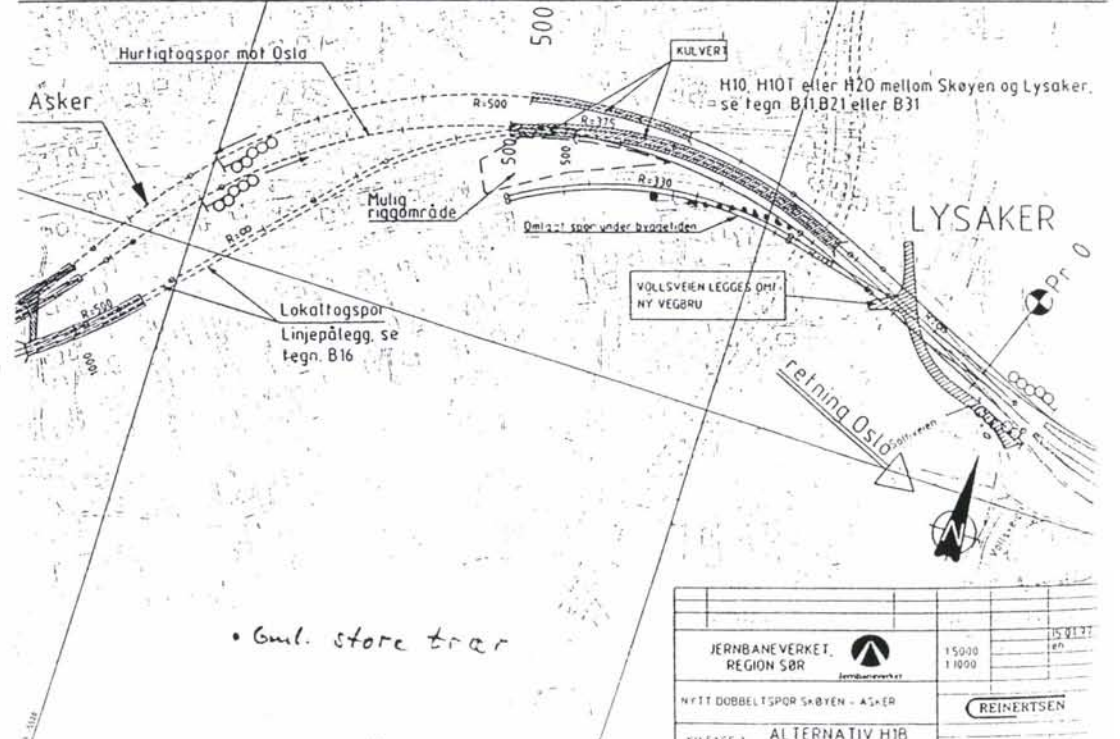
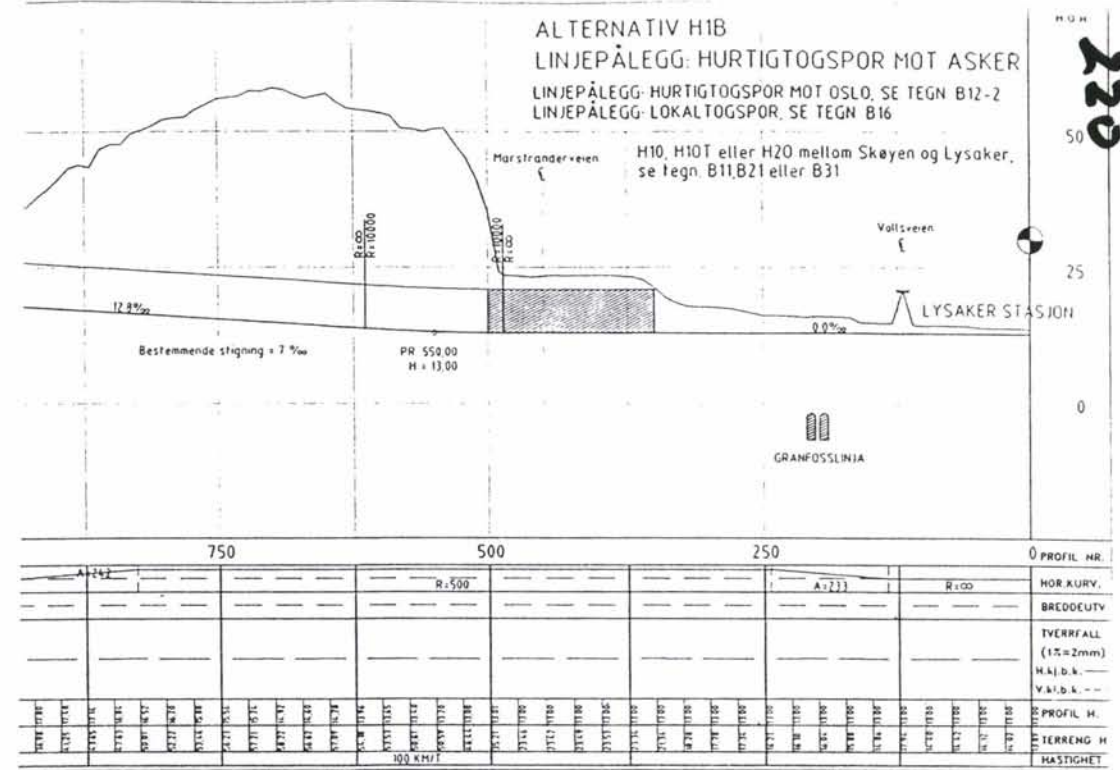
og sensitivitet over 30). Jeg kjenner ikke til detaljer om grunnens beskaffenhet videre vestover mot Sandvika, men mye tyder på at dypprenene i fjellet også her er fylt med bløt leire. Etter min mening er det viktig å legge stor vekt på disse forholdene når traséalternativet skal velges.

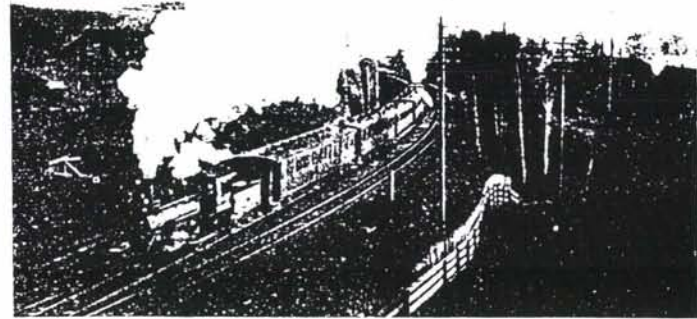
Med hilsen



A. Eggstad

Kopi til: Bygnings-og reguleringsvesenet i Bærum





Parti fra Lysaker omkring 1906. Lysaker gård til høyre.

Slik så det ut omkring 1901

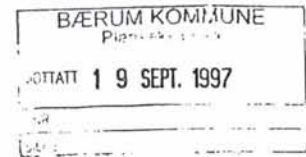
Når man kom ut fra den gamle stasjonsbygningen på Lysaker, hadde man for seg en deilig bjerkeallé på begge sider av linjen helt frem til Myra. De tre store bjerkene i Nordraaks vei nr. 1, 5 og 11 er det eneste som er i behold av den alléen nå. Den største og førstnevnte, i nr. 1, er forresten blitt foreviget i filmen som ble tatt opp etter Sigurd Christiansens roman «To levende og en død». I et scenebilde står bjerka i fullt sommerskrudd ganske alene på lerretet i flere sekunder.

Utenfor stasjonen ble man møtt av et gammelt, hyggelig stabbur, som var blitt stående for seg selv da den nye Drammensveien skar tvers igjennom Lysaker gård. Det ble stående like til 1917, da jernbanen eksproprieterte hele «stabburstomten med påstående stabbur».

