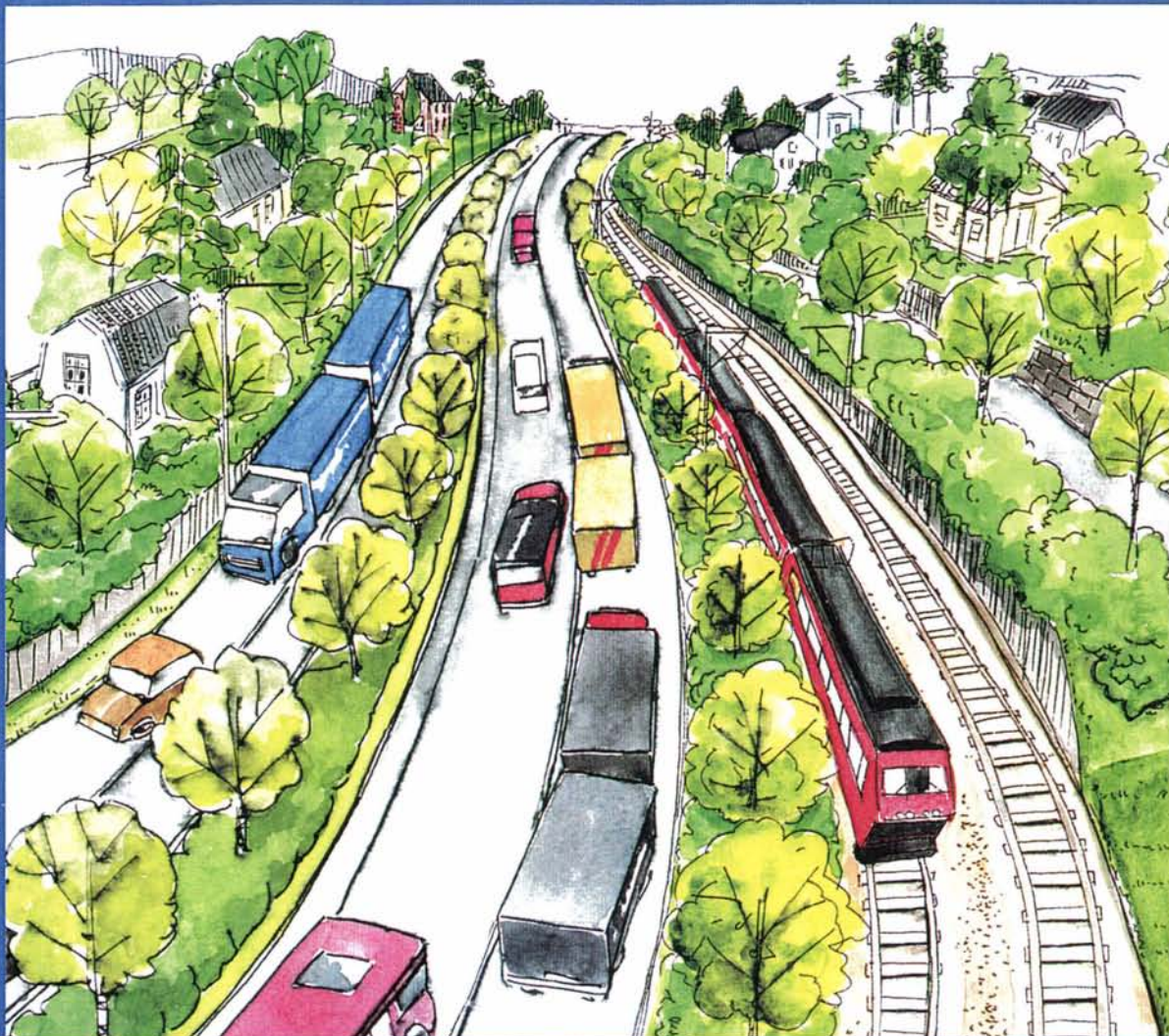


Veg og jernbane i "Vestkorridoren"



KU FASE 1 / TRANSPORTUTREDNING FOR VESTKORRIDOREN

SAMMENDRAG AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER,
NSB OG VEGVESENET SINE MERKNADER
OG VIDERE ANBEFALINGER

Warkid 15.03.96

JUNI 1995



NSB
Dokumentasjonstjenesten



9625.111(481) NSB Veg

Forord

Statens vegvesen Oslo sendte i 1991 ut melding etter plan- og bygningsloven kap.VII-a for E 18 på strekningen Framnes - Asker. Som følge av høringsprosessen ble imidlertid den videre behandlingen av meldingen holdt an for å se vegprosjektet i sammenheng med en overordnet transportanalyse i Vestkorridoren hvor også kollektivtrafikken og spesielt jernbanen skulle vurderes. Det er et behov for å se de store investeringene i sammenheng, og det var enighet om at transportutredningen for Vestkorridoren skulle gjennomføres som et felles prosjekt mellom Statens vegvesen i Oslo og Akershus (SVO/SVA) og NSB.

