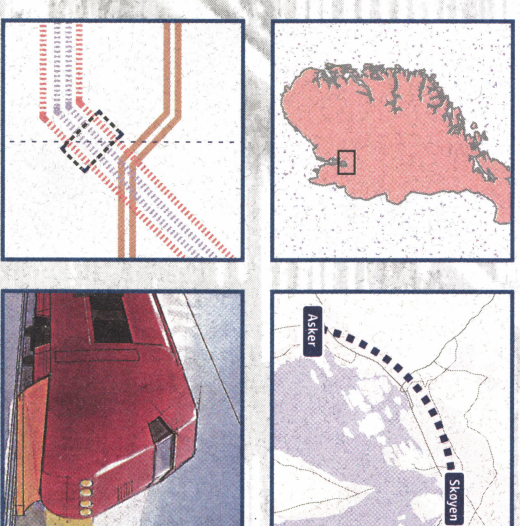


# NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN – ASKER

## Konsekvensutredning fase 2

Vedlegg til kortversjonen  
Områdevis beskrivelse for  
**Asker**



Eks. 1

tu 625-14 (481) JBV Jer

Vedlegg til kortversjonen: Områdevis beskrivelse for Asker

Jernbanelaget Region Sør:

## Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, Konsekvensutredning fase 2.

### Vedlegg til kortversjonen:

### Områdevis beskrivelse for Asker.

## FORORD

Dette heftet er et vedlegg for Asker kommune til kortversjonen av konsekvensutredning (KU) fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker i forbindelse med offentlig ettersyn.

Heftet er et nedfotografert opptrykk av deler av det kapitlet i den fullstendige versjonen av KU fase 2 som trolig vil ha størst interesse for bl.a. beboerne i området: kap.8 «områdevis beskrivelse». Dette kapitlet er derfor trykket opp i 3 hefter i større opplag, ett for hver kommune. Dette heftet omhandler de områdevis beskrivelser for dagstrekningene i Asker.

Det er også utarbeidet en brosjyre om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, som er lagt ut til utdeling bl.a. på sentrale steder i kommunene og på stasjoner i området.

Dette heftet, kortversjonen og brosjyren kan skaffes bl.a. hos Jernbanelaget og kommunene. Den fullstendige versjonen er sendt til viktige høringsparter som statlige, fylkeskommunale og kommunale etater, en del foreninger som bl.a. velleene osv.

## INNHOLDSFORTEGNELSE

Nedfotografert fra KU fase 2:

8. Områdevis beskrivelse.....	(79)
8.9 Område 9: Billingstad .....	(128)
8.10 Område 10: Åstad - Solstad.....	(130)
8.11 Område 11: Asker sentrum.....	(136)

Jernbanelaget Region Sør  
3006 Drammen  
Telefon 32 27 57 86  
Telefaks 32 27 57 99

Mai 1997.

Forside:  
layout: Klaus Brinkmann, idéDesign  
omslagsbilde: Mira/Samfoto

## KORT OM NYTT DOBBELTSPOR

Jernbanens viktigste fortrinn ligger i de transportmessige kvaliteter den kan tilby ved at store menneske- og godsmengder kan transporteres på en rask, rimelig og effektiv måte, og de miljømessige fortrinn ved at dette kan skje på en energieffektiv, arealeffektiv og lite forurensende måte. Disse fortrinn gjelder særlig for storbyområder. En av hovedoppgavene for utvikling av jernbanens kjøreveg i årene framover vil derfor være å utvikle jernbanenettet i Oslo-området. Som et ledd i dette ønsker Jernbanelaget derfor å øke kapasiteten ved å bygge et nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker i tillegg til det dobbeltsporet som brukes i dag.

Slike betydelige investeringer krever en omfattende planprosess, hvor konsekvensutredning (KU) etter plan- og bygningsloven er et sentralt element.

Første trinn i denne prosessen, KU fase 1 Vestkorridor-utredningen, var et samarbeid mellom Jernbanelaget (NSB på det tidspunktet) og Statens vegvesen med deres planlagte utbygging av ny E18 med tverrforbindelser. Deretter ble det fastlagt et utredningsprogram for KU fase 2 for nytt dobbeltspor med angivelse av hvilke alternativer som det skulle arbeides med videre og hvilke tema som var nødvendig å utrede for å gi et tilstrekkelig grunnlag for å vedta en trasé for det nye dobbeltsporet.

Med dette som utgangspunkt er KU fase 2 gjennomført og presentert i dokumentene som er lagt ut til offentlig ettersyn/høring. Dokumentene er tilgjengelige bl.a. i Jernbanelaget, kommuneadministrasjonene, biblioteker og hos viktige høringsparter.

*Jernbanelaget sin foreløpige anbefaling før utlegging til offentlig ettersyn er H10 (Skøyen - Lysaker), H2B (Lysaker - Sandvika) og Ræverudlinja (Sandvika - Asker).*

Etter høringen vil Region Sør vurdere innkomne merknader, og på bakgrunn av dette vil Jernbanelaget deretter oversende sin endelige anbefaling av trasé til kommunene med anmodning om at denne blir vedtatt.

Selve valget av trasé vil bli foretatt gjennom de tre kommunedelplanene for nytt dobbeltspor, en for hver kommune, som vil bli lagt ut til offentlig ettersyn med samme høringsfrist som KU fase 2. Høringsfristen er kunngjort i avisene.

## 8. OMRÅDEVIS BESKRIVELSE

### **Fra utredningsprogrammet:**

*Landskap, naturmiljø, kulturmiljø og kulturminner*

*Med bakgrunn i vurderingene som er utført i konsekvensutredning fase 1 skal det utføres en mer detaljert gjennomgang av traseene med hensyn til virkningene på landskap, naturmiljø, kulturmiljø og kulturminner.*

*Vurderingene vil bli foretatt for aktuelle destruksjoner og for hele trasealternativet samlet. Innelyt for de ulike tema vil konsekvensene av utbyggingen områdevis bli framstilt samlet for å ivareta et helhetlig syn på mulige konflikter og barrierewirkninger. Framstillingen vil bli foretatt vedtatt og visuell i form av skisser, snitt, perspektiv og fotoomtaleser.*

Områdevis beskrivelse for dagsonene i konsekvensutredning fase 2 er mer detaljerte enn i fase 1.

Nå er konsekvensene i forhold til de lokale landskapsrommene vurdert. Generelt vil dagsonene for det nye dobbeltsporet ligge langs eksisterende spor, med unntak av område 4 Fornebu. Ingen av sporene vil bytte med viktige landemerker eller silhuetter i landskapet. Eksisterende spor går stort sett langs dalbunnen eller følger skråningene i åssidene og underordner seg de typiske kalkåstragene i denne regionen.

Det nye dobbeltsporet vil gå gjennom store, sammenhengende bebygde områder, som til dels er sterkt påvirket av den pågående fortettingsprosessen. Mange av områdene er preget av en blanding av boliger, næringsvirksomheter og vegger med stor trafikk- og støybelastning. Forholdene er i utgangspunktet relativt komplekse, og konsekvensene av jernbaneutbyggingen forsterker denne situasjonen. Nytt dobbeltspor ved siden av det eksisterende vil oppleves som en forsterket barriere, visuelt i det lokale landskapsrommet og støymessig overfor omgivelsene.

De lokale landskapsrommene vurderes fra bakkenivå, fra det nivået menneskene opplever landskapet. De karakteristiske kalkåsene som preger den vestre delen av Osloregionen danner sammen med den til dels tette bebyggelsen og vegetasjonen en viss grad av et felles preg over mange av de lokale landskapsrommene.

Utbyggingen vil ha stor innvirkning på omgivelsene langs banen. Konsekvensene er imidlertid i liten grad målbare. Det er derfor tatt sikte på å beskrive dagens situasjon, samt å beskrive konsekvensene kvalitativt.

Verdien av landskapet er vurdert som en sum av interesser knyttet til landskapsbilde, naturmiljø med vegetasjon og dyreliv, kulturmiljø og kulturminner m.v. Dette omfatter også forhold til vernefredet miljø eller anlegg.

Målet har vært å:

- beskrive hovedtrekkene i det lokale landskapet - karakter, sårbart og kvaliteter
- få fram hvordan de ulike alternativene vil forandre omgivelsene
- belyse hvordan utbyggingsalternativene vil oppleves fra omgivelsene og fra togtrafikantene
- vurdere mulige avbøtende tiltak ved konfliktylle løsninger.

Konsekvensene av utbyggingen er også blitt vurdert i sammenheng med framtidig situasjon, som eksempelvis på Solstad i Asker, hvor inngrep i naturområdet vurderes som moderate, sett i lys av at arealene er vedtatt som senere utbyggingsområde for boliger.

Sammen med teksten er utbyggings tiltakene presentert visuelt på flyfoto, snitt og illustrasjoner for at interesserte skal få et best mulig inntrykk av hvordan banen kan bli plassert.

Generelt stoff om de ulike typer konsekvenser og oppsummering for de ulike alternativene er omtalt i kap. 3 - 7. Sammenstillende analyser for de ulike alternativene er gitt i kap. 9.

### **DISPOSISJON FOR BESKRIVELSEN AV OMRÅDENE**

Tekst og illustrasjoner for hvert enkelt område er disponert med følgende inndeling:

#### **Områdekart**

Kartene i målestokk 1:5000 viser de eksisterende forholdene med landskapsområder i orange, naturforhold i grønt og kultur i blått. Inngrep p.g.a. nytt dobbeltspor er vist med rødt.

Alle alternativer som berører området er tegnet inn på samme kart. Det kan derfor noen steder være noe vanskelig utfra disse kartene å skille mellom virkningene av de ulike alternativene, f.eks. hvilke hus som skal innløses.

#### **Sammenheng og hovedproblemstilling**

Kort innføring i hvilke alternativer som berører området og de viktigste konsekvenser det får.

#### **Beskrivelse av området**

Generell beskrivelse av:

- Landskap, bebyggelse, transportanlegg
- Nåværende jernbane

#### **Alternative traseer**

Kort beskrivelse i sammenheng med visuell framstilling med flyfoto med markering av traseer:

- Alternativer jernbanetraseer gjennom området
- Nødvendige konstruksjoner i forbindelse med alternativene
- Illustrasjoner for ny bru, snitt som viser kulvert, mur o.l.

#### **Konsekvenser for området**

Kvalitativ beskrivelse av miljøer/arealer/bygninger/anlegg som berøres samt mulige avbøtende tiltak. Dette er illustrert med foto, snitt, perspektivskisser o.l.