Skulle man oppover mot Jar eller Malurtåsen, bar veien under broen bak det nåværende postkontoret, der Vollsveien kom inn på Drammensveien. Mellom linjen og den veien som nå heter Vollsveien, lå det en lubben kløvereng, som endte i en bratt skråning med herlig tumleplass for barna om vinteren. Pantelånerbakken kaltes dette stykket av veien. På toppen av bakken, litt ovenfor porten til Vollsveien nr. 2, lå villa Solheim, bruksnr. 80, som tilhørte frøken Marie Aasgaard, en enskelig lærerinne ved Statens kvinnelige Industriskole i Oslo. I samme huset bodde hennes søster og svoger, formann Lunder, og her vokste tollkontrollør Johan Lunder opp. Nå bor han i Drammensveien nr. 31S. Villa Solheim ble revet ved jernbaneutvidelsen i 1917, og satt opp igjen i Gamle Ringeriksvei, litt ovenfor Doresius på Stabekk.

Åsmund Eggestad
Nordraaks vei 11d
1320 Stabekk

H216



Bærum kommune
Planavdelingen
Kommunegården
1300 Sandvika

Stabekk 16.09.97

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN ASKER KOMMENTARER TIL KOMMUNEDELPLAN

Jeg tillater meg å komme med følgende bemerkninger til kommunedelplanen:

- 1) På eiendommen Nordraaks vei 9 står det nederst langs gjerdet mot jernbanen en allé av 16 store kastanjetrær som åpenbart må felles dersom NSBs planer skal gjennomføres slik som vist i konsekvensutredning 2. Trærne er gamle men fremdeles frodige og er et naturmessig flott innslag i strøket. Det er å håpe at man under prosjekteringen finner andre løsninger slik at alléen kan spares mest mulig.
- 2) I konsekvensutredningen blir det som argument mot å legge hurtigsporene fra Marstrandveien til Lysaker stasjon i kulvert bl. a. hevdet at dette vil danne en kuldesjø på grunn av damvirkningen ved Vollsveien. Det skal ikke benektes at det under spesielle klimatiske forhold kan oppstå en slik effekt. Vi vil imidlertid tro at det selv i ekstreme tilfeller kun vil dreie seg om noen få kuldegrader ekstra når det likevel er kaldt. Videre vil vi anta at de beboerne som eventuelt får dette «problemets» vil foretrekke dette langt fremfor sterk trafikkstøy hele året. NSB vil i alle fall neppe lide under det.
- 3) I kommunedelplanens punkt 1.4 er det listet opp en del viktige vedtak som ble fattet i kommunestyret den 26.10.94 som program for fase 2. Her heter det bl.a: «at dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt». Hvor er konsekvensen av dette vedtaket når det gjelder boligstrøket vest for Vollsveien?

Med hilsen

1007
Dag Jahnsen
Kampebråten 15B
1300 Sandvika

Side 2

22

Bærum Kommune
1301 Sandvika

H22

Jernbaneverket
97/4149
Arkivbet.: 1D.55.2

44

v/ Planseksjonen

Sandvika, 29. september 1996

NYTT DOBBELTSPOR • SKØYEN - ASKER KONSEKVENSER MHT. STØY, STRUKTURSTØY OG VIBRASJONER

Det vises til informasjonsmøte i Sandvika Teater i begynnelsen av september d.å. og informasjonsmateriell utgitt av Jernbaneverket.

Jeg ønsker å kommentere deler av innholdet i informasjonsfolderen og stille noen spørsmål vedr. «Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, Informasjon om Konsekvensutredning fase 2 og kommunedelplan for Oslo, Bærum og Asker» - Utgitt av Jernbaneverket Region Sør, Mai 1997.

1) Tema Støy, og konsekvenser

Under «Fordeler og ulemper» står det å lese om støy: «Alle utbyggingsalternativene vil medføre færre støyutsatte boliger enn uten utbygging». - Det er en sannhet med modifikasjoner fordi økningen i antall togpasseringer medfører et økt antall støyhendelser, dvs. episoder med høye maksimalnivåer. Det er kun opplevelsen av døgnequivalemt støynivå som er vurdert i et slikt utsagn. Antall støyhendelser er av stor betydning mht. innsovning og forstyrrelse av nattesøvn. Dette er forhold som undertegnede krever må utdypes og verifiseres på en mere aktpågivende måte i videre arbeider.

2) Strukturlyd og vibrasjoner

Under «Fordeler og ulemper» står det å lese om Strukturlyd og vibrasjoner:

«Etter at tiltak er gjennomført vil sannsynligvis svært få boliger bli utsatt for problemer med strukturlyd eller vibrasjoner over angitte grenseverdier».

Dette er et problem som kan løses ved å velge grundige og gode tiltak fra første stund. Det er snakk om kroner og øre, men sett i lys av totalkostnadene ved denne utbygging blir det bare en brøkdell. Det er ønskelig at kommunen følger opp utbygger på dette punkt. Det må ikke aksepteres halvgode løsninger på grunn av misforstått sparing fra utbyggers side.

3) Hva menes med «Støyutsatte boliger» ?

Det forutsettes at retningslinjer for ekvivalent og maksimalt støynivå for luft-overført støy i Rundskriv T-8/79 fra Miljøverndepartementet legges til grunn for videre planbehandling. Her er grenseverdiene gitt som parvise verdier, hvor de laveste verdiene legges til grunn ved nye traseer i eksisterende bebygde områder.

Er det slik å forstå at boliger som får støynivåer utenfor vinduer og på utendørs oppholdsarealer på over hhv. 55 dBA (ekv.) og 70 dBA (max.) skal innløses ?

4) Stilles det i så fall erstatningsboliger og eller erstatningstomter til disposisjon for de som får boligene revet / innløst ?

Generelt så er undertegnede av den oppfatning at det i altfor liten grad gis tilbud om innløsning. En beboer kan bli sittende igjen med en avkuttet, støybefengt eiendom med redusert lys og utsikt, og med noen få kroner i ulempererstatning. Slike tiltak og slik fremgangsmåte er uverdige og skal ikke skje i vårt moderne og rike samfunn.

5) Snuspor ved gamle Jong stasjon

Dette er en lite omtalt sak i planmaterialet. Tilsvarende togoppstillingsplasser ved f.eks. Skøyen stasjon er til meget stor sjenanse for nærliggende boliger. Det skyldes at togene står parkert med kjølevifter og trykkluftanlegg i drift. Det medfører både kontinuerlig støy og plutselige, uforutsigbare støyhendelser med stor intensitet. Dette bør tillegges vekt ved behandling i kommunens organer. Selskapene som trafikkerer banen må i tillegg pålegges å iverksette tiltak på dagens og fremtidig materiell, slik at unødig støyplager påføres de omkringliggende boliger

6) Erfaringer fra Gardermobanens utbygging

Ved Gardermobanens fremføring ble det fra utbygger bevisst utnyttet at boligens takster ble redusert på grunn av båndlegging og dermed påbegynnende «forslumming» av boligområder forut for utbyggingen. I de grelleste eksemplene ble det etter det jeg erfarer fra utbyggers side solgt ut enkelte boligeiendommer etter at de var innløst, til en høyere pris enn det boligeieren i sin tid fikk utbetalt som erstatningsbeløp.

Dette er en helt uakseptabel fremgangsmåte og må for all del unngås. Det forutsettes at kommunen «setter ut vaktbikkjer» når utbygger valser frem, slik at vi unngår slike hendelser i vår kommune.