NSB sendte i 1993 ut melding etter plan- og bygningsloven kap.VII-a for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Meldingen var tilpasset et planarbeid med konsekvensutredning i 2 faser, hvor den første fasen skulle gjennomføres som et samarbeid mellom SVO/SVA og NSB.

Tiltakshaver for vegdelen er Statens vegvesen Oslo (SVO) og Statens vegvesen Akershus (SVA). For jernbanen er NSB Strategisk plankontor (tidligere Konsernstab Strategi) tiltakshaver for konsekvensutredning fase 1 (KU fase 1), mens NSB Bane Region Sør (BrS) er tiltakshaver for KU fase 2.

KU fase 1 inneholder tiltakenes konsekvenser for natur, miljø og samfunn på et overordnet nivå og skal danne grunnlag for valg av hovedalternativer for veg og jernbane. Målet med KU fase 1 har vært å:

- avklare rollefordelingen mellom veg og jernbane.
- gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid.
- sile ut et knippe traséalternativer det skal arbeides videre med.
- velge stasjonsmønsteret for NSB.

Den felles "Transportutredning for Vestkorridoren" / KU fase 1 lå ute til offentlig ettersyn og høring sommer/høst 1994. Tiltakshaverne hadde også utarbeidet hvert sitt forslag til program for KU fase 2 som lå ute til offentlig ettersyn og høring samtidig. NSB sitt forslag til program for KU fase 2 var en bearbejdet utgave av det forslaget som lå ute til offentlig ettersyn i forbindelse med meldingen.

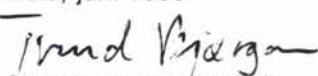
De dokumentene som lå ute til offentlig ettersyn og høring i tidsrommet 1.juni til 15.september 1994 var:

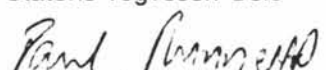
- Transportutredning for Vestkorridoren, KU fase 1, A3-format, 203 sider.
- Sammendrag av KU fase 1 med foreløpige anbefalinger av hovedalternativer for veg og jernbane, A4-format, 49 sider.
- Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker: Forslag til program for konsekvensutredning fase 2, 13 sider.
- Vegsystemet i Vestkorridoren: Forslag til program for konsekvensutredning fase 2, 10 sider.
- Veg og jernbane i "Vestkorridoren", fargetrykt folder, 8 sider.

De 102 uttalelsene som kom inn under offentlig ettersyn / høring er i sin helhet samlet i et dokument datert januar 1995 på 190 sider.

I dette dokumentet står et sammendrag av innkomne uttalelser med tiltakshavernes kommentarer og oppsummeringer og anbefalinger ut fra dette. Uttalelsene sammen med tiltakshavernes kommentarer og anbefalinger, blir med dette oversendt Vegdirektoratet og NSB ved Banedirektøren for videre saksbehandling og godkjenning.

Oslo, juni 1995


Statens vegvesen Oslo


NSB Strategisk plankontor


Statens vegvesen Akershus

Innholdsfortegnelse

| | Side |
|--|------|
| Forord | 1 |
| 1. Sammendrag | 3 |
| 2. Sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer | 3 |
| 3. Konsekvensutredning (KU) fase 1, oppsummering og anbefaling | 4 |
| 4. Jernbanesystem i Vestkorridoren, oppsummering og anbefaling | 6 |
| 5. Vegsystem i Vestkorridoren, oppsummering og anbefaling | 7 |
| 6. Program for konsekvensutredning (KU) fase 2 - jernbane | 8 |
| 7. Program for konsekvensutredning (KU) fase 2 - veg | 10 |
| 8. Videre planprosess og framdrift | 11 |
| | |
| Vedlegg A: Statlige og fylkeskommunale organer, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer | 13 |
| Vedlegg B: Kommuner, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer | 25 |
| Vedlegg C: Velforeninger, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer | 39 |
| Vedlegg D: Organisasjoner og foreninger, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer | 52 |
| Vedlegg E: Private, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer | 61 |
| Vedlegg F: Godkjente utredningsprogram for felles KU fase 1 | 67 |
| Vedlegg G: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, anbefalt utredningsprogram for KU fase 2 ... | 73 |
| Vedlegg H: Vegsystem i Vestkorridoren, anbefalt utredningsprogram for KU fase 2 | 81 |

1. Sammendrag

Konsekvensutredning (KU) fase 1 for Vestkorridoren har vært et felles prosjekt mellom NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus for å få belyst tema omkring nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og E18 Framnes - Asker. Tiltakshaverne anbefaler i fellesskap at utredningsplikten anses som oppfylt og at konsekvensutredning (KU) fase 1 godkjennes.