For alle delområdene er teksten inndelt på samme måte. Dette fungerer også som en enkel sjekkliste for beskrivelsen av hvordan konsekvensene blir på ulike områder:

- Bygninger
- Landskap (med avsnitt om arealutnyttelse ifølge kommuneplanene)
- Naturmiljø
- Kulturmiljø, kulturminner
- Jord- og skogbruk
- Friluftsliv, rekreasjon
- Lokalklima
- Støy (Supplert med tabell over støytuftsatte bolighus med og uten skjermingsiltak)
- Omgivelsesmessige opplevelser
- Trafikantenes opplevelser
- Konsekvenser i anleggsperioden

For støy må man være oppmerksom på at de oppgitte tallene for antall boliger i støytuftsatte områder kun er etter støytuftsatte tiltak langs linja. Etter at lokale støyreduserende tiltak (støvisolering, lokale skjermes osv.) er gjennomført ved de reelt støytuftsatte boligene, vil det være langt færre som har gjenstående støyp problemer over de fastsatte grensene.

#### **Sammenstilling av konsekvensene**

En slikkordsmessig sammensetting i tabell.

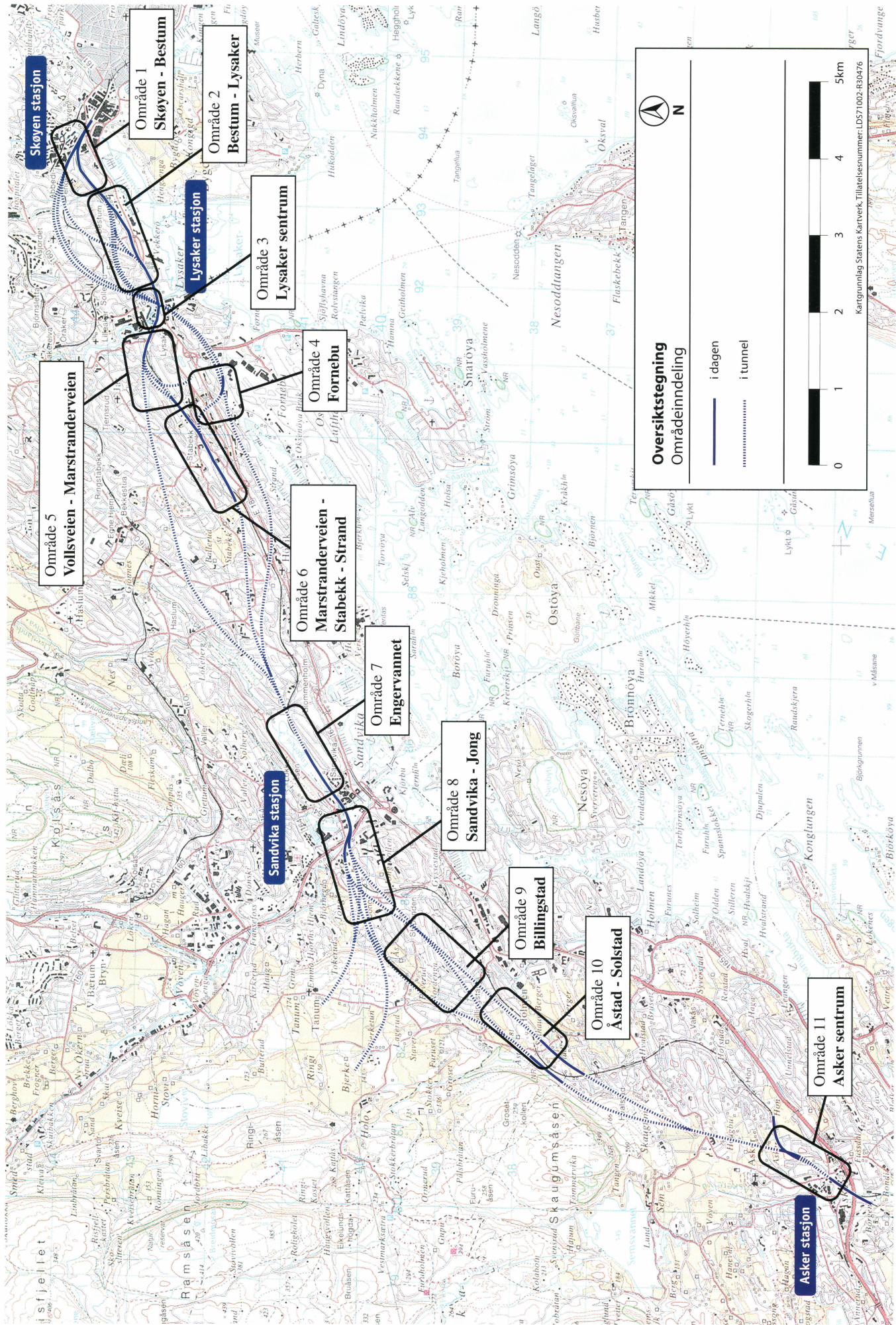
#### **Naturmiljø**

Vurderingene omkring naturmiljø bygger i stor utstrekning på rapport fra NINA (Norsk institutt for naturforskning) som har tatt utgangspunkt i grunnlagsmaterialet til KU fase 1 og relativt nye flyfoto. Videre er opplysninger fra offentlige utredninger og dokumenter samt fra ressurspersoner benyttet.

Vurderinger av friluftsområder og turveger er gjort med sikte på å ivareta eksisterende arealer i henhold til kommunale planer.

#### **Kulturminner, kulturmiljø**

Rapport fra NIKU (Norsk institutt for kulturminneforskning) om kulturminner og kulturmiljø har også tatt utgangspunkt i materiale og registreringer til KU fase 1 samt feltregistreringer i området. Synlige strukturer som gravhauger og røyser samt funn hos Oidsaksamlingen danner grunnlaget for vurdering av mulige funn av forminner. For nyere tids minner er SEFFRAK-registreringer, kulturlinjeplaner og registreringer hos kommunene benyttet, samt befaringer i områdene.



**Landskap**

Innenfor de ulike temaene i landskapsvurderingene er ulike aspekter forsøkt beskrevet i helhetssammenheng, som eksempelvis trafikknutepunkt med gammelt industrimiljø, eldre boligområder hvor det foregår en kontinuerlig fortettingsprosess osv. Beskrivelsen av enkeltområdene har tatt sikte på å vise på et noe skjematisk nivå hvor mye av bebyggelsen langs traséene som blir berørt.

**STIKKORDSMESSIG OMRÅDEOVERSIKT**

Kort oversikt over konflikter jernbaneutbyggingen vil medføre overfor omgivelsene langs dagsonene:

**Område 1: Skøyen - Bestum**

Omgivelsene er preget av trafikknutepunkt og senterutvikling, og jernbaneutbyggingen vil forsterke sporområdet som barriere. To alternativer i konflikt med kulturmiljø, et eldre verneverdige boligområde.

**Område 2: Bestum - Lysaker**

Veger og jernbane vil forsterke nåværende barrierer mellom strandsoner og boligområder. Tre alternativer vil i varierende grad gripe inn i terring og boligområder og medføre økt press på området.

**Område 3: Lysaker sentrum**

Området er et av landets mest trafikkerte knutepunkt med sterk utbygging av næringsvirksomhet. Dagalternativene medfører noe konflikt med bevaring av gammelt industrimiljø og kulturminner ved Lysakerelva.

**Område 4: Fornebu**

Bruk av ledige flyplassarealer er under utredning og planlegging. Ny lokaltogstasjon kommer tett opp til en verneverdig hangar.

**Område 5: Vollsveien - Marstranderveien**

Utretting av kurve vil ikke følge trangt daldrag i et villaområde. Sporene må føres i tunnel, og kulvertene i begge ender og utretting av spor medfører riving av barnehage og flere bolighus, men eventuelt frigjort jernbaneareal kan delvis benyttes som erstatningsområde.

**Område 6: Marstranderveien - Stabekk - Strand**

Dagløsning krever inngrep i tilgrensende arealer med park- og idrettsanlegg, boliger og næringsvirksomhet. Verneverdig stasjonsanlegg på Stabekk blir beskåret, og konsentrerte boligområder ved lokalsenteret blir utsatt for støy.

Eventuelle nye spor fra Fornebu vil også medføre noe inngrep i området.

**Område 7: Engervannet**

Konflikt med naturområde langs vannet reduseres ved å legge de nye sporene dyp i terrenget.

**Område 8: Sandvika - Jong**

Østgående spor vil medføre inngrep i fredet naturminne (fossiler), vestgående spor i bolig- og næringsområder. Lange kulvertene anlegges under bolig- og landbruksområder. I to av alternativene vil avgrensning for Ringeriksbanen medføre ytterligere inngrep.

**Område 9: Billingstad**

Boligområde hvor korte kulvertene vil kunne medføre riving av noen bolighus. Antall hus og plassering av kulvertene er forskjellig for de tre alternativene.