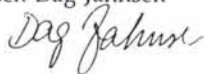
7) Hva er tidshorizonten for en slik utbyggingsplan ?

Når kan en vente neste «bølge» med utbyggingsplaner for området ?

Er det gitt noen retningslinjer for hvor fremtidsrettet de nåværende planer er og bør være ?

Her bør kommuneadministrasjonen «presse» utbygger slik at når en først går til det skritt å gjennomføre en slik plan så må tiltaket ha en lengst mulig tidshorison.

Hilsen Dag Jahnsen

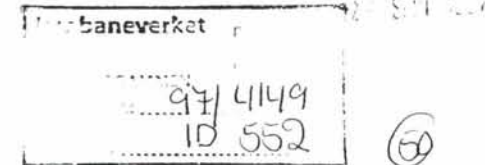


Kopi: Jernbaneverket Region Sør, 3006 Drammen

ESBEN OUST HEIBERG
Vestre Jong Gård
Slependveien 33
1300 Sandvika

BÆRUM KOMMUNE
Rådmannen
Postboks 23

1301 SANDVIKA



H23

24.09.97

HØRINGSUTTALELSE I FORBINDELSE MED NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Viser til kommuneplan og Jernbaneverkets konsekvensutredning fase 2, i forbindelse med nytt dobbeltspor Skøyen – Asker.

For VESTRE JONG GÅRD er Ræverudlinja det beste alternativ, da andre alternativer for Ringeriksbanen vil rasere Jongsalléen og/eller bebyggelsen på Vestre Jong, noe som kulturelt og estetisk ville være tragisk.

Ved Ræverudlinja vil dog 60-80 mål av gårdens jorder bli benyttet som riggområde og kulverttraseer. Dette innebærer enorme anleggsarbeider, til dels med svære maskiner, samt forlytting av ca. 50-60.000 m³ jord, som må lagres på andre deler av jordet (beslaglegger ytterligere ca. 25 mål).

For å få en ide hva dette innebærer for jordbruket har jeg engasjert JORDFORSK til å utrede problemstillinger og mulige konsekvenser.

Kopi av utredningen (hovedrapport og utdypning av tilleggsspørsmål) vedlegges.

Utredningen fra Jordforsk er også diskutert i møte jeg har hatt med Jernbaneverket v/overingeniør Jan Erik Reiten og Jon Johannessen.

Som det fremgår av utredningen er det en enorm og svært krevende oppgave å få ført arealet tilbake til rimelig bra jordbruk.

Det er også store usikkerhetsmomenter om resultatet blir tilfredsstillende!

Jeg ber om møte med kommunen og eventuelt Jernbaneverket for å diskutere hvor realistisk det er å få tilbake gode jordbruksarealer, og/eller hva som måtte være alternative muligheter på området.

Jeg 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/park formål for området.

Jeg er innstilt på å diskutere slike løsninger fremfor å bli sittende med et 3. rangs jordbruksområde.

Med vennlig hilsen


Esben Oust Heiberg

Kopi: Jernbaneverket Region Sør, Plankontoret, 3006 Drammen.
Jernbaneverket, Utbygging, v/overingeniør Jan Erik Reiten, 0048 Oslo.

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER; PROBLEMSTILLINGER FOR VESTRE JONG GÅRD I BÆRUM (49/I) VED VALG AV ALT II; RÆVERUDLINJA

EIER: ESBEN OUST HEIBERG

Jordforsk er bedt om å vurdere eventuelle jordfaglige problemstillinger i forbindelse med utbygging av ny jernbanetraseè som vil krysse et areal dyrka mark i to miljøkulverter på gården Vestre Jong Gård i Asker. Dette arealet er i følge eieren regulert til jordbruk.

Bakgrunn

NSB skal bygge ut nytt dobbeltspor mellom Asker og Bærum. Fra Sandvika og sørover er det er skissert to alternative traseer som i anleggsfasen vil berøre et større areal dyrka mark på gården Vestre Jong Gård; 1) Indre/ytre linje og 2) Ræverudlinja. Over jordbruksarealet ved Jong er det forutsatt at jernbanesporene for begge alternativene skal legges i kulvert. Ifølge Jernbaneverket Region Sør sin «Konsekvensutredning fase 2» kan det dyrka området tilbakeføres til jordbruksarealer etter avsluttede anleggsarbeider.

I ovenfor nevnte konsekvensutredning sier Jernbaneverket om alternativ Ræverudlinja at «Når Ringeriksbanen blir en realitet, vil Ræverudlinja være det beste alternativet igjennom Jong-området fordi nytt dobbeltspor og Ringeriksbanen vil gå på samme spor. Ringeriksbanen vil da grene av fra dobbeltspor inne i fjellet lenger vest. Isolert sett vil dette alternativet være det dyreste, men sett sammen med Ringeriksbanen vil det være det rimeligste.». Jordforsk er derfor bedt om å se på mulige jordfaglige problemstillinger ved alternativ Ræverudbanen.

Miljøkulvert/kulvert er av Jernbaneverket definert som «Kunstig tunnel, overbygget jernbanetrasè. Vanligvis utført ved at man først graver en dyp skjæring, støper inn kunstig tunnel, fyller masse rundt denne og til slutt kan f.eks. vegger og hager legges oppå.».

Linjebeskrivelse for Ræverudlinja

I følge beskrivelsen for traseen, vil Ræverudlinja gå i to ulike spor over jordene på Vestre Jong Gård; vestgående spor ca 600 m langt og østgående spor ca 550 m. Taket på kulvertene vil ligge under terreng. Det er ikke sagt noe om hvor dypt taket vil ligge, men Jernbaneverket antyder at en i detaljplanfasen vil vurdere om kulvertene kan legges noen høyere enn det som er tegnet inn på planene for å redusere gravearbeidene i området og for eventuelt å bruke noe av overskuddsmassene til å løfte opp terrenget rundt kulvertene.

Et areal på ca 50 dekar av eiendommen Vestre Jong Gård vil bli berørt i anleggsperioden slik at en på påregne arealet ute av drift i 2-3 år.

Berørt jordbruksareal - beskrivelse

Jordart

NIJOS (Norsk institutt for jord- og skogkartlegging) har beskrevet den berørte jorda på Vestre Jong Gård ned til 1 m dybde. Løsmassene i forkastningene/forsenkningene i området er

havavsetninger. Jordsmonnet i ploglaget og ned til 70-80 cm er hovedsakelig siltig lettleire til siltig mellomleire. Under dette er det enda mer finkornig jordsmonn. Jordsmonnet er fra naturens side dårlig drenert eller ufullstendig drenert. Dette betyr at det er nødvendig å ha fungerende grøfter for å drive effektivt jordbruk på arealet. Dybden til fjell varierer i følge Jernbaneverket fra 3 til 12 m.

Hydrotekniske anlegg

Jorda er i følge eieren drenert. Det har ikke lyktes å framskaffe fullstendige opplysninger om grøftesystemene, men det foreligger grøfteplan fra 1957 for 23 dekar av et areal sydøst for husene på gården samt et dokument som tyder på at en bekk som har sitt utspring i Tanumåsen går i lukket avløp gjennom jordet.

Helling

Arealet er flatt til svakt hellende (0 - 6 % helling) og er lite erosjonsutsatt.

Drift

Arealet er bortforpaktet og det dyrkes korn. I følge eieren er jorda lite tørkeutsatt og gir gode avlinger. Siltinnholdet bidrar sannsynligvis til en oppadgående (kapillær) vanntransport.