For jernbanesystemet i Vestkorridoren anbefales det at det bygges nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker reservert for tog med høyere hastighet og få stopp. Stasjonsmønsteret skal være Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker. Det er ikke aktuelt å la det nye dobbeltsporet ha stasjon på Fornebu i tillegg til Lysaker. Videre anbefales det at lokaltogsporene stort sett følger dagens trasé og stasjonsmønster. I tillegg bør det legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebuområdet når/dersom markedet ligger til rette for det. Om mulig bør Stabekk stasjon opprettholdes.

For vegsystemet i Vestkorridoren anbefales det at E18 utvides mellom Holmen og Sandvika, og at utbyggingen av vegsystemet mellom Sandvika og Framnes planlegges og bygges som et helhetlig transportsystem. Grunnlaget for en slik utbygging vil være en videreføring av alternativene B1 og C sett i sammenheng med tunnelalternativene i D4 og alternativ K, samtidig som at kollektivtrafikken tillegges særlig vekt. Utbyggingen bør ha sitt tyngdepunkt i dagens E18-korridor.

Programmet for jernbanens konsekvensutredning (KU) fase 2 anbefales godkjent slik det har ligget ute til offentlig ettersyn, men med noen mindre endringer. Hvilke endringer som er utført og hvilke alternativer programmet skal brukes på framgår, av Kap.6.

Programmet for vegvesenets konsekvensutredning (KU) fase 2 anbefales godkjent slik det har ligget ute til offentlig ettersyn, men med noen mindre endringer. Hvilke endringer som er utført og hvilke alternativer programmet skal brukes på framgår, av Kap.7.

Tiltakshaverne anbefaler i fellesskap at KU fase 2 ikke gjennomføres som en felles utredning. Med få arealmessige avhengigheter mellom trasévalg hos veg og jernbane og ulik framdrift i KU fase 2, kan videre planprosess deles opp i separate utredninger. Disse må samkjøres i nødvendig grad med kommunedelplan for Fornebu og eventuell jernbanebetjening av Fornebu, trasé for ny E18 i Lysaker/Fornebu-området og vegtilknytning til Fornebu.

Videre utredning av E18 med tilhørende vegsystem knyttes opp mot videre utredninger for kollektiv lokaltrafikk generelt. NSB må delta aktivt i dette arbeidet, også som premissgiver, spesielt med tanke på analyser av kollektivtrafikk generelt og ved utforming av knutepunkter.

2. Sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer

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

- få fram tiltakshavernes utfyllende synspunkter til temaet.
- gi henvisninger til hvor temaet er nærmere omtalt.
- rydde av vegen eventuelle misforståelser.
- gi tilbakemeldinger til høringsinstansene.

For sammendrag av hver enkelt høringsuttalelse med kommentarer, se vedlegg A-E:

Vedlegg A: Statlige og fylkeskommunale organ

Vedlegg B: Kommuner

Vedlegg C: Velforeninger

Vedlegg D: Organisasjoner og foreninger

Vedlegg E: Private

Noen av punktene i sammendragene innledes med **Veg** eller **Jernbane**. Dette betyr at innholdet i sammendraget er spesielt rettet mot henholdsvis vegvesenet og NSB, og kommentarene er gitt i tråd med dette.

Kommentarene som er gitt i dette dokumentet er stort sett tiltakshavernes (NSB og SVO/SVA) felles synspunkter og er samlet under overskriften **Kommentar** og er skrevet med **fet kursiv skrift**.

Dersom tiltakshaverne har divergerende synspunkter er kommentarene gitt under overskriftene **Kommentar fra NSBs tiltakshaver** og **SVO/SVAs kommentar**. NSB sine kommentarer er utarbeidet av NSB Strategisk Plankontor og Bane Region Sør i samarbeid med andre berørte divisjoner.

3. Konsekvensutredning (KU) fase 1 Oppsummering og anbefaling

Konsekvensutredning (KU) fase 1 for Vestkorridoren har vært et felles prosjekt mellom NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus for å få belyst tema omkring to store utbyggingsprosjekt:

- Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.
- E18 Framnes - Asker.