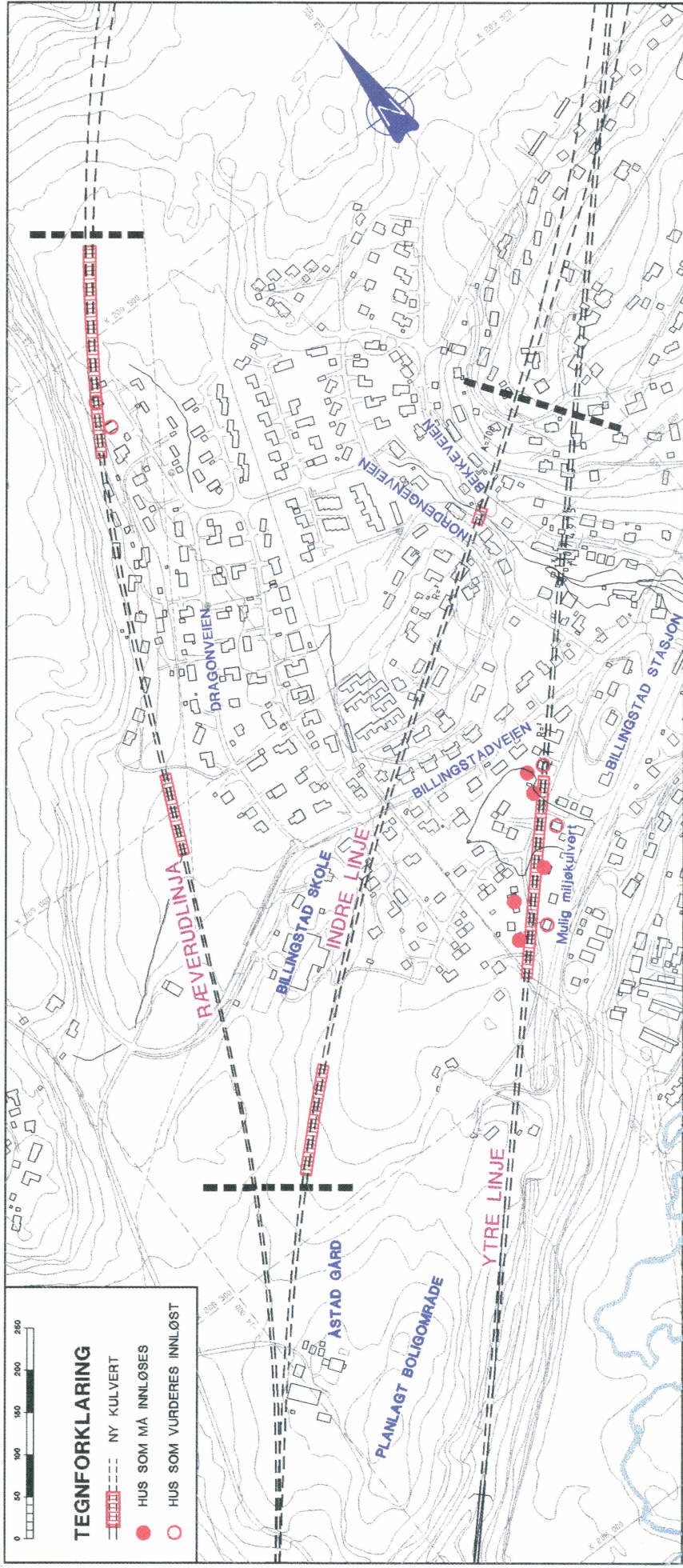
**Område 10: Åstad - Solstad**

Lite utbygd område med særpregede natur- og kulturlandskap. Et alternativ endrer det lokale landskapsrommet og medfører inngrep i framtidige boligfelt, mens de andre får begrenset innvirkning på lokalmiljøet.

**Område 11: Asker Sentrum**

Kort dagsone medfører noe inngrep i villaområdene øst for Asker. Kulvert nær Asker stasjon kommer i konflikt med kulturmiljø med eldre bygninger i den gamle delen av sentrum og forventede funn av forminner i grunnen.

# OMRÅDE 9 : BILLINGSTAD



## 8.9 OMRÅDE 9: BILLINGSTAD

### SAMMENDRAG OG HOVEDPROBLEMSTILLING

På strekningen mellom Jong og Solstad/Åstad må det på grunn av terrengforholdene og liten overdekning over jernbanetunnelene graves opp for åpne byggegrøper. Dette gjelder for alternativene indre linje og Ræverudlinja. For Ytre linje vil dette muligens også måtte bli nødvendig. Byggegrøperne skal lukkes igjen etter anleggsperioden.

Byggegrøperne vil berøre boligområder med åpen småhusbebyggelse. For Indre linje vil byggegrøpen i boligområdet bli så kort at riving av bolighus trolig kan unngås. For Ræverudlinja vil den ene av de to byggegrøperne medføre riving av to bolighus, men med mulighet til å forskyve traséen. For Ytre linje vil det trolig måtte rives 5 - 8 hus p.g.a bygging av miljøkulvert.

## BESKRIVELSE AV OMRÅDET

Området utgjør i hovedsak de nordøstligste boligområdene i Asker. En del av den ene byggegrøpen for Ræverudlinja ligger i Bærum. Området er bebygd med åpen småhusbebyggelse. Terrengen er relativt kupert, og det er i dalsøkkene grunnforholdene eller liten fjelloverdekning vil kreve åpne byggegrøper i anleggstiden.

### Nåværende jernbanespor

Eksisterende dobbeltspor går lenger sør enn de nye sporalternativene, i skråningen mellom Billingstadsletta på nedre nivå mot fjorden og øvre plattå med boligområder som grenser mot Tanumsåsen.

## ALTERNATIVE TRASÉER

### Ytre linje

Går i tunnel fra Sandvika/Jong ved Bjørnegård skole. I Billingstadsområdet går den nord for eksisterende lokalstasjon. Vest for stasjonen vil traséen gå nær eksisterende spor, og krysse under eksisterende bane like øst for dagsonen ved Solstad. På en ca. 250 m lang strekning kan det vise seg nødvendig å bygge miljøkulvert p.g.a. liten fjelloverdekning. 5 - 8 hus vil kunne bli berørt.

### Indre linje

Går også i tunnel fra Bjørnegård skole, men går under Billingstadsområdet 200-250 m lenger mot nordvest. To miljøkulverter vil ligge sør for Billingstad skole og Nordengveien/Bekkeveien, med henholdsvis 125 m og 20 m lengde.

**Ræverudlinja**  
går i tunnel fra vest for Bjørneggård skole og ligger lengst vest i Billingstadområdet. Dette alternativet vil gå under øvre del av boligområdet. Her vil de to åpne byggegruppene ligge inntil bebyggelsen vest for Dragonveien. Nordligste byggegrupp krysser kommunegrensen mellom Asker og Bærum og blir ca. 250 m lang. Sørligste grup blir ca. 100 m lang.

Dersom Ræverudlinja blir valgt, vil man undersøke mulighetene for å legge linjen noe lenger mot nordvest. På den måten vil man trolig kunne unngå å fjerne hus og få kortere åpne byggegrupper. Men først må grunnforholdene undersøkes noe bedre.

## KONSTRUKSJONER

Etter utbyggingen skal alle byggegrupper lukkes med kulverter, og vegger og hager legges tilbake.

## KONSEKVENSER FOR OMRÅDET

### BYGNINGER

#### Ytre linje

vil trolig få åpen byggegrupp ved Åstadvæien og 5 hus vil måtte rives, og 3 hus vurderes innløst.

#### Indre linje

Ingen hus vil trolig bli berørt i dette området.

#### Ræverudlinja

går med åpen byggegrupp ved 2 bolighus i Dragonveien, men her bør riving kunne unngås ved at traséen flyttes noe lenger mot nordvest.

### LANDSKAP

Store deler av området er avsatt til boligformål i kommuneplanen. Byggegruppene vil ikke få innvirkning på landskapet, fordi innrepene blir relativt små. Arealene skal etter utbyggingen reetableres til jordbruk og villahager.

### NATURMILJØ

Det er ikke registrert områder med nær "natur-" eller "natur"-karakter som vil bli berørt.

### KULTURMINNER, KULTURMILJØ

Byggegruppene berører ingen registrerte kulturminner.

### Forminnet

Alternativene går i stor grad i tunnel eller kulvert gjennom områder med funn av forminner. Dette indikerer at det kan være flere. I Bekkeveien 5 er det bl.a. funnet en praksispenne fra yngre jernalder. Det er nødvendig med prøvetilking og/eller slaktning som avbøtende tiltak der traséen skal bygges i kulvert.

### JORD- OG SKOGBRUK

I byggeperioden berøres jordbruksarealer av de åpne byggegruppene. Også disse arealene vil bli reetablert.

### FRILUFTSLIV OG LOKALKLIMA

For øvrig vil ikke utbyggingen medføre konsekvenser for friluftsliv eller lokalklima.

### STØY

Alternativ	Langs ny bane med støyskjerming	Langs ny bane uten støyskjerming	Gjenstående eksisterende bane
Referansealt.	-	-	50
Ytre linje	0	0	50
Indre linje	0	0	50
Ræverudlinja	0	0	50

Etter utbygging vil ingen av boligegendommene bli utsatt for støy over de fastsatte grenser fra den nye traséen. Etter eventuelle tiltak mot strukturlyd vil trolig ingen få problemer med dette.

### OMGIVELSENE OPPLEVELSER

Etter anleggsfasen vil jernbaneanlegget ikke være synlig.

### TRAFIKANTENES OPPLEVELSER

Området inngår i tunnelstrækningen mellom Sandvika og Solstad/Åstadv.

### KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Byggegruppene ligger til dels inntil eller i boligområder med smale villaveger.

### Midlertidige anleggs- og riggområder

Ved de fleste byggegruppene, vil det være enkelt å finne ubebudte arealer til slike formål. De østligste byggegruppene for Indre og Ytre linje ligger inne i villabebyggelsen, og her er det lite ledig areal.

### Anleggstrafikk

Flere av de lokale boligvegene er smale og er lite egnet for tungtrafikk. Langs Billingstadveien er det anlagt fortau.

### Transport av masseoverskudd

Overskuddsmasse må transporteres ut av områdene. Det kan være aktuelt å benytte masser til oppfylling i nærliggende områder. Transporten vil stort sett skje langs Tanumveien og Billingstadveien.

### Støy

Sprengnings- og anleggsarbeider for øvrig vil bli merkbart ved byggegruppene. Eventuelle ventilasjonsrifter vil også kunne medføre problemer.

### Støv og tilsøling

Transport av utsprengte masser og annen tilsøling vil kunne prege villavegene.