Mulige problemstillinger ved en utbygging av Ræverudbanen

I den videre beskrivelsen forutsettes at masseoverskudd som fraktes ut av tunnellini laget ikke skal deponeres eller midlertidig deponeres på anleggsområdet. Et slikt alternativ er skissert i et eget punkt.

Pakking

I anleggsperioden vil ca 50 dekar av jordet bli brukt som riggområde for maskiner, utstyr og transport av masser fra tunnel. En slik virksomhet vil påføre jorda trykk og dermed pakkeskader. Pakkeskader i dyrka jord vil generelt gå ut over jordkvaliteten og dermed føre til lavere avlinger. Skadeomfanget vil avhenge av hvilke tiltak som gjøres i forbindelse med anlegget (matter eller annet).

For å unngå pakking av den mest verdifulle jorda, vil det ut fra et jordbruksfaglig synspunkt være det beste være å fjerne all dyrka jord ned til grøftesystemet før anleggstrafikken tar til. Fjerning av matjordlaget bør skje i to omganger: Først selve plogsjiktet ned til 30 cm eller dypere avhengig av matjorddybden og deretter resterende jord ned til grøftesystemet. Deretter bør en legge egnede matter som underlag for transport mm for å unngå pakking i dypere lag. Selv med matter må en regne med trykkskader nedover i jorda, noe som bl a kan gå ut over vannledningsevnen og muligheter for rotutvikling.

Matjorda føres tilbake i omvendt rekkefølge etter at anleggsarbeidet er over. Dersom tilliggende arealer (dyrka jord) blir benyttet som midlertidig deponi for matjord mm, vil det bli pakkeskader også på denne jorda og det vil ta tid å rette opp også disse skadene.

Skader på dreneringssystemet

Trykkbelastninger over 2-3 år på silt/leire vil sannsynligvis medføre skader dypt ned i jorda. Uavhengig av fjerning av eksisterende dyrkingsjord eller ei, er det overveiende sannsynlig at dagens dreneringssystem (inkludert rør for lukket bekk) vil bli utsatt for så store skader under

anleggsarbeidet at det blir behov for å grøfte på nytt etter at anleggsperioden er over. Dette gjelder både selve anleggsarealet og areal som eventuelt tas til midlertidig deponi for matjord. Uten at vi vet hvordan eksisterende dreneringssystem går i dag, er det sannsynlig at et nytt dreneringssystem delvis må være adskilt fra overforliggende areal dersom terrenget skal heves over kulvertene.

Tørke/behov for vanning

I dag er det i følge eier svært sjelden behov for vanning av arealet. Dette kan tyde på at grunnvannet på arealet ligger like under dagens grøftesystem og at det skjer en kapillær transport av vann opp til plantenes rotsystem. Om det etter anleggsarbeidet kan oppstå tørkeproblemer, er avhengig av flere faktorer. For det første kan dybden på dyrkingsjorda over kulvertene og eventuelt formen på jorda over kulvertene ha noe å si for vannforsyningen. For det andre kan en senket grunnvannstand på grunn av drenering av kulvertene hindre kapillær vanntransport fra grunnvann i områdene rundt kulvertene.

Hvis løsningen for Jernbaneverket blir å løfte terrenget over kulvertene, vil det bli større avstand til grunnvann. Noe areal bli mer eksponert for sol/vind og kan tørke ut raskere enn den øvrige jorda. Dette vil imidlertid avhenge av formen på terrenget, noe Jernbaneverket ikke har beskrevet. Det vi vil peke på her, er at det i tilfelle en heving av terrenget vil være gunstigere driftsmessig å løfte arealet mellom kulvertene slik at det blir en rygg som omfatter begge kulvertene i stedet for en rygg over hver av de to kulvertene. (Rent estetisk vil det falle mer naturlig i terrenget med en rygg i stedet for to.) En rygg i stedet for to vil også redusere risikoen for uttørring av deler av arealene. Hellingen fra ryggen og til dagens nivå på arealet bør være så liten som mulig og ikke overstige 6 % for å unngå erosjonsproblemer. For å få arealet til å fungere noenlunde likt med slik vanntransporten sannsynligvis skjer i dag, bør en sørge for å legge et lag med tette masser på ca 2 m dybde for å få til en vannmetning i perioder utenom vekstsesongen.

En jorddybde på minimum 2 m (etter at massene har satt seg) over kulvertene vil være nødvendig for at jorda over kulvertene ikke skal bli tørkeutsatt og for få til et nytt rasjonelt dreneringssystem for arealet.

Erosjon

Arealet kan i dag karakteriseres som lite erosjonsutsatt pga liten eller ingen helling. Jordarten på stedet muliggjør erosjonsskader dersom terrenget løftes over kulvertene. Hellingenslengder og -grad vil avgjøre potensielle erosjonsproblemer.

Vibrasjonsskader

Vibrasjoner i grunnen som følge av jernbanetraffikk er av Jernbaneverket beskrevet ut fra eventuelle problemer i forhold til bebyggelse. En kan imidlertid tenke seg at også jordstrukturen kan bli påvirket av vibrasjoner fra jernbanen slik at det kan jorda blir tettere.

Ved tilbakeføring av dyrkingsjorda etter anleggsarbeidet, er det nødvendig å få til en jevn tilføring slik at det ikke blir ujevne setninger og dermed forstyrrelser i dreneringssystemet.

Avlinger

Det vil bli 100 % avlingssvikt i de årene arealet er ute av drift. Videre kan en regne med avlingssvikt i noen år framover som følge av pakkings/strukturekskader både på berørt

utbyggingsareal og areal til midlertidig deponi av matjord. Omfanget av avlingsnedgangen er avhengig av hvordan matjordlaget tas hånd om før Jernbaneverket tar i bruk området, dvs hvor dypt dyrkingjorda fjernes og hvor raskt arealet kan rehabiliteres (tilbakeføring av matjord og ny drenering) etter at kulvertene er ferdige. Ved en skånsom behandling (midlertidig deponering og tilbakeflytting) av matjord ned til grøftesystemet, er det mulig å rehabilitere arealet til normal produksjon etter noen år. De første årene må en regne med en avlingsnedgang, men avlingspotensialet langt på veg er mulig å gjenopprette dersom en over kulvertene får en akseptabel tykkelse på jordlaget (>2m) og at dette er utført som beskrevet foran.

Alternativ med oppfylling av sprengmasser

Dersom Jernbaneverket velger en løsning der de ikke graver kulvertene dypt ned i bakken, men løfter terrenget betydelig, vil det bli behov for å tilføre masser mellom og eventuelt på sidene av kulvertene. Jernbaneverket har også antydnet at det *kan* bli akutt å deponere sprengmasser fra tunnel i fjell vest for Jong-jordet. Slike masser kan tilføres uten at det fører til ulemper for drenering og drift bare de legges dypt nok under løsmassene, helst dypere enn 2,5 meter.

Kort vurdering av drift og avlingspotensiale i framtida

Ut fra det grunnlagsmaterialet vi har sett så langt og de forutsetningene vi har lagt til grunn her, vil det isolert sett ikke medføre *vesentlige* ulemper for fremtidig drift av arealet at det blir bygget to kulverter for togtrafikk gjennom området. Bruken av arealet som riggområde og framføring av kulverter kan imidlertid føre til avlingsreduksjon noen år etter at arealet er i drift igjen. Den største utfordringen kan være å få til en like god naturlig vannforsyning rundt kulvertene som arealet har i dag. Uten kunstig vanning enkelte år kan arealet over og på siden av kulvertene i fremtiden få et noe lavere avlingspotensiale enn det har i dag.