De vedtatte programmene for KU fase 1 for de to utbyggingsprosjektene er nesten identiske. Se vedlegg F.

Målet med KU fase 1 har foruten å informere om prosjektene, vært å:

- avklare rollefordelingen mellom veg og jernbane.
- gi føringer for videre konsekvensutredninger og planarbeid.
- sile ut et knippe traséalternativer det skal arbeides videre med.
- velge stasjonsmønsteret for NSB.

En stor del av KU fase 1 er en trafikkanalyse som omfatter hele transportsystemet innenfor Vestkorridoren. Hensikten har vært å kartlegge det totale trafikkvolum og rollefordelingen mellom transportmidlene. Intensjonen med denne transportutredningen har vært å finne fram til gode ressurseffektive helhetsløsninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Et viktig mål har vært å utrede hvordan en på best mulig måte kan utnytte investeringene i kollektivsystemet og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles med det kollektive nærtrafikktilbudet.

Det er kun et par av høringsinstansene som mener at utredningsplikten i KU fase 1 hverken er oppfylt for veg eller jernbane. Fylkeskultursjefen mener at utredningen ikke har avklart de forhold som var forutsatt i KU fase 1, spesielt hva angår veg/bane og deres gjensidige forhold til kultur og arealbruk. Når det gjelder jernbane får han ikke støtte i dette synet hverken fra Fylkesutvalget eller Riksantikvaren, og dessuten åpner han selv for at ytterligere utredninger på visse vilkår kan skje i KU fase 2. En velforening mener at KU fase 1 ikke gir tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper.

Men det er flere av de tunge høringsinstansene som sier klart fra at planleggingen av nytt dobbeltspor kan fortsette med sin KU fase 2 som forutsatt, men at vegvesenet må utføre tilleggsutredninger før de kan gå løs på sin KU fase 2. Dette gjelder spesielt Riksantikvaren, Akershus fylkeskommune, Statens forurensningstilsyn, Direktoratet for naturforvaltning og Fylkesmannen i Oslo og Akershus.

Før KU fase 1 kan godkjennes for veg, mener disse høringspartene at det trengs tilleggsutredninger om bl.a.:

- virkningene av kombinasjoner av ulike former for samferdselspolitiske tiltak (Fylkesutvalget, Direktoratet for naturforvaltning, Fylkesmannen, SFT)

- kollektivtrafikkorientert arealutvikling (SFT, Fylkesutvalget, Direktoratet for Naturforvaltning, Fylkesmannen)
- hvilke tiltak/virkemidler/alternativer som er nødvendige for å ivareta intensjonen om et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som gir økning i kollektivandelen (Riksantikvar, SFT)
- behov for og dimensjonering av vegsystemet (SFT, Direktoratet for naturforvaltning, Fylkesmannen)
- reparasjon av kulturmiljøer som er skadet av tidligere vegutbygging (Riksantikvar)
- virkningene av økt trafikk for Oslo (SFT, Fylkesmannen)
- nytte-/kostnads-analyser der en tar med miljøbelastning av vegtrafikk (SFT)
- mulighetene for bedre tilrettelegging for gang og sykkeltrafikk (SFT, Fylkesmannen)

Blant høringspartene har det dessuten kommet fram synspunkter om at KU fase 1 i større utstrekning bl.a. burde ha:

- fulgt opp de overordnede politiske målsettinger for vern av miljø (Riksantikvar)
- vurdert virkemidlene for å oppnå gode ressurseffektive helhetsløsninger som bidrar til en større andel kollektivtrafikk (SFT, Direktoratet for naturforvaltning, Fylkesmannen)
- fulgt opp RPR for samordnet areal og transportplanlegging med også å søke andre alternativer enn økt vegkapasitet (SFT)
- belyst mulighetene for samordning av transport og arealbruk (SFT, Oslo Sporveier)
- vurdert konsekvenser av økt biltrafikk for Oslo (Oslo plan- og bygningsetaten)
- samordning veg/jernbane/resten av transportsystemet (Oslo plan- og bygningsetaten, Oslo Sporveier, Oslo og Omland Friluftsråd)
- andre forutsetninger ved beregning av kollektivprosjekter (Oslo Sporveier)
- gjenspeilt den ønskede utvikling i stedet for å demme opp om en trendutvikling (Oslo Sporveier)
- beskrevet kryssing av vassdragene mere detaljert (Brukerrådet for fiskeforvaltningen i Bærum)
- brukt en lengere planhorisont enn 2010 ved kapasitetsberegninger (Asker kommune)
- brukt bedre ajourførte kart (to velforeninger)

Reisende som ikke overføres til kollektivtrafikken, vil benytte vegsystemet i Vestkorridoren. Målet for den videre planleggingen er et helhetlig oppbygd vegnett der tverrforbindelser, hovedlokalveger, kollektivfelt, gang- og sykkelveger etc. er med på å løse miljø-, trafikksikkerhets- og kapasitetsproblemer i området.