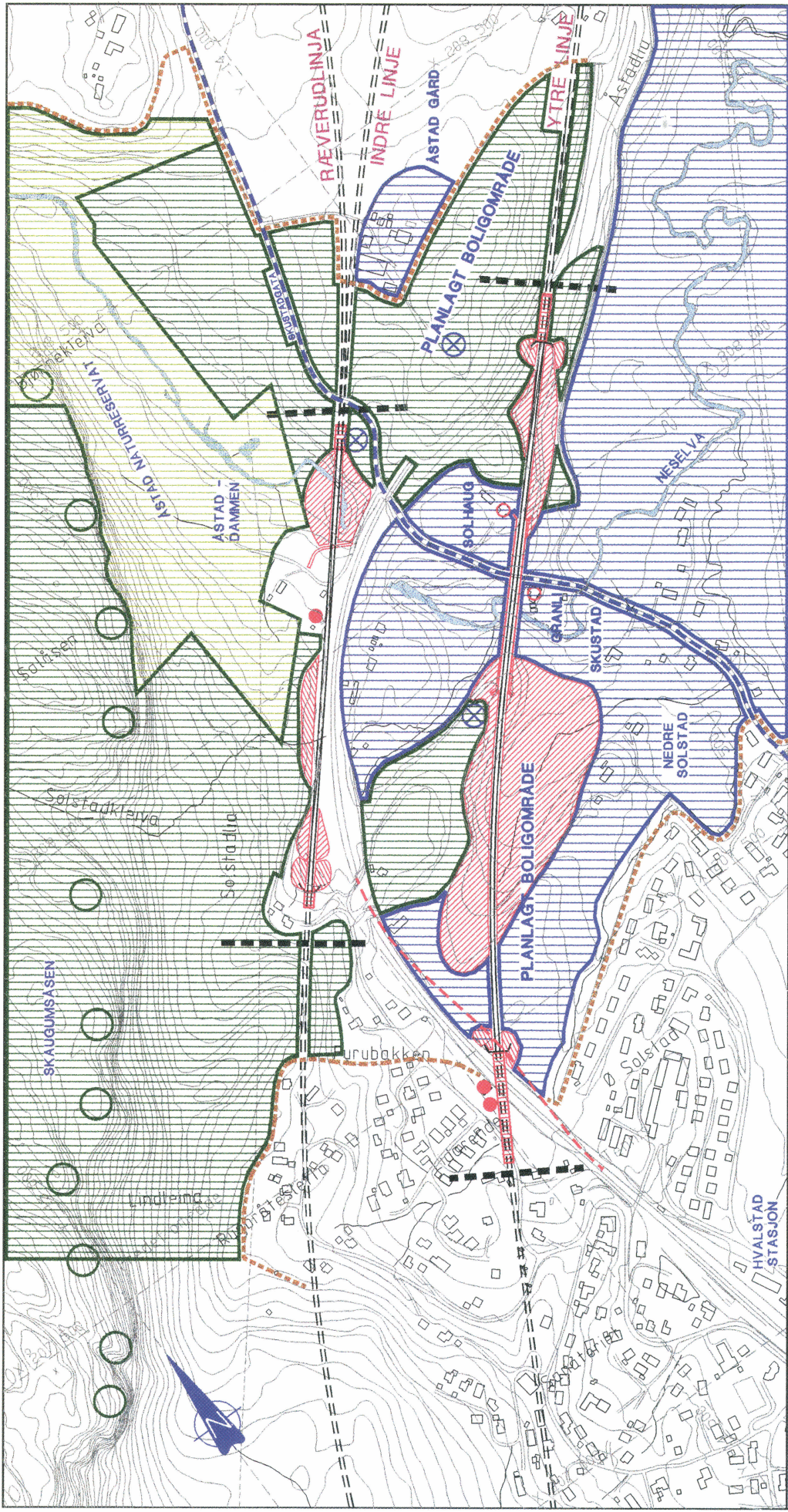
### Avbøtende tiltak

- Evt. nødvendige tiltak for fotgjengere, deriblant skolebarn må vurderes.
- For generelle avbøtende tiltak, se kap. 7.1.

### SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSENE

Type konsekvenser	Alternativ Ytre linje	Alternativ Indre linje	Alternativ Ræverudlinja
Bygninger som må rives / vurderes innløst	5/3	0/0	0/2
Konsekvenser landskap	Ingen	Ingen	Ingen
Konsekvenser naturmiljø	Ingen	Ingen	Ingen
Konsekvenser kulturmiljø, kulturminner	Mulighet for funn av forminner	Mulighet for funn av forminner	Mulighet for funn av forminner
Konsekvenser friluftsliv	Ingen	Ingen	Ingen
Støy over 55dBA			
Antall boliger (langs ny bane med skjerm + gjenstående eks. bane)	0 + 50	0 + 50	0 + 50
Avbøtende tiltak (Referansealt.50)			
Reetablering av berørte arealer / midl. anleggsveger			
Reetablering av berørte arealer / midl. anleggsveger			

# OMRÅDE 10 : ÅSTAD - SOLSTAD



## TEGNFORKLARING

- |  |  |  |                   |  |                              |  |   |
|--|--|--|-------------------|--|------------------------------|--|---|
|  | OMRÅDETS AVGRENSNING                         |  | KULTURMILJØ       |  | INGGREP VED NYTT DOBBELTSFOR |  | HUS SOM MÅ INNLØSES                         |
|  | OMRÅDE MED "NATUR" ELLER NER "NATUR"KARAKTER |  | KULTURMINNE       |  | NY SKJERING                  |  | HUS SOM VURDERES INNLØST                    |
|  | VIKTIG/MARKERT LANDSKAPSELEMENT              |  | FORNMINNE         |  | NY FYLING                    |  | OMLEGGING AV VEI                            |
|  | TRETRASSE / ALLÉ                             |  | GAMMEL FERDELSÅRE |  | NY BRU                       |  | VEI SOM STENGES I ANLEGGSPERIODEN           |
|  | TURVEI                                       |  |                   |  | NY KULVERT OG TUNNEL         |  | MIDLERTIDIG SPOROMLEGGING I ANLEGGSPERIODEN |
|  | VANN   |  |                   |  |                              |  |   |



## 8.10 OMRÅDE 10: ÅSTAD - SOLSTAD

### SAMMENDRAG OG HOVEDPROBLEMSTILLING

Det nye dobbeltsporet går her gjennom det mest uberørte natur- og kulturlandskapet på hele strekningen:

Alternativ Ytre linje krever et stort inngrep i et større landskapsrom, som er en rest av et typisk småskala kulturlandskap, som inntil nå er lite påvirket av utbygging. Vestre del av området er imidlertid avsatt til boligformål i kommuneplassen. Den nye banen vil medføre en del fylling, som eventuelt kan være en del av terrenguttømmingen i sammenheng med boligutbyggingen. Ny bru med ca. 200 m lengde må bygges over dalbunnen. Brua går på det meste 25 m over terrenget, tett ved bolighuset på Granli gård.

Alternativ Indre linje medfører et mindre inngrep inntil en høy fylling for nåværende Jernbanelinje. Dette alternativet går gjennom et relativt lite landskapsrom ved foten av den høye og bratte Skaugumsåsen. Utvidelse av fyllingen vil gå nær inntil Åstad naturreservat, men ikke berøre området direkte. Den tidligere Astaddammen kan eventuelt reetableres like nord for jernbanefyllingen. Ræverudlinja er sammenfallende med Indre linje i denne dagsonen.

### BESKRIVELSE AV OMRÅDET

Jernbanen går her i utkanten av byggesonen i Asker, nær inntil den bratte og høye Skaugumsåsen. Lokalområdet er et typisk og rikt Asker-kulturlandskap med gårdsanlegg og eldre bebyggelse. Selve dagsonen for det nye dobbeltsporet er inntil nå lite påvirket av utbygging. Terrenget er til dels kupert med oppdelte arealer med dyrket mark. Neseilva renner her gjennom på et nokså trangt punkt i elvedalen. Den gamle ferdselsvegen Skustadgata går nedover langs østsiden av Neseilva mot den flate dalbunnen i sør. Landskapsområdet rundt er foruten Skaugumsåsen avgrenset av lavere åsdrag og høyder som stort sett er utbygget med åpen villabebyggelse. Området er preget av meget frodig vegetasjon med edelløvskog.

### Nåværende jernbanelinje

Dagens jernbane går på fylling over Neseilva ved utløpet av Astaddammen. Fyllingen ligger som en barriere på tvers av det smaleste partiet av elvedalen mellom to åsdrag. Skustadgata går i undergang under sporene gjennom fyllingen.

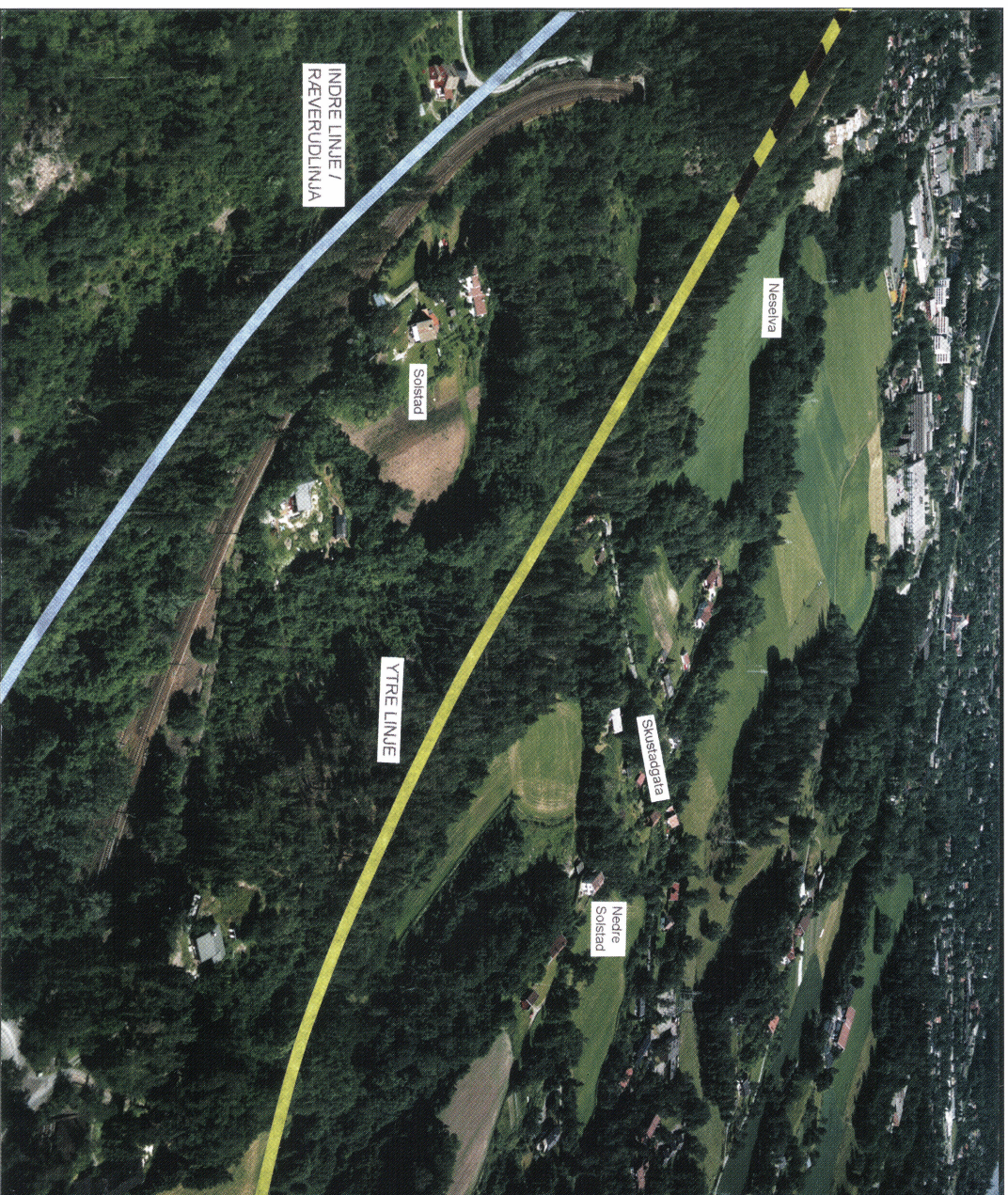


Fig. 8.10.1 Åstad - Solstadområdet sett fra vest mot øst. Gul linje er nye hurtigspor for Ytre linje og blå linje er nye hurtigspor for Indre linje og Ræverudlinja. (Fotonor AS)

### ALTERNATIVE TRASÉER

Ytre linje - Solstad

Traséen kommer i øst ut av tunnelen i åssiden under eksisterende jernbanetunnel. Traséen vil gå i skjæring på begge sider

av daldraget, men krysse på bru over Skustadgata og Neseilva i ca. 200 m lengde. Linjen vil gå nær eksisterende bolighus på Granli gård. I sør vil tunnelmunningen ligge under eksisterende spor, inntil villabebyggelsen.