NYTT DOBBELSTSPOR SKØYEN - ASKER; PROBLEMSTILLINGER FOR VESTRE JONG GÅRD I BÆRUM (49/1) VED VALG AV ALT. II; RÆVERUDLINJA. UTDYPING AV TILLEGGSSPØRSMÅL

EIER: ESBEN OUST HEIBERG

1. Jordforflytting

Det er transporten av masser som normalt påfører jorda de største trykkskadene. Trykket av selve jordmassene på lagringsstedet vil gi langt mindre pakkingskader forutsatt at jorda lagres i ikke mer en f.eks 2 m høyde. Hvor store skader som oppstår, er bl.a. avhengig av type maskiner som brukes og hvor bløt jorda er under arbeidet. Jo tørrere jord - jo mindre trykkskader.

Det anbefales å legge matter/duk under de tilkjørte jordmassene for å beskytte underlaget og å lette tilbakeføringen av matjorda. Det bør brukes maskiner og utstyr som gir lavest mulig trykk på underlaget ved transport av massene, dvs lette maskiner, brede dekk og lavt lufttrykk. På transportvegene i det midlertidige deponiet bør det legges ut tykke matter for å unngå de største skadene, men her må en regne med pakking dypere ned i jorda uansett.

Hvis vi forutsetter at dyrka jord brukes som midlertidig deponi for 50 000 m³ matjord, vil en med lagring i 2 m tykkelse, ha behov for ca 25 dekar depotareal.

Jordforsk har arbeidet med en rekke saker der masseforflytning har vært tema. Slike saker er i prinsippet avsluttet når rapport med anbefalinger foreligger. Vi har imidlertid ikke mottatt tilbakemeldinger som tyder på at tiltakene ikke lot seg gjennomføre.

2. Jordpakking

Tida som går med til restaurering av jorda etter at den er utsatt for pakkeskader, vil variere med skadeomfang. Tyngden av maskinene har betydning for hvor dypt jorda blir pakket. Dersom akselbelastningen er mindre enn 5-6 tonn, vil jorda pakkes i de øverste 30 cm av jordsmonnet. Da vil vanlig pløying være nok til å utbedre skadene. Tyngre utstyr gir pakking av undergrunnsjorda. Pakkingsskader i undergrunnsjorda er langvarige på jord av denne typen som her er snakk om (siltig lettleire).

Ved å utføre arbeidet på det midlertidige deponiet som beskrevet ovenfor (maskiner og utstyr som gir lavt marktrykk til å transportere massene til og fra, og at arbeidet utføres når jorda er tørrest mulig) - forventes følgende skadeomfang:

- avlingstap tilsvarende 50 % i 2 år, deretter
- avlingstap tilsvarende 10 - 20 % i 10 år.

Etter at deponiet av matjord er fjernet, må jorda grøftes på nytt dersom grøftesystemet er blitt skadet. Dersom en bruker tyngre maskiner enn forutsatt ovenfor, blir det pakking av undergrunnsjorda. Slike pakkeskader kan ta flere tiår å få rettet opp, i noen tilfeller kan de være uopprettelige. Jordløsning ned til 50 cm med egnet jordløsningsredskap kan i noen tilfeller gi positive resultater, men kan under uheldige forhold gjøre tilstanden verre.

3. Vibrasjonsskader

Vi kjenner ikke til undersøkelser som viser hvor stor skade slike vibrasjoner kan føre til. Evt vibrasjoner kan pakke jorda noe, men massene vil stabilisere seg etter relativt kort tid. Eventuelle skader vil være «evigvarende», men hvor mange prosent avlingstap dette kan utgjøre, er vanskelig å vite uten at det gjøres spesielle undersøkelser.

4. Grunnvann

Vi antar at Jernbaneverket ved bygging av kulverter vil drenere jorda rundt kulvertene til under kulvertnivå. Senking av grunnvannet vil få følger for vannforsyningen til plantene. Grunnvann som står under 2 m dyp, vil normalt ikke kunne forsyne plantene ved en vertikal vanntransport. Et unntak er hvete som under gunstige forhold kan ha rotsystem ned på 4 m dyp.

5. Tilbakeføring til jordbruk?

Vi har konkludert med at dette arealet som vi tror er et ganske produktivt areal, er mulig å sette i stand til jordbruksdrift. Det er imidlertid klart at tilbakeføring til jordbruk etter bygging av kulvertene vil bli kostbart for utbygger uten at det er beregnet kostnader for dette.

Om det er rasjonelt å bruke store ressurser på dette, er et spørsmål av både miljømessig og samfunnsøkonomisk karakter, og et svar på dette vil kreve nærmere utredninger og samarbeid med andre institusjoner.

PG

Bærum Kommune
Planseksjon/Rådmann
Rådhuset 2/4
Sandviksvn 165
1300 Sandvika

Kopi:
Jernbaneverket
Region Syd
3006 Drammen



Stabekk 25/9-97

Fra:
Kirsten & Erling Rykkeliid
Marstranderveien 31
1320 Stabekk

Kommunedelplan og NSB's konsekvensutredning.
Høringsuttalelse fra berørt boligeier.

97/4149
Arkivbet.: LD 552

Angående banetrase for tunnel vest av Lysaker, vestlig utløp.

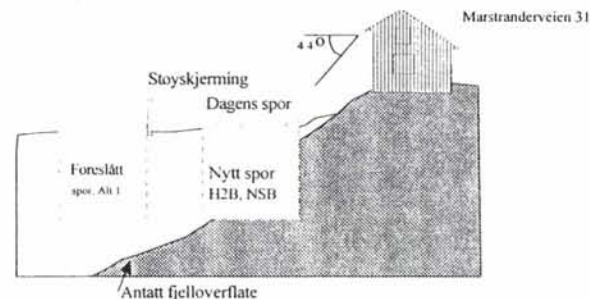
Undertegnede har bolig som blir berørt av foreslått tunnel vest av Lysaker. Boligen grenser til jernbane og avmerket på kart med "mulig innløsning" sammen med tre andre nabo-eiendommer. Innløsning kan bli aktuelt ved bygging av midlertidig spor syd for dagens linje, eller ved at kulvert kommer for nær de aktuelle boligene. Dette gjelder både alternativ H1B og H2B, med referanse til telefonsamtale, Petter Grimsgård, NSB.

Vi er innforstått med at innløsning kan bli aktuelt for alternativ H1B på grunn av sportetthet og begrenset plass for anleggsvirksomhet. Alternativ H2B er imidlertid mindre plasskrevende og burde kunne gi rom for et bedre trasevalg. Plassering av kulvert kloss opp mot de fire aktuelle boligene synes her unødvendig (Fig. 1 og skisse under).

Vi foreslår alternativ plassering av tunellmunning for alternativ H2B like nord for dagens linje ved at ny linje rettes ut (Alt. 1 markert rødt på kartfig. 2), eller hvis dette blir for trangt; nær skissert hurtigtogetspor for alternativ H1B (Alt 2, Gul). Et lokalspor vil bli smalere og ligge betydelig dypere enn skravert fjenspor til H1B (fig. 1) slik at lokalspor ikke trenger medføre ekspropriering ved tunellmunning.

De viktigste fordelene med tunellmunning nord for dagens spor vil være:

- 1) Færre eller ingen boliger fryktes ekspropiert
- 2) Redusert anleggsarbeid ved at:
 - NSB kan bruke dagens linje i anleggsfasen
 - Bane senkes ned i løsmasser fremfor sprenges i fjell kloss opp i fire bolighus (alt1).
- 3) Bjørkealleen syd for linjen kan spares
- 4) Enklere støyskjerming (se figur) hvis huset vårt blir stående og kulvert ikke bygges.
- 5) Rettere jernbanelinje



sveien.
gå den
del
legges
sionen.
siktfor-

ien og
ke skal
gjelder
oligom-
rs kan
n ved
rander-

ssiden
omføre
ningen
om til-
ekning
å vært



Mulig innløsning med pølt.