Tiltakshaverne er enige om at KU fase 1 har sine mangler, men at den nå primært bør slutføres og godkjennes uten videre tilleggsutredninger, og at videre analyser for vegetatens del taes i KU fase 2. KU fase 1 har blitt en så stor og tung utredning at det synes lite hensiktsmessig å flikke videre på denne. Med en så stor oppslutning om at KU fase 1 er tilfredstillende for nytt dobbeltspor, synes det naturlig at tilleggsutredningene omkring veg og kollektivtrafikk generelt taes i tilknytning til KU fase 2 for veg.

For aktuelle videre analyser for vegsystemet / kollektivtrafikk generelt, se også kap.7.

Om utstilling av et knippe traséalternativer, se programmene for KU fase 2: kap.6 for nytt dobbeltspor og kap.7 for vegsystemet.

Om valg av stasjonsmønster for NSB, se kap.4.

Saksgang: Tiltakshaverne sender sin oppsummering og anbefaling om KU fase 1 til ansvarlig myndighet (tidligere omtalt som fagdepartementet). Samferdselsdepartementet sine oppgaver som ansvarlig myndighet er delegert til Vegdirektoratet for vegsaker og til NSB ved Banedirektøren for jernbanesaker, og det er disse som etter forelegg for Miljøverndepartementet skal avgjøre om utredningsplikten er oppfylt og eventuelt godkjenne KU fase 1.

Felles anbefaling fra tiltakshaverne:

Selv om det kan pekes på en del mangler ved utredningene, anbefaler tiltakshaverne overfor Vegdirektoratet og NSB ved Banedirektøren at utredningsplikten anses som oppfylt og at konsekvensutredning (KU) fase 1 godkjennes. Eventuelle tilleggsutredninger for vegsystemet og kollektivtrafikk generelt bør knyttes til KU fase 2 for vegsystemet.

4. Jernbanesystem i Vestkorridoren

Oppsummering og anbefaling

I Vestkorridorutredningen har NSB kommet med anbefalinger om:

- At nytt dobbeltspor Skøyen - Asker bør bygges.
- At stasjonsmønsteret for det nye dobbeltsporet bør være Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker.
- At lokaltogbetjening av Fornebu kan være interessant, men må vurderes nærmere.

Det synes som det er stor samstemmighet blant høringspartene om at det bør bygges et nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker, og at dette behovet er tilstrekkelig dokumentert i KU fase 1. Det er kun en part (et vel) som har uttalt at planene om nytt dobbeltspor bør skrinlegges fordi samfunnsnyttene er for liten. En privatperson foreslår dessuten et noe redusert utbyggingsalternativ med kun 3 spor på deler av strekningen.

I høringsuttalelsene er det også få som har innvendinger mot det foreslåtte stasjonsmønsteret. Blant de som har uttalt seg om temaet, er det kun 5 (3 velforeninger i området, Brukerrådet for fiskeforvaltningen i Bærum og 1 privatperson) som ikke ønsker Lysaker som stasjon på det nye dobbeltsporet. Spesielt kan vi trekke fram Akershus fylkeskommune, Oslo og Bærum kommuner, Lysakerelvans Næringsvel og Ullern bydelsutvalg som alle uttrykker seg positivt til Lysaker som stasjon. Det er ingen av uttalelsene som stiller spørsmål ved at Skøyen, Sandvika eller Asker skal være stasjoner for det nye dobbeltsporet. Disse 4 stasjonene som allerede i dag er de største knutepunktene i Vestkorridoren, vil således være de eneste stasjonene som vil bli betjent av alle 4 spor.

Med bakgrunn i forutsetninger om konsentrert utbygging av boliger og arbeidsplasser på Fornebu er det mange av høringspartene som peker på at det i KU fase 2 må utredes nærmere om området bør betjenes av lokaltog. Kun et par velforeninger signaliserer nå at dette ikke synes interessant. I KU fase 2 for nytt dobbeltspor vil NSB se nærmere på mulige avgrensninger for lokaltog til Fornebu, mens det i arbeidet med kommunedelplan for Fornebu vil bli tatt stilling til hvordan kollektivbetjening av området bør være, både når det gjelder type kollektivmiddel og trasé.