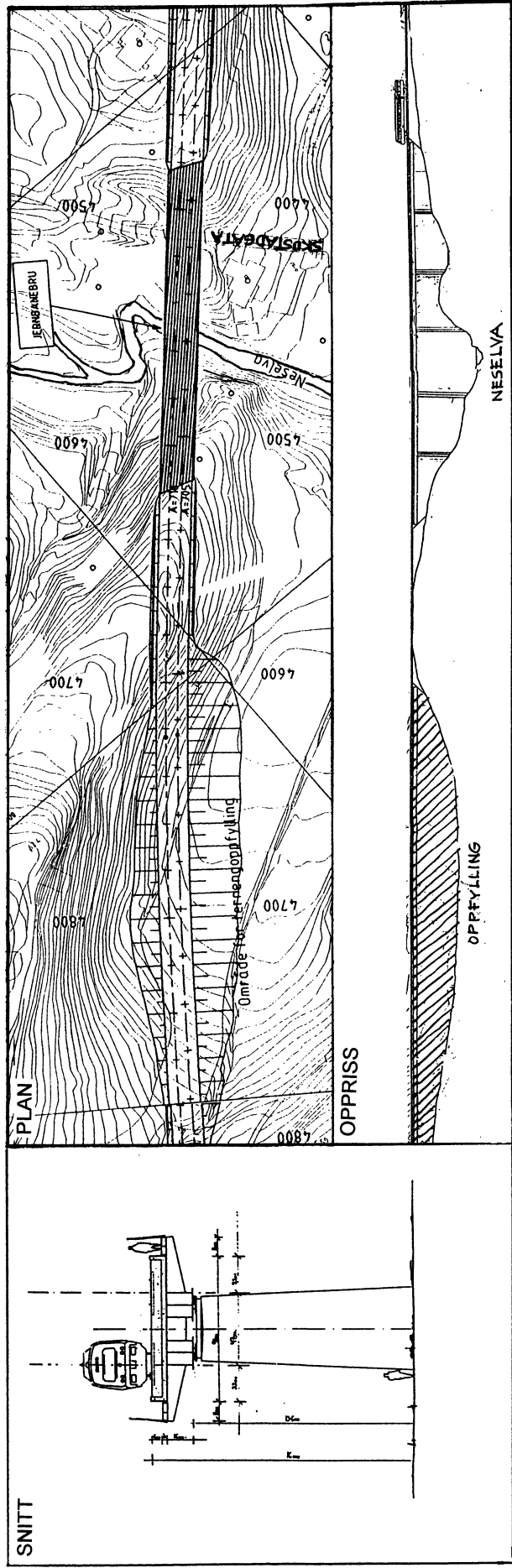


Fig. 8.10.2 Snitt, plan og oppriss for jernbanebru over Neselva. Alternativ Ytre linje.

#### Indre linje / Ræverudlinja - Åstad

De nye sporene kommer ut av tunnelen under Skustadgata i nord og føres over nedre del av Åstaddammen på fylling. Fyllingen bygges i sammenheng med den eksisterende. Nåværende veg til noen boligeiendommer må legges om på et parti langs dagens bane.

#### KONSTRUKSJONER

Ytre linje

2 tunnelmunnninger, fylling og bru over den nedre delen av dalen.

Indre linje / Ræverudlinja

2 tunnelmunnninger samt utvidelse av eksisterende fylling ved Åstaddammen.

#### KONSEKVENSER FOR OMRÅDET

##### BYGNINGER

Ytre linje

2 bolighus vil bli liggende veldig nære traséen og disse må vurderes om de skal innløses. Mot Hvalstad må 2 bolighus rives, da de blir liggende svært nær kulverten.

#### Indre linje / Ræverudlinja

Et bolighus vil bli liggende svært nær den nye traséen og må rives.

#### LANDSKAP

##### Arealbruk i følge kommunedeplan og kommuneplan

Dagsonen for Ytre linje går gjennom områder som i dag ikke er bebygd, men avsatt til framtidig boligutbygging i vedtatt kommunedeplan for Hvalstad og Åstad. Dalbunnen langs Neselva er båndlagt til naturområde. Traseén vil gå tvers gjennom de nye boligområdene og dele dem opp på en uheldig måte. Dagsonen for Indre linje/Ræverudlinja går gjennom LNF-område (landbruk/hatur/friluft).

##### Ytre linje

Landskapsrommet på sørsiden av eksisterende jernbanefylling er relativt stort. Det er dominert av de lave åsdragene i retning nordest/sørvest, som er typiske for Asker og Bærum.

Mellom åsene ligger en rest av det vanlige, småskala kulturlandskapet med relativt små oppdyrkete arealer som danner mindre, åpne rom. Dette er et av de få områder langs traséene som foreløpig ikke er særlig endret av bebyggelse og tekniske anlegg. Den nye traséen vil medføre store fyllinger, høy bru og være svært eksponert for omgivelsene.

Den store fyllingen vil ødelegge viktig randvegetasjon i foten av Skaugumsåsen. Fyllingen vil kunne revegeteres. Brua vil gå opptil 25 m over Neselva, Skustadgata og eksisterende bolig (Granli gård). Dagsonen for Ytre linje med de ulike terrenginngrep vil kunne integreres i terrengarbeidseiser i et framtidig boligområde.

#### Indre linje / Ræverudlinja

Dagsonen går gjennom et temmelig kupert landskap, vest for eksisterende linje ved Åstad, hvor Neselva bryter gjennom to høyderygger ved foten av Skaugumsåsen. Dagens jernbane-linje krysser den trange elvedalen på en stor fylling. På oversiden av fyllingen ligger restene etter Åstaddammen. Den nye traséen vil krysse elven på nordsiden av eksisterende bane og er delvis skjermert mot det store landskapsrommet av noen småkoller. Mot Solstadlia vil det bli betydelige skjæringer.

Dagsonen skjærer på tvers av terrengformene, men nytt dobbeltspor vil bli lagt inntil dagens linje slik at de landskapsmessige endringene ikke vil bli store. Synligheten av inngrepet vil bli begrenset til nærområdet.

### Avbøtende tiltak landskap

#### Ytre linje

Store fyllinger vil i tillegg til framtidig boligutbygging endre det lokale landskapet i stor grad. Ved utbyggingen av de nye boligfeltene vil overskuddsmasse fra jernbaneutunnelene kunne benyttes til omforming av terrenget. Gjennom dette kan man ta nødvendige hensyn til skjerming i forhold til den nye traséen.

Over naturområdet i dalbunnen og Neseelva vil en lang bru over de lavestliggende partiene bidra til å redusere barrierer i vikingen. Brua bør utformes med slankest mulige konstruksjoner.

#### Indre linje / Ræverudlinja

Utvikelse av eksisterende fylling vil ha som følge at Åstad-dammen eventuelt kan gjenskapes like ovenfor den nye jernbanefyllingen. Visuelt vil en fylling ikke forverre dagens situasjon. Blir fyllingen bygd med relativt slake skråninger vil det være enkelt å revegetere den.

### NATURLIMILJØ

#### Ytre linje

Landskapet preges først og fremst av berggrunnsgeologien med kalkåser samt av sedimentasjon av leire i forsenkningene. Små, smale jorder er omkranset av åser med edellauvskog som særlig består av granskog eller alm-lindeskog med innslag av hassel langs åkerlappene. Området oppleves som naturskjønt og attraktivt. Elva utgjør et viktig landskapsэлемент og femner i små stryk og i meandere. Stedvis er det også innslag av lauvskog med gråor, ask og hegg.

Slike uberørte skogsområder er viktige for dyrelivet. En del vanlige småfugler er observert. Traseen vil virke negativt på forholdene for eik, rådyr og grevling. Neseelva har fine gyte- og oppvekstmuligheter i dette området med en naturlig reproduksjon av laksefisk.

#### Indre linje / Ræverudlinja

Åstaddammen ligger i en smal dal på nordsiden av dagens jernbanelinje. Den tidligere dammen, som var en del av et gammelt parkanlegg, er ødelagt, og er nå i ferd med å gro igjen. Dammen er viktig for amfibler, som bl.a. frosker. Dammen har en rik ferskvannstauna og flora. Den har verdi som naturdokument på linje med andre tilsvarende dammer i Asker. Kulverten under nåværende jernbanefylling er et hinder for oppvandring av fisk.

Åstad ble opprettet som naturreservat på grunn av den svært sjeldne og variasjonsrike vegetasjonen. Her vokser de fleste løvtrær som osp, ask, alm, gråor, hegg, lønn, lind m.v. Området er meget rikt på fugleliv, i alt 80 arter er observert. Nytt dobbeltspor vil ikke berøre reservatet direkte.