Fig. 1

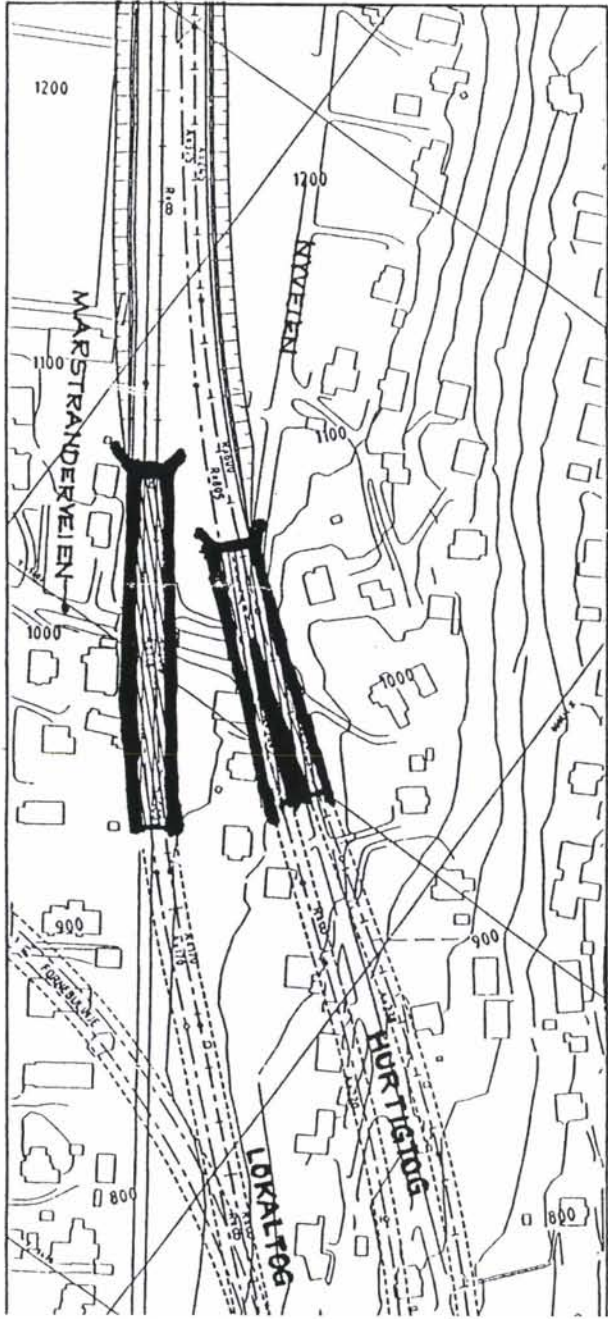


Fig. 8.5.3 Kartutsnitt som viser alternativ H1B med omlegging av eksisterende spor og kulverttogs spor. Alternativ H2B vil i prinsippet være lik, men ved Nordraaks vei vil østgående bebyggelsen. I vestre ende vil det ikke komme hurtigtogs spor. Øverst: - mot Lysaker rveien/ Nordraaks vei. Nederst: - mot Stabekk ved Marstranderveien/ Nysveien

Mulige komplikasjoner

En jernbane nord for dagens linje vil bli liggende inne på Myra Barnepark samt Speiderhustets areal. Disse arealene kan tenkes tilbakeført ved at kulvert forlenges noe. Strekningen utgjør ca. 20m i følge tegninger i kommunedelplan (fig. 1) og NSB konsekvensutredning, kortversjon (fig. 8.5.3). I detaljkart i NSB konsekvensutredning (fig. B12-2, kartfigur 2) er linjen lagt noe grunnere, og kulvert må i henhold til denne versjonen forlenges noe mer for å oppnå full tilbakeføring (markert blått på kart 2). En forlengelse av kulvert forbi husklyngen rundt gamle myra stasjon vil i uansett være velkommen for å fjerne svært sjenerende støy fra alle dag- og nattgående godstog.

Om taket på kulvert blir liggende over dagens plan (hvis detaljkart B12-2 i konsekvensutredning legges til grunn og øvrige kart er misvisende) behøver dette ikke være noen stor ulempe. Terrengtet kan heves tilsvarende i hele dalbunnen, noe som vil bedre sol-forholdene i tilbakeførte områder og kunne ta imot en betydelig del av utsprenget tunellmasse. Delvis mellomlagring for redusert transportbehov burde være mulig i nærområdet tatt i betraktning de store ubygde arealer som finnes her.

En eventuell heving av terreng med steinfylling på vår eiendom vil fjerne bjørkealleen samt en mengde andre større trær, men dette er likevel langt å foretrekke fremfor mulig ekspropriering.

Alternativt kan terrengtilpasning minimaliseres ved at banen blir liggende ca 2 m dypere.

En nødvendig forskyving av banen 10-20 meter mot nord mot et tilkoblingspunkt vest for Frembanen vil redusere Tennisklubbens arealer, men øke arealene tilsvarende på Frembane-siden. Tennisklubbens tapte arealer kan trolig re-allokeres, f.eks mot øst ved at Barnehave eller Speiderene flytter til nedlagte jernbanelinje nærmere Lysaker. Uansett mener vi at Tennisklubbens eventuelle tap ikke bør veier tyngre enn ekspropriasjon av fire privatboliger (+ trolig også Frembanens klubbhus).

Håper dette brevet kan tas som støtte til alternativ H2B fremfor H1B, samt få NSB til å flytte tunellmunning i alternativ H2B mot nord slik at mulig ekspropriasjon unngås.

Vennlig Hilsen

Erling Ryghelid

Vedlegg:

- Fig 1: Kartutsnitt kopiert fra fig.8.5.3 i NSB's konsekvensutredning, fase 2. Kortversjon.

-Fig 2: Kartutsnitt kopiert fra fig.B12-2 i NSB's konsekvensutredning, fase 2. Påtegnet er alternative linjeføringer.

Knut & Hilde Paulsen
Vollsvn 12a

H25

1324 LYSAKER

30. september 1997

PLAN OG BYGNINGSETATEN
 BÆRUM KOMMUNE

1301 SANDVIKA

FAX: 67 50 43 15

VEDR. FORSLAG TIL JERNBANETRASE MELLOM VOLLSVN OG MARSTRANDERVN.

Vi vil på det sterkeste protestere mot at jernbanesporene legges åpent mellom Vollsvn og Marstrandervn.

Da det pr. i dag er store støyplager i området med to spor, vil en dobling av sporene og støyen gjøre området ubeboelig. Hvis jernbanetraseen derimot ble lagt i kulvert (tunnel) ville støyproblemene ikke forverres. Vi håper Bærum Kommune ser den fremtidige gevinsten i å gå inn for denne løsningen, både når det gjelder bomiljøet og den økonomiske siden ved sparing av kostnader til støyskjerming av boliger og utemiljø.

Her i området er beboerne igang med å organisere seg for på den måten bli bedre hørt i saken. Ønsket er å bistå kommunen med å forbedre bomiljøet, ikke forverre det.

Da vi er nærmeste nabo ønsker vi å få tilsendt planer og dokumenter i saken, slik at vi har mulighet til å følge med i sakens utvikling.