I samsvar med NSB sin holdning, er mange av høringspartene opptatt av at dagens stasjoner blir opprettholdt for lokaltog. I den sammenheng blir det ofte spesielt pekt på at Stabekk stasjon må opprettholdes også dersom Fornebu får lokaltogbetjening.

Ytterst få av høringspartene har uttrykt ønske om stasjon på Fornebu på det nye dobbeltsporet. For NSB er det uaktuelt med to stasjoner så nær hverandre på det nye dobbeltsporet som Lysaker og Fornebu. Dersom andre tog i tillegg til lokaltogene skal betjene Fornebu, kan dette gjøres ved at togene benytter lokaltogsporet mellom Lysaker og Sandvika.

For NSB er det et viktig poeng å skille klart mellom det nye dobbeltsporet reservert for hurtigere tog med få stopp, og eksisterende dobbeltspor reservert for lokaltog med mange stopp og andre tog med lav gjennomsnittshastighet. Dette er den måten man kan få størst mulig kapasitet ut av 4 spor. Kapasiteten til 4 spor kan synes en del større enn det ruteopplegget som kan være aktuelt å kjøre på sporene i første omgang. Men en lavere kapasitetsutnyttelse enn den man i dag har på dagens dobbeltspor, vil være med på å bedre punktligheten til togene. Man må også ha i tankene at de sporene man skal bygge nå, skal dekke behovet i mange ti-år framover og således bør ha plass for ytterligere økning i trafikken og fleksible ruteopplegg.

Høringsrunden for KU fase 1 har vist at det er nesten enstemmig oppslutning om NSBs anbefaling om utbygging av nytt dobbeltspor med stasjoner på Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker, og om at lokaltogbetjening av Fornebu må utredes videre.

Kommentarer fra Statens vegvesen:

Det nye dobbeltsporet er utredet med tanke på å øke kapasiteten for å få fram InterCity- og fjerntog, mens nærtrafikken utgjør omlag 80 % av kollektivtrafikken i området. Statens vegvesen i Oslo og

Akershus er derfor av den oppfatning at utredningen i større grad burde ha belyst jernbanens mulighet for betjening av nærtrafikken og hvordan Fornebu kan betjenes med høyhastighets flyplassstog. I denne sammenheng etterlyses et alternativ for jernbanebetjening av Fornebu hvor det nye dobbeltsporet betjener dette området. Fornebu vil etter nedlegging av flyplassen kunne bli et meget betydelig utviklingsområde i Oslo-området.

Saksgang: NSBs tiltakshaver anbefaler overfor konsernledelsen (KL), som deretter legger saken fram for styret. KL/styret anbefaler overfor Samferdselsdepartementet som avgjør saken.

Anbefaling fra NSBs tiltakshaver overfor konsernledelsen (KL):

NSB ved konsernledelsen anbefaler overfor Samferdselsdepartementet at det bygges ny dobbeltsporet jernbane mellom Skøyen og Asker reservert for tog med høyere hastighet og få stopp.

Stasjonsmønsteret for det nye dobbeltsporet skal være Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker, som derved blir betjent av alle 4 spor. Det er ikke aktuelt å la det nye dobbeltsporet ha stasjon på Fornebu i tillegg til Lysaker.

Videre anbefales det at lokaltogsporene stort sett følger dagens trasé og stasjonsmønster. I tillegg bør det legges til rette for lokaltogbetjening av Fornebuområdet når/dersom markedet ligger til rette for det. Om mulig bør Stabekk stasjon opprettholdes.

5. Vegsystem i Vestkorridoren Oppsummering og anbefaling

I Vestkorridorutredningen har Statens vegvesen i Oslo og Akershus kommet med følgende anbefalinger:

For å løse trafikkproblemene og sikre god framkommelighet for buss, anbefales en utbygging hvor en etablerer et godt lokalvegsystem i korridoren. Dette for å separere den betydelige interntrafikken fra den gjennomgående trafikken. Det understrekes at behovet for utbygging har som forutsetning at nytt dobbeltspor for jernbanen bygges.

På E18 vil det være følgende behov for feltbredder:

- På strekningen Asker - Holmen vil det ikke være behov for utvidelse, men det er viktig å reservere plass til utvidelser i korridoren.

- Mellom Holmen og Sandvika vil det være behov for utvidelse av E18 til 6 felt.