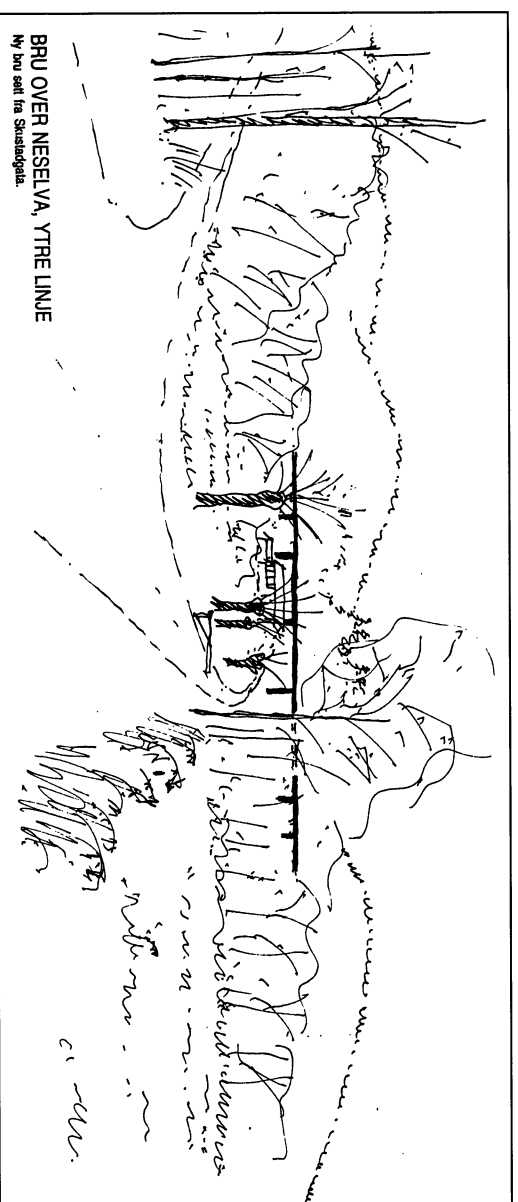


Fig. 8.10.3 Skisse til jernbanebru - Ytre linje.

### Avbøtende tiltak naturmiljø

#### Ytre linje

Nye fyllinger må tilpasses de lokale landskapsformene. Det er spesielt viktig at brupillarene plasseres i god avstand fra Neseelva.

#### Indre linje / Ræverudlinja

Fylling kan aksepteres under forutsetning av varsom utbygging, uten mellomlagring av utsprengete masser på stedet. Da kan man unngå større skader på vegetasjonen. Åstad-dammen, som opprinnelig var en kunstig dam, kan reetableres ovenfor den utvidede jernbanefyllingen. Det er spesielt viktig å sørge for at elvedøpet påvirkres minst mulig, ved å unngå innsnevring og oppstuvning av vann med fare for erosjon. Dette kan gjøres ved å sørge for rikelig dimensjonering av kulvert under fyllingen.

### KULTURLIMILJØ, KULTURMINNER

#### Dagens kulturlandskap og kulturminner

Åstad/Soistad er det området hvor landbruket som kulturlandskap dominerer. Her ligger flere gårder, markant plassert på høydedrag i terrenget. Gårdsbebyggelsen er fortsatt i stor grad intakt. Bygningene har høy verneverdi både i seg selv og som en del av kulturlandskapet.

Gården Åstad dominerer omgivelsene med sin plassering høyt i terrenget. Adkomstvegen opp til gården er markert med en velvoksen bjørkealle. I tilknytning til gården ble damanlegget bygget ved Neseelva. Områdene omkring har tidligere vært parkmessig behandlet.

Skustad-Soistad-Åstadorrådet er et gammelt kulturlandskap, hvor de første gårdene ble ryddet i vikingtiden. De største gårdene ligger på høydedragene. Gårdsbebyggelsen er stort sett bygd i sveitserslil. Drammenbanen var ferdig utbygd i 1872 med stasjon på Hvalstad, og det ble etterhvert bygd flere villaer og noen landsteder. Anlegget av jernbanen førte til at en del arbeidere slo seg ned på plassene. Noen av husene ble ombygd, men har bevart eldre trekk. Bebyggelsen har høy verneverdi, både i seg selv, og som en del av det helhetlige kulturlimiljøet.

Den eldste kjente ridevegen mellom Tanum kirke og Asker kirke gikk langs foten av Skaungåll. Oldtidsvegen er delvis registrert mellom Åstad og Skaungum. Disse vegfarene har høy autentisitet, særlig fordi de har beholdt mye av det gamle preget med askalleer, steingjerder og stabbestener.

**Ytre linje**

Dette alternativet berører to mindre arealer med vedtatt verneverdig bygningsmiljø i kommunedeplanen for Hvalstad - Åstad. Banen vil medføre drastiske inngrep i lokalområdet og eksponeres tydelig mot kulturlandskapet hvor åstoppen ved Åstad gård danner en vegg mot elvedalen. I dette området finnes også trolig spor etter tidligere virksomhet som kværnanlegg mv.

Følgende gårdsanlegg og bygninger med kulturhistorisk verdi vil bli sterkt berørt ved at jernbanetraséen vil gå tett inntil bygningene:

- Villa i sveitser/dragestil med laftet bygning og 2 uthus fra 1890-tallet på Solhaug, øverst i dalen mot nåværende jernbanefylling og åsdraget mot Åstad gård.
- Granli gård med bolig og uthus fra 1890-tallet - sveitserstil mellom Skustadgata og Neselva, nesten under den nye brua.

Andre bygningsmiljøer og bygninger som ligger nær jernbanetraséen er:

- Nedre Solstad med tunanlegg, gammel askeallé og eiketre.
- Skustad gård.

Utbygging til boligformål vil påvirke området vel så mye som jernbanetraséene.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Disse alternativene berører ikke direkte den gamle bebyggelsen eller vegene. Ved noen av plassene og ved Åstaddammen er det imidlertid uklart hvor vegfaret for Oldtidsvegen har gått.

**Forminner**

I tillegg til en del funn ble det under registrering funnet fossile åkerspor i form av åkerterrasser ved Åstad gård. Disse må undersøkes nærmere. Det ligger videre 3 gravrøyser eller rydningsrøyser som må undersøkes nærmere på samme eiendom. På Skustad er det også registrert en usikker røys.

**Avbøtende tiltak kulturmiljø**

For begge traséene er det nødvendig å foreta prøvestikking og/eller sjaktning før evt. utbygging.

**Ytre linje**

Den nye banen vil visuelt og miljømessig påvirke helhetsinntrykket, men en lang bru vil likevel muliggjøre bevaring av alle bygningene.



Fig. 8.10.4 Granli gård.

**JORD- OG SKOGBRUK****Ytre linje**

Linjen går over skogbeveget og kupert terreng i utkanten av et mindre jorde og over et annet jorde. Fyllinger med utslag på hver side vil ytterligere beslaglegge jordbruksarealet.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Banen tangerer inn til nåværende fylling, og vil i liten grad berøre skogvegetasjonen i området.

**FRILUFTSLIV, REKREASJON**

Dette området har også lokal og regional interesse i friluftssammenheng. På den sørøstre siden av den eksisterende jernbanefyllingen henger det sammen med grøntområdet langs Neselva nedover mot fjorden.

**Ytre linje**

Langs elva er det mange gode fiskeplasser som brukes aktivt.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Åstad naturreservat grenser inn til dette området, men blir ikke direkte berørt av utbyggingen. Selve Åstaddammen har tidligere vært et attraktivt utfartssted, men er nå grodd igjen og er av mindre interesse. Det er utarbeidet planer for restaurering av dammen. Området har betydning både lokalt og til dels regionalt. Her foregår mange aktiviteter både i friluftssammenheng og under visningssammenheng året rundt. I kommuneplanen er det foreslått nye boligområder som vil øke områdets betydning som friluftssentrum. Det er også foreslått en veronesel langs elva.

**Avbøtende tiltak friluftsliv****Ytre linje**

Ny jernbanetrasé må planlegges med tilstrekkelig lengde på brua over elvedalen, slik at friluftssiteressene i tilknytning til fiske i Neselva blir best mulig ivare tatt.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Tursti ned fra Skustadgata mot østsiden av Åstaddammen må erstattes med ny undergang under den nye fyllingen. Omlagt adkomstveg til det nordligste boligområdet ved Solstad vil også fungere som turvegforbindelse til elvedalen på motsatt side.

**LOKALKLIMA****Ytre linje**

Også klimamessig er en størst mulig åpning med lang bru over elvedalen det gunstigste for luftstrømmingene.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Utveldelse av eksisterende fylling vil ikke gi endringer i lokalklimaet. Den nye banen vil få samme høyde som eksisterende, slik at luftstrømmene ikke vil bli ytterligere hindret i å passere dette området.

**STØY****Ytre linje**

Traséen ligger her meget åpent, og støytbredelsen vil bli relativt stor. Tiltak med eventuell skjerming langs banen, i tillegg til lokale tiltak, vil avhjelpe dette. Det vil også måtte skjermes med tanke på planlagte boligområder på Åstad og Nedre Solstad.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Noen boliger på oversiden av Solstadveien, samt noen hus på sørsiden nær inn til nåværende bane er utsatt for støy.

Antall støytatte hus (dvs. over 55 dBA ekv. nivå) med og uten støyreducerende tiltak:

Alternativ	Langs ny bane uten støyskjerming	Langs ny bane med støyskjerming	Gjenværende eksisterende bane
Referansealt.	-	-	5
Ytre linje	40	10	0
Indre linje	10	0	-
Ræverudlinja	10	0	-

**OMGIVELSENES OPPLEVELSELER****Ytre linje**

Anlegget vil dominere landskapet, selv med ei åpen bru og relativt korte fyllinger. Brua vil gå høyt over bebyggelsen, og dette vil forrykke dimensjonene på en uheldig måte.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Nytt dobbeltspor inntil det eksisterende dobbeltsporet vil gi inntrykk av en bred kommunikasjonsåre. Selve anlegget med fylling vil bare være synlig fra noen høyereliggende boligleil-dommer inntil linjen.

**TRAFIKANTENES OPPLEVELSELER****Ytre linje**

Strekningen er på 900 m, og toget vil kjøre forbi på 20 sekunder. De reisende vil få fin utsikt utover Skustad/Solstad-området, samt Skaugumåsen i den grad vegetasjonen tillater det.

**Indre linje / Ræverudlinja**

Dagsonen er omtrent 600 m lang, og toget vil bruke 15 sekunder på strekningen. Avhengig av årstidene og den frodige lavtvegetasjonen, vil togpassasjerene få et glimt mot det bratteste partiet på Skaugumåsen på den ene siden og mot eksisterende jernbanelinje og vegetasjonen på den andre siden.

**KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN**

Spesielle hensyn må ivaretas under anleggsperioden, da adkomsten enten må skje gjennom boligområder eller langs deler av Skustadgata. Generelt vil Ytre linje by på de største utfordringene, særlig i forhold til bebyggelsen og kulturlandskapet.

**Midlertidige anleggs- og riggområder**

Det kan bli vanskelig å finne hensiktsmessige arealer for anleggs- og riggområder som har en enkel og grei adkomst.

**Anleggsstratikk**

All anleggsstratikk må passere større boligområder. For Indre linje og Ræverudlinja kan dette sannsynligvis skje fra begge ender av dagsonen. For Ytre linje vil Skustadgata begrense mulighetene. Det kan bli nødvendig med midlertidige anleggsveger eller andre tiltak for å unngå for stor belastning på miljøet.