Med hilsen

K & H. Paulsen

Knut & Hilde Paulsen

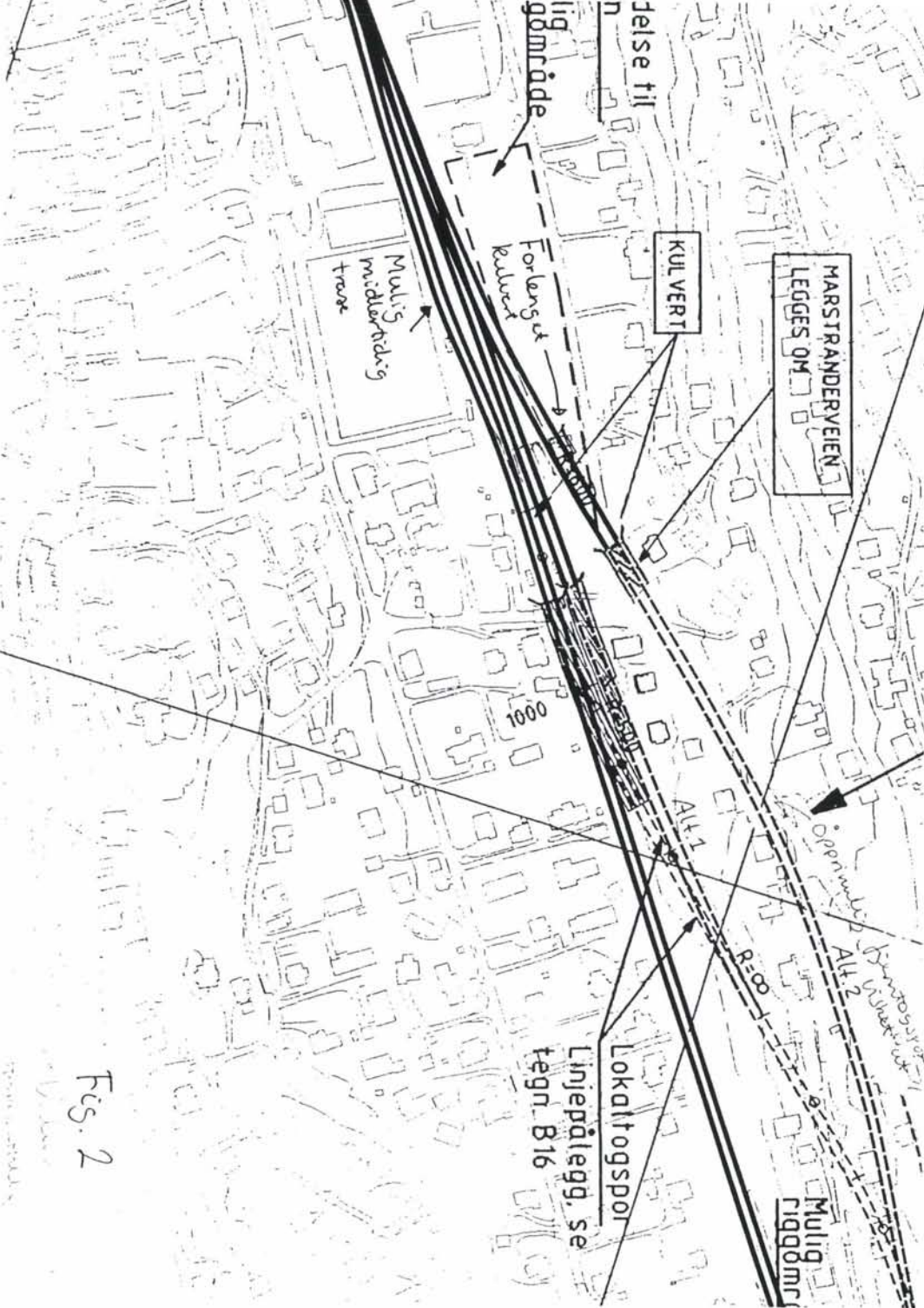


Fig. 2

Roar Amundsen
Damveien 14
1300 Sandvika

Bærum Kommune
Planavdelingen
Postboks 124
1301 Sandvika

H126

Jernbaneverket

Kass.kode	31
A.:	
Sak.:	97/4149
Arkivbet.:	1D.532

Sandvika 15. september 1997

KOMMUNEDELPLAN, NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Undertegnede er eier av Jongsåsveien 6 (51/45 og 51/131) i Sandvika, og således berørt av ovennevnte.

I tillegg til kommunedelplanen med konsekvensutredningen, har jeg fått tilsendt, fra Jernbaneverket, en noe mer detaljert plan over området rundt min eiendom. Av alle planer fremgår det forsåvidt at min eiendom ikke direkte vil bli berørt av selve sporet, men at deler av eiendommen likevel båndlegges, samt at adkomstforholdene til eiendommen berøres sterkt.

Jeg har ferdige planer for bygging av nærings-/kontorbygg på eiendommen, og er også innstilt på å realisere disse planene i nær fremtid. Trasévalg og linjeføring vil således i stor grad kunne påvirke min mulighet for å realisere mine planer, og dette igjen få store økonomiske konsekvenser.

For å redusere såvel mine ulemper som erstatningsutbetalinger, mener jeg at noen punkter bør søkes ivarettatt i den videre planlegging i området. Disse punktene er:

1. Ved valg av Ræverudlinjen, og således bare ett spor forbi tomten, bør dette trekkes lengst mulig vekk fra min tomt og innkjørsel, dvs. lengst mulig mot nord. Dette vil heller ikke for andre være til ulempe.
2. Adkomstforholdene til eiendommen bør allerede nå ivaretas, ved at ny adkomst sikres ved stadfestelse av planen i området. Herunder gjør vi oppmerksom på at vi har tinglyst rett til adkomst over Jongsåsveien 4, men at denne ikke er ivarettatt på noen plan i området. Dette ønskes innregulert i forbindelse med kommunedelplan/reguleringsplan.
3. Dersom det vil kunne påvirke byggelinjer og således utnyttelse av min eiendom, bør evt. kulverten ved inngang til tunnelen bygges noe lenger ut mot nordøst, mot Sandvika sentrum.

Jeg håper ovenstående punkter blir ivarettatt, og ber også om et tilbakespill på hvordan jeg skal forholde meg videre i forhold til de planene jeg har i området.

Jeg ser frem til et godt samarbeid for å sikre et best mulig resultat for alle parter.

Med vennlig hilsen

Roar Amundsen

Roar Amundsen

Kopi: Bærum Kommune, Rådmannen v/Harald Skjønsberg, Postboks 23, 1301 Sandvika
Jernbaneverket, region sør, planavdelingen v/Grimsgård, Strømsø torg 1, 3006 Drammen

Jernbaneverket Region Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

H127a

Jernbaneverket

Kass.kode	
ARKIVET DRAMMEN	
Sak.:	97/4149
Arkivbet.:	1D.532

Vår ref.
Our ref. OS-H/mjj
Sak nr.: 83/97, 53/97

Ans. adv.
In charge Odd Seim-Haugen

1 oktober 1997
Oslo,

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Merknader til konsekvensutredningen på vegne av eierne av Jongsbruvn. 3A: Kaare A. Jensen og Jongsbruveien 3B: Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen.

1. Mine parter.

Kaare Jensen og Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen er far, datter og svigersønn, bosatt i Jongsbruvn. 3A og B.

2. Eiendommens beliggenhet.

Eiendommene er i henhold til konsekvensutredningens fase 2, beliggende i område 8, Sandvika - Jong.

3. Konsekvenser for eiendommene.

Konsekvensutredningen fastslår under punktet "Terrenginngrep" i vedlegget til kortversjonen at:

"Dette medfører store inngrep i boligområdet ved jernbanen og Jongsbruveien i anleggsperioden

De konkrete konsekvenser er at begge eiendommene - Jongsbruveien 3A og Jongsbruveien 3B - må innløses og rives dersom dobbeltsporet Skøyen - Asker og avgreninger til Ringeriksbanen gjennomføres i henhold til de fremlagte planer.