- Mellom Sandvika og Framnes anbefales en utbygging basert på en videreutvikling av alternativ B1 "Fornebulinjen" og alternativ C "E18/Bærumsveilinjen", hvor tunnelalternativene i alternativ D4 vurderes i sammenheng. Statens vegvesen i Oslo og Akershus har utviklet et nytt alternativ K "Kombinasjonsalternativet" for å vise hva dette kan bli, og hvor en samtidig tar hensyn til høringsuttalelser som påpeker steder hvor en bør vurdere tunneler og andre løsninger. Dette alternativet anbefales tatt med i det videre arbeidet.

Saksgang: SVO/SVA anbefaler overfor Vegdirektoratet. Vegdirektoratet anbefaler overfor Samferdselsdepartementet som avgjør saken.

Anbefaling fra SVO/SVA overfor Vegdirektoratet:

Vegdirektoratet anbefaler overfor Samferdselsdepartementet at E18 utvides mellom Holmen og Sandvika, og at utbyggingen av vegsystemet mellom Sandvika og Framnes planlegges og bygges som et helhetlig transportsystem. Grunnlaget for en slik utbygging vil være en videreføring av alternativene B1 og C sett i sammenheng med tunnelalternativene i D4 og

alternativ K, samtidig som at kollektivtrafikken tillegges særlig vekt. Utbyggingen bør ha sitt tyngdepunkt i dagens E18-korridor.

6. Program for konsekvensutredning (KU) fase 2 - jernbane Oppsummering og anbefaling

Prosjektet "Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker" ble startet opp med en melding som lå ute til offentlig ettersyn og høring i 1993. Meldingen inneholdt blant annet forslag til program for KU fase 1 og KU fase 2. NSB Bane Region Sør har ansvaret for utarbeiding av KU fase 2, og bearbeidet på bakgrunn av innkomne uttalelser til meldingen, et revidert forslag til program for KU fase 2. KU fase 1 lå ute til offentlig ettersyn og høring sommer/høst 1994 sammen med det bearbeidete forslaget til program for KU fase 2. På bakgrunn av innkomne uttalelser til denne høringen er forslaget til program for KU fase 2 blitt ytterligere bearbeidet.

For endelig forslag til program for KU fase 2, se vedlegg G.

KU fase 2 for nytt dobbeltspor skal være et felles grunnlag for valg av trasé i kommunedelplan-prosessene i de tre kommunene traséen vil gå gjennom: Oslo, Bærum og Asker.

En del av temaene anses som tilstrekkelig utredet i KU fase 1 fordi de først og fremst har betydning ved fastleggelse av prinsippene i systemet med rollefordeling mellom veg og jernbane og stasjonsmønster for nytt dobbeltspor. I forhold til utredningene i KU fase 1 vil man i KU fase 2 øke detaljeringsgraden for konsekvensene for de temaene som har størst betydning ved valg mellom ulike traséer.

I høringsuttalelsene er det en del som sier at utformingen av programmet for KU fase 2 for nytt dobbeltspor er dekkende, noen påpeker forhold som allerede er med i programmet, mens andre har forslag til tillegg eller endringer i programmet:

- Det må legges stor vekt på å utrede konsekvensene for strandområdene samt ved kryssing av vassdrag. (Fylkesmannen, Bærum brukerrådet for fiskeforvaltningen) For å presisere viktigheten av strandområder og vassdrag, tas det med et strekpunkt om dette i programmets punkt 1.4.2.

- Konsekvenser for vann- og avløpsnett må belyses. (Oslo plan- og bygningsetat) Forholdet til avløpstunneler og større hovedledninger vil bli omtalt i utredningene, og eventuelt bli tatt med som et kostnadselement, men uten at dette nevnes spesifikt i konsekvensutredningsprogrammet.

- Det må vurderes om enkelteiendommer skal innløses som følge av støy. (Oslo etat for miljørettet helsevern) Vi ønsker å ta med noe mere omkring etablering av en miljøsoner og vil bruke begrepet "omdisponering av arealer" i punkt 1.3 og 1.4.1.

Etter avklaringer med plan- og bygningsetaten i Oslo etter høringsrunden er det kommet til enighet om at nytt dobbeltspor kan gjennomføre sin KU fase 2 og kommunedelplan som en egen prosess som forutsatt, under forutsetning at man viser de fysiske mulighetene for utbygging av veg. Dette bør innarbeides i programmet under punkt 3.4. Se også kap.8 nedenfor.