**Transport av masseoverskudd**

Det vil bli behov for masser til fyllinger, ca. 370.000 m<sup>3</sup> til fylling og terrengforming for Ytre linje, og ca. 50.000 m<sup>3</sup> for fylling for indre linje og Ræverudlinja. For øvrig må det meste transporteres ut av området.

**Støy**

Fyllingsarbeider vil bli mest merkbart for Ytre linje. Sprengningsarbeider vil kunne sjenerer boligområdene på Hvalstad.

**Støv og tilsøling**

Tiltak kan iverksettes slik at anleggsvirksomheten medfører små skader på omgivelsene, som midlertidige vegger o.l. Transport av usprengte masser vil lett kunne prege villavegene med tilsøling.

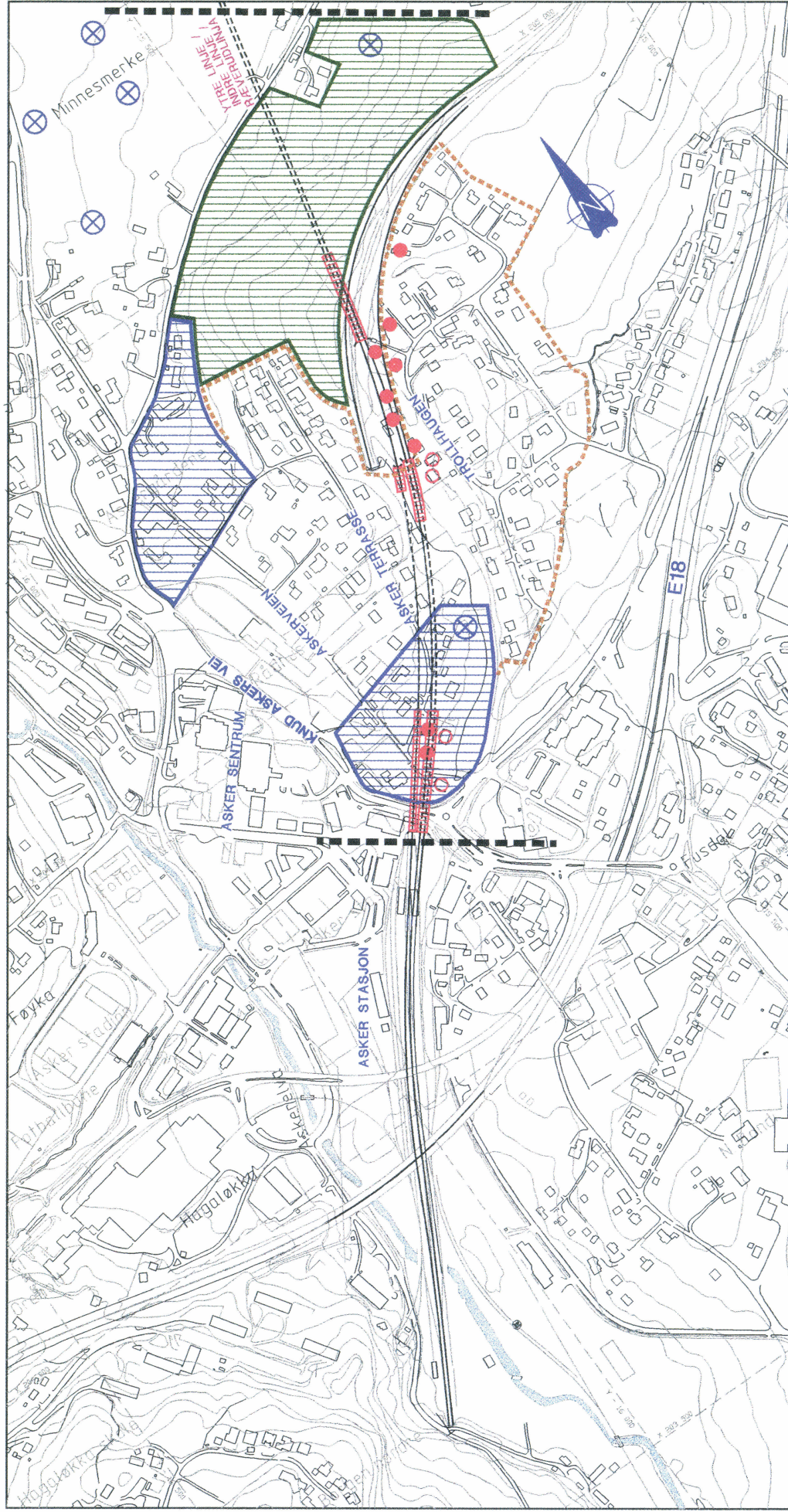
**Avbøtende tiltak**

- Eventuelle tiltak for fotgjengere, deriblant skolebarn må vurderes.
- For generelle avbøtende tiltak, se kap. 7.1.

**SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSENE**

Type konsekvenser	Alternativ Ytre linje	Alternativ Indre linje / Ræverudlinja
Bygninger som må rives/ vurderes innløst	2 bolighus / 2 bolighus	1 bolighus / Ingen
Arealingreper / barrierer	Stort ingreper / Ny barrierer	Middels ingreper / Utlvid eksist. barrierer
Konsekvenser landskap	Stort ingreper i forhold til området	Middels ingreper lokalt
Konsekvenser naturmiljø	Stort ingreper	Middels ingreper / kan delvis reetablere
Konsekvenser kulturmiljø, kulturmiljøer	Stort ingreper (også p.g.a boligutbygging)	Lite ingreper
Konsekvenser friluftsliv	Middels ingreper	Middels ingreper
Støy over 55 dBA		
Antall boliger (lansg ny bane med skjerm + gjenværende eksist. bane) (Referanseit. 5)	10 (+ framtidige boliger) + 0	0 + 0
Avbøtende tiltak	Skjerm / vegetasjon	Skjerm / vegetasjon

# OMRÅDE 11 : ASKER SENTRUM



## TEGNFORKLARING

- |  |  |                       |   |
|--|--|-----------------------|---|
| OMRÅDETS AVGRENSNING                       | OMRÅDE MED "NATUR" ELLER NER "NATUR"KARAKTER | KULTURMILJØ           | HUS SOM MÅ INNLØSES                         |
| HOMOGENT LANDSKAPSRÅDE/ HOMOGENT BOLIGFELT | VIKTIG/MARKERT LANDSKAPSELEMENT              | KULTURMINNE           | HUS SOM VURDERES INNLØST                    |
| VANN                                       | TRE/REKKE / ALLÉ                             | FORMINNE              | OMLEGGING AV VEI                            |
|  | TURVEI                                       | NY SKJÆRING           | VEI SOM STENGES                             |
|  |  | NY FYLING             | VEI SOM STENGES I ANLEGGSPERIODEN           |
|  |  | NY BRU                | MIDLERTIDIG SPOROMLEGGING I ANLEGGSPERIODEN |
|  |  | NY KULVERT OG TUNNELL |   |

## 8.11 OMRÅDE 11: ASKER SENTRUM

### SAMMENDRAG OG HOVEDPROBLEMSTILLING

Villaområdet nedenfor Asker terrasse vil bli berørt av en åpen strekning på ca. 150 m med nytt dobbeltspor. 10-12 bolighus blir direkte berørt eller liggende svært utsatt. Utsatte fasader på villane langs traséen må støvsoleres. Øst for Asker stasjon må sørvestligste del av tunnelen bygges som kulvert med åpen byggegrøp. Dette medfører fjerning av to eldre, verneverdige hus i sveitserstil.

### BESKRIVELSE AV OMRÅDET

Boligområdet nedenfor Asker terrasse Området utgjør nederste del av det lange og relativt slake høydedraget fra Asker sentrum oppover mot Skaugum. Oppå høydedraget ligger Asker-gårdene og kirken. Det aktuelle boligområdet ligger sørstvendt, inne i en relativt bratt skråning med konkav form. Langs boligvegene Asker terrasse og Trollhaugen ligger åpen villabebuilding fra de siste tiårene. De øvre delene av området har utsyn utover mot fjorden, mens nedre del ligger ned mot bunnen av dalsøkket, hvor E18 går nordøstover mot Oslo.

Gammel bebyggelse i østre del av Asker sentrum

Langs Askerveien ligger en eldre del av Asker sentrum med "sveitervillaer" som utgjør et helhellig bygningsmiljø i sammenheng store, gamle trær.

### Nåværende jernbanespor

Dagens linje kommer ut av ca. 450 m lang tunnel fra Asker stasjon i skråningssiden mellom Asker terrasse og Trollhaugen. Banen går videre østover på fylling.

### ALTERNATIVE TRASEER

Dette området har to dagsoner, Asker stasjon med området mellom perrongene og tunnelåpningen mot nord, samt en kort strekning i villaområdet nedenfor Asker terrasse. I tillegg må det anlegges kulvert like nordøst for stasjonsområdet.

Alle 3 alternativene Ræverudlinja, Ytre og Indre linje går her i samme trasé. I dagsonen nedenfor Asker Terrasse krysser det nye dobbeltsporet under eksisterende spor. De nye sporene legges i kulvert mellom nåværende spor og tunnelmunningen mot øst. I dagsonen kommer i tillegg en forbindelse med tilkoblingsspor mellom østgående spor på både eksisterende og ny bane.



Fig. 8.11.1 Nordøstre del av Asker sentrum. I dette området har alle alternativene felles trasé. (Fotonor AS)

#### Asker stasjon

Utvidelse av stasjonen anlegges her stort sett innenfor jernbanens areal. Denne dagsonen omtales derfor ikke nærmere i utredningen av konsekvensene i Asker sentrum.

### KONSTRUKSJONER

Kulvert fra avslutningen av den lange tunnelen østfra og under eksisterende bane blir ca. 100 m lang. Nye tunnelmunninger må anlegges mot den bratte skråningen. Sørøst for eksisterende spor føres det nye dobbeltsporet i en oppill 10 m dyp skjæring.

Mot Asker stasjon må den sørvestligste delen av tunnelen bygges som kulvert med åpen byggegrop i ca. 150 m lengde p.g.a grunnforholdene.

#### **Avbøtende tiltak i tillegg til nødvendige konstruksjoner**

Betonglokk legges over deler av det nye dobbeltsporet. Beplantning kan ytterligere dempe synligheten av anlegget. Terrengforming og beplantning samler nytt og eksisterende spor inn mot tunnelportalen.