Konsekvensutredningen utreder imidlertid bare de to alternativer som foreligger.

Alt. 1 - Ræverudlinjen og
Alt. 2 - Ytre/indre linje.

4. Innsigelse mot konsekvensutredningen.

Konsekvensutredningen fastslår de meget omfattende og brutale inngrep i bl.a. boligområdet i Jongsbruveien som anlegget etter de foreslåtte planer vil innebære. De betydelige inngrep, som Jernbaneverket selv påpeker vil finne sted i boligområdet ved jernbanen og i Jongsbruveien, burde tilsi at Jernbaneverket også hadde utredet andre trasèalternativer som hadde blitt konsekvensutredet og fremlagt til vurdering for det folkevalgte organ. Det blir således gjort gjeldende at det foreligger en feil i grunnlaget for konsekvensutredningen at Jernbaneverket ikke har utredet andre alternativ, i tråd med uttalelsen fra Bærum Kommune om Ringeriksbanens KU1 den 01.02.1995, hvor det bl.a. ble bedt om at trasèvalget skulle legges slik at

“inngrep ved Jong kunne unngås”.

På vegne av mine klienter anmoder jeg derfor om at Jernbaneverket også utreder andre trasèvalg som i mindre grad berører utsatte boligområder, og foretar en konsekvensutredning av disse alternative trasèmuligheter.

* * * * *

Jeg ber om å bli holdt løpende orientert om det videre reguleringsarbeid i saken på vegne av mine klienter.

Dersom De har noen spørsmål eller bemerkninger, ber jeg vennligst om å bli nærmere kontaktet.

Med vennlig hilsen
SEIM-HAUGEN, STEENSTRUP & CO

Odd Seim-Haugen
Odd Seim-Haugen

Kopi:

Kaare A. Jensen, Jongsbruvn. 3A, 1300 Sandvika.
Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen, Jongsbruvn. 3B, 1300 Sandvika.
Bærum Kommune, Rådmannen, Postboks 23, 1301 Sandvika (Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, kommunedelplan)

269

H/276

1

Bærum Kommune, Rådmannen
Postboks 23

1301 SANDVIKA

Vår ret.
Our ref.

OS-H/mjj
Sak nr.: 83/97, 53/97

Ansv. adv.
In charge

Odd Seim-Haugen

Oslo,

1 oktober 1997

Jernbaneverket

ARKIVET DRAMMEN

Sak/Dok.nr.: 97/4149

Arkivbet.: 10532

Kass.kode

Leif Chr. Hartsang
Terje Hensrud
Einar I. Lohne
Per Omreng
Thor Henning Pedersen
Carsten Roshauw
Odd Seim-Haugen (H)
Fredrik Bugge Siverts
Hans Chr. Steenstrup
Terje Sørensen
Tor Vale

(H) Høyesterettsadvokat

ADVOKATFIRMA DA - MNA

SEIM-HAUGEN,
STEENSTRUP & CO.

Kommunedelplan - Nytt dobbeltspor gjennom Bærum. Protest på vegne av Kaare A. Jensen som eier av Jongsbruvn. 3A og Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen som eier av Jongsbruvn. 3B.

1. Mine parter.

Kaare Jensen og Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen er far, datter og svigersønn, bosatt i Jongsbruvn. 3A og B.

2. Eiendommens beliggenhet.

Eiendommene er i henhold til konsekvensutredningens fase 2, beliggende i område 8, Sandvika - Jong.

3. Kommunedelplan.

Den fremlagte kommunedelplan/høringsutkast, august 1997 - behandler forsåvidt angår området Sandvika - Jong, utelukkende to forslag:

Alt. 1 - Ræverudlinjen og
Alt. 2 - Ytre/indre linje.



Bærum Kommune har allerede i uttalelse om Ringeriksbanen KU1, den 01.02.1995, bedt

“spesielt om at det blir tatt tilstrekkelige hensyn til å minimalisere inngrepene i Jong. Det ble også bedt om at trasèen ble vurdert lagt med avgrensning fra nytt dobbeltspor lenger mot vest, slik at inngrep ved Jong kunne unngås”.

Dette har imidlertid ikke funnet sted, idet Jernbaneverket utelukkende har kjørt videre på sine primære ønsker om trasèvalg, uten hensyntagen til de lokale ønsker som er uttrykt gjennom kommunestyrets uttalelse av 01.02.1995.

Av Jernbaneverkets konsekvensutredning, fase 2, vedlegg til kortversjonen - Områdevis beskrivelse for Bærum - fra Jernbane datert mai 1997, fremgår det vedrørende område 8, forsåvidt angår terrenginngrepene, (se side 124, tredje spalte, 2 avsnitt), at:

“Dette medfører store inngrep i boligområdet ved jernbanen og Jongsbruveien i anleggsperioden”.

Det konkrete trasèvalg etter begge de to alternativer som foreligger, medfører at mine parters eiendommer - Jongsbruvn. 3A og Jongsbruveien 3B, må innløses og rives.

4. Protester mot kommunedelplanen.

Kommunedelplanen slik den nå er fremlagt, utreder ikke “flere trasèalternativer” enn de to forannevnte, alt. 1 og alt. 2.

Bærum Kommune har i forbindelse med sin kommunedelplan, som er utarbeidet i

“et godt og nært samarbeid med Jernbane, Region Sør”

i sin helhet basert seg på Jernbaneverkets to hovedforslag, uten at Bærum Kommune i tilstrekkelig grad har hensyntatt sine egne uttalelser om i størst mulig å unngå inngrep i Jongområdet som Jernbaneverkets konsekvensutredning selv karakteriserer som “store inngrep i boligområdet”.

Det vil bli hevdet at det er en saksbehandlingsfeil som har betydning for det fremlagte resultat, at Jernbaneverket ikke er pålagt å utrede ytterligere alternative reguleringsmuligheter for trasèen i samarbeid med Bærum Kommune.

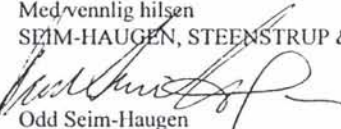
Med dagens moderne anleggsteknikk burde det være mulig å legge trasèen på en annen måte uten de store inngrep i boligområdet med de konsekvenser at bl.a. eiendommene Jongsbruvn. 3A og 3B må innløses og rives p.g.a. det trasèvalg som nu er valgt.

På vegne av mine klienter protesteres det derfor mot det trasèvalg som kommunedelplanen legger til grunn for nytt dobbeltspor gjennom Bærum, med avgrensning til Ringeriksbanen.

Jeg ber om at Bærum Kommune i samarbeid med Jernbaneverket utreder også andre alternativer som i langt mindre grad berører det aktuelle boligområdet på Jong, og spesielt eiendommene Jongsbruvn. 3A og 3B.

Jeg ber om å bli holdt løpende orientert om den videre behandling av kommunedelplanen på vegne av mine klienter.

Dersom De har noen spørsmål eller bemerkninger til foranstående, ber jeg vennligst om å bli nærmere underrettet.

Med vennlig hilsen
SEIM-HAUGEN, STEENSTRUP & CO

Odd Seim-Haugen

Kopi:

Kaare A. Jensen, Jongsbruvn. 3A, 1300 Sandvika.
Berit Røgeberg og Gunnar Steen Hansen, Jongsbruvn. 3B, 1300 Sandvika.
Jernbane, Region Sør, Plankontoret, 3006 Drammen.



Jernbaneverket

N

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU07802

200000166541