### **KONSEKVENSER FOR OMRÅDET**

#### **BYGNINGER**

Den åpne strekningen i boligområdet medfører riving av i alt 9 bolighus ved Askenveien, Asker terrasse og Trollhaugen. Av disse vil 1 - 2 bevaringsverdige hus måtte rives p.g.a kulvert like ved Asker stasjon. Grunnforhold og detaljplaner kan medføre innløsning av ytterligere 4 bolighus som ligger tett inntil traséen.

#### **LANDSKAP**

##### **Arealutnyttelse i følge kommuneplanen**

Ved Asker terrasse og Trollhaugen inngår villabebyggelsen i eksisterende boligområder. Et nytt boligfelt i skråningen ovenfor kulverten samt et nytt område på de flate jordene mot E18 vil i liten utstrekning bli direkte berørt av utbyggingen.

Den gamle delen av Asker sentrum som berøres av kulverten er avsatt til bolig- og senterområder og båndlagt som verneverdig bygningsmiljø.

##### **Boligområdet ved Asker terrasse**

Det nye dobbeltsporet medfører et relativt stort inngrep nederst i skråningen. Det vil bare være synlig fra deler av lokalområdet. Det nye dobbeltsporet vil bli liggende som en åpen grøft inne i villabebyggelsen, men selve inngrepet vil ikke forstyrre hovedtrekkene i landskapet. Den frodige løvtrévegetasjonen vil bortimot skjule jernbaneanlegget i sommerhalvåret.

##### **Avbøtende tiltak landskap**

Bortsett fra lokale virkninger vil ikke utbyggingen få konsekvenser for landskapsrommet, da betonglokk vil dempe synsintrykket. Terrengtiltak rundt vil også bidra til dette. Det bør vurderes hvordan det verneverdige bygningsmiljøet kan etableres igjen, eventuelt utvikles videre.

#### **NATURLIJØ**

Boligområdet i Asker terrasse grenser inntil en ubebygd rest etter et kulturlandskap som i en årrække har ligget ubrukt.

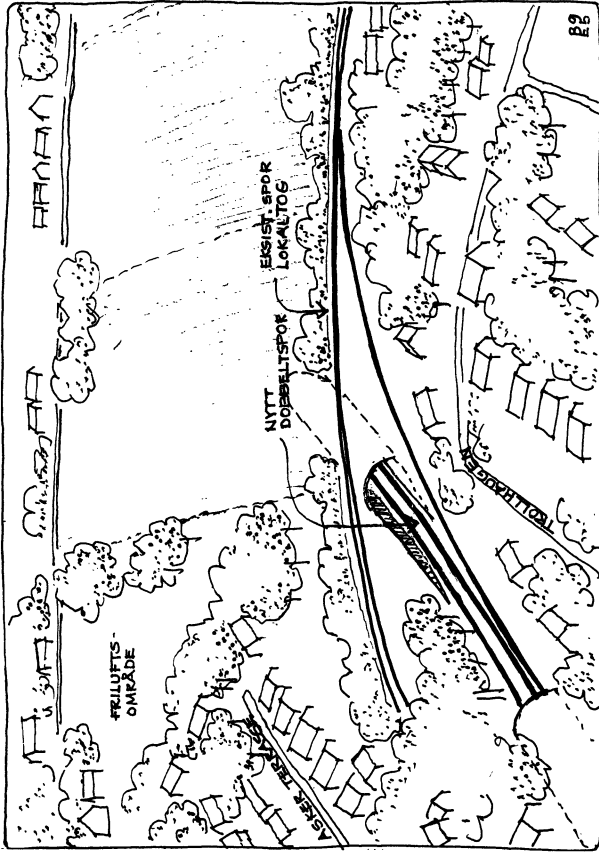


Fig. 8.11.2 Det nye dobbeltsporet vil gå dels i kulvert og dels i nedsenket, åpen sone.

Sletta er delvis tilgrodd med løvtrær som ask, lønn, og bjørk. En del spurvefugler er registrert. Området inngår som trekkveg for elg vår og høst. Konsekvensene for naturfaglige interesser blir trolig små ved begge dagsonene.

##### **Avbøtende tiltak naturmiljø**

Med delvis overdekning over sporene vil naturområdet bli svært lite berørt. Beplantning vil nesten fullstendig kunne skjule dette.

#### **KULTURMILJØ, KULTURMINNER**

Høydedraget med Askergårdene opp mot Asker kirke har vært et sentralt område siden vikingtiden. Som kartet viser er det gjort flere gravfunn, og muligheten av flere funn ved utgraving av kulvert er tilstede. Gårdene berøres ikke av jernbaneanbyggingen.

Mellom Asker terrasse og stasjonen ligger et eldre område med flere store "sveitservillaer" og store trær, og som er båndlagt som verneverdig bygningsmiljø i kommuneplanen.

Dette området er utsatt for inngrep der den sørvestligste delen av tunnelene mot stasjonen må bygges som kulvert. Både enkeltbygningene og det helhetlige miljøet vurderes å ha høy verneverdi.

Boligområdet ved Asker terrasse og Trollhaugen er bygget ut siden 60-70-tallet og har ikke spesiell antikvarisk verdi.

#### **Forminner**

Utgraving av kulvert vil være konfliktykt i forhold kulturlagene i jorda med forminner, gamle vegger, vegetasjon m.m. Sjaktning er nødvendig før utbygging.

#### **Avbøtende tiltak kulturminner**

Flytting og reetablering av verneverdig bebyggelse vil kunne begrense konflikten.

#### **JORD- OG SKOGBRUK**

I området berøres ikke jordbruks- eller skogsbruksressurser.

#### **FRILUFTSLIV, REKREASJON**

Det ubebygde området øst for villaområdet er et attraktivt friluftsområde for barn og blir brukt til ulike lekeaktiviteter. Det har størst betydning for det bolignære friluftslivet. Området har status som friområde i kommuneplanen. Traséen vil beskjære dette området i ytterkanten, men bli til liten hinder for ferdsel.



**Avbøtende tiltak friluftsliv**

Støyskjerming og sikring av ferdselsmuligheter på tvers vil være aktuelle tiltak.

**LOKALKLIMA**

Uthyggingen og inngrepene vil ikke ikke få vesentlige konsekvenser for lokalklimaet.

**STØY**

I boligområdene ved Asker terrasse og Trollhaugen kan det være aktuelt å opptøre skjermver langs banen. Dette avklares i neste planfase.

Antall støysatte hus (dvs. over 55 dBA ekv. nivå) med og uten støyreducerende tiltak:

Alternativ	Langs ny bane uten støyskjerming	Langs ny bane med støyskjerming	Gjenstående eksisterende bane
Referansealt.	-	-	10
Ytre linje	30	10	-
Indre linje	30	10	-
Ræverudlinja	30	10	-

**OMGIVELSENS OPPLEVELSER**

Der den nye traséen overdekkes, vil den bli lite merkbar for omgivelsene. Jernbaneanlegget vil for øvrig være relativt synlig, men neppe dominerende, særlig i vinterhalvåret når løvet mangler på vegetasjonen. Boliger som er vendt bort fra baneområdet på nedsiden, eller som har god utsikt forbi anlegget på oversiden vil merke minst

**TRAFIKANTENES OPPLEVELSER**

Dagstrækningen ved Asker terrasse er meget kort, og togpassasjerene vil neppe få tid til å oppfatte mye av omgivelsene. Alle tog skal stoppe eller har stoppet ved Asker stasjon, og kjører gjennom området med relativt lav hastighet. De reisende på den nye banen vil oppleve dette partiet som en kort, åpen skjæring, før toget kjører inn i neste tunnel. Det blir bare omgivelsene på oversiden av jernbaneområdet opp mot Asker terrasse som i et kort glimt vil bli synlig for de reisende.

**KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN**

I nordøstre ende av Asker stasjon vil anleggsarbeidene generelt bli merkbare for omgivelsene, men neppe dominerende i forhold til situasjonen ellers ved dette trafikknutepunktet. Ved Asker terrasse vil arbeidene med å anlegge en åpen dagsone bli spesielt merkbart for naboene nærmest inntil jernbaneområdet.

**Midlertidige anleggs- og riggområder**

Både ved Asker stasjon og den åpne dagsonen er det areal som kan benyttes til anleggsvirksomheten. Ved Asker terrasse må det i tillegg til de arealer som forsvinner ved jernbaneutbyggingen også disponeres areal til midlertidig anleggsområde, bl.a. for transport av masser og annet teknisk utstyr. Det vil også være nødvendig å benytte deler av jordene nord og øst for bebyggelsen.

**Anleggsstrafikk**

Ved Asker stasjon kan trafikken ledes inn på E18 utenom boligområdene. Ved Asker terrasse vil det være enklest å benytte deler av jordene til midlertidig anleggsveg. Denne kan knyttes til adkomsten fra Askerveien til det nedre boligområdet. Anleggsstrafikken vil dermed kunne få en mer direkte forbindelse mot E18.

**Transport av masseoverskudd**

Overskuddsmasse må transporteres ut av områdene. Det kan være aktuelt å benytte masser til oppfylling i nærliggende områder, som Hønsjørdet.

**Støy**

Sprengnings- og tyllingsarbeider vil være mest merkbart i boligområdet ved Asker terrasse. Eventuelle ventilasjonsvifter vil også kunne medføre problemer.

**Støv og tilsøling**

De vesentligste problemene forventes i boligområdene ved Asker terrasse og Trollhaugen, dersom det ikke anlegges midlertidig anleggsveg. Transport av utsprenge masser vil lett kunne prege villavegene med tilsøling.

**Avbøtende tiltak**

- Anleggsarbeider i boligområdene ved Asker terrasse bør skje innenfor regulerte tider på døgnet.
- Evt. nødvendige tiltak for fotgjengere, deriblant skolebarn må vurderes.
- Det vil være aktuelt å bygge midlertidig anleggsveg.
- For generelle avbøtende tiltak, se kap. 7.1.

**SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSENE**

Type konsekvens	Alternativ
Bygninger som må rives / vurderes innløst	Ytre/indre linje/Ræverudlinja 9 bolighus / 4 bolighus
Areallangrep / barrierer	En del utvidelse av eksist. område / ingen ny barriere
Konsekvenser landskap	Relativt stort lokalt / liten fjernvirkning
Konsekvenser naturmiljø	Små
Konsekvenser kulturmiljø, kulturminner	(Midlertidig) fjerning 1 - 2 hus, ellers små
Konsekvenser friluftsliv	Små
Støy over 55 dBA	
Antall boliger (langs ny bane med skjerm + gjenstående eksisterende bane)	10 + 0
Avbøtende tiltak	Skjerm/voller / støttmur / overdekning / vegetasjon





Jernbaneverket

Biblioteket

JBV



10TU00825

200000164073