Riksantikvaren og fylkeskultursjefen har ytret ønske om å være med på å utforme program for KU fase 2, men har på forespørsel ikke kommet med konkrete forslag til endringer. Etter vår mening har våre revisjoner, på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser og samtaler, fanget opp de forslag til forbedringer som gjelder jernbane. Vi oppfatter de andre merknadene mere som ønsker gjeldende programmet for veg. Ved sluttbehandlingen vil det være naturlig å avholde et møte med de sentrale fagmyndigheter for å kvalitetssikre sluttproduktet.

ALTERNATIVE TRASÉER I KU FASE 2

En av målsettingene med KU fase 1 var å sile ut et knippe traséalternativer som det skal arbeides med videre i KU fase 2. Mange av høringspartene har i stedet uttalt seg om hvilket alternativ som de mener jernbanen bør følge. Dette tar vi som et ønske om at de omtalte alternativene skal vurderes videre i KU fase 2.

Generelt er det mange som ønsker at det nye dobbeltsporet skal gå mest mulig i tunnel. De alternativene som har stopp på Lysaker og som har mest tunnel, vil være med videre i KU fase 2.

For strekningen Skøyen - Sandvika er det en del som peker på alternativene J4 (4 stk) og H2 (13 stk). De vil begge være med videre i KU fase 2. Men det er også noen få som peker på alternativene G2, H1 og H4 som ønskelige. Av disse vil G2 ikke tas med videre fordi den ikke har stopp på Lysaker, og H4 fordi den forårsaker dårlige stasjonsforhold på Lysaker (i to plan og delvis i fjell).

Oslo kommune har bedt om at det ses på to nye alternativer som begge starter med tunnel ved Bestum stasjon. Det ene har to spor i tunnel på 1 km forbi Vækerøveien, men er ellers likt alt.H1. Det andre har alle fire spor i tunnel og kobler seg på alt.J4 under Lysaker. Disse to alternativene kan være interessante, og vil derfor bli vurdert i KU fase 2, og vil der bli kalt alt.H1OT og alt.J5.

Riksantikvaren ønsker utredet om Lysaker stasjon kan legges i tilknytning til krysset mellom Granfosslinjen og E18. Dette vil være et stykke utenfor tyngdepunktet av passasjerene sine reisemål, og NSB ønsker derfor ikke å se på dette videre.

Nedre Abbediengen vel, Ullern bydelsutvalg og Ullern senterparti ønsker en sammenhengende tunnel fra Oslo S, slik at traséen passerer Skøyenområdet under bakken. Dette alternativet har vært utredet, og NSB ønsker ikke å vurdere alternativet videre i KU fase 2, fordi kostnadene vil bli meget store, fordi anleggsarbeidet vil gjøre store inngrep i Skøyen-området, fordi Skøyen stasjon vil bli liggende under bakken og fordi løsningen ikke lar seg dele opp i etapper.

For strekningen Sandvika - Asker har mange (11) pekt på Indre linje som aktuell. Fra Billingstad vel har det kommet forslag om et nytt alternativ, Staverlinja. Dette forslaget er vurdert sammen med ønsket om å minimalisere inngrepet i Jong-området for dobbeltsporet og Ringeriksbanen samlet, og NSB sitt ønske om ikke å få for lange tunneler. Vi vil derfor ta med et nytt alternativ, Ræverudlinja, som har kort dagstrekning ved Åstadammen, men ellers har mye av idéene fra Staverlinja.

Dessuten har noen kommet med ønsker om endring av traséen inn mot Asker stasjon. Endringene sees på som eventuelle justeringer av de alternativene vi har med ny tunnel på sørøst-sida av eksisterende tunnel. Å legge den nye tunnelen på den andre sida er ikke aktuelt, bl.a. fordi dette vil føre til store inngrep i Asker sentrum.

For en mer utfyllende begrunnelse for hvilke alternativ som forkastes eller tas med videre, vises til heftet med forslaget til program for KU fase 2, mai 1994, side 4-6.

NSB har allerede startet opp arbeidet med KU fase 2 basert på det utredningsprogrammet som lå ute til offentlig ettersyn. Hvis det blir endringer i programmet ved den endelige godkjenningen, må dette innarbeides i utredningene før de avsluttes.

I KU fase 2 vil alternativ H1 og H2 som begge går innom Lysaker stasjon bli delt på Lysaker, slik at f.eks. H2 i Oslo kalles H2O og i Bærum H2B.

Både Bærum kommune og andre har uttalt seg negativt om alternativ H1 i Bærum. Vi har derfor justert alternativet en god del, med bl.a. å legge mer av alternativet i tunnel slik at mellom Lysaker og Sandvika er tunnelandelen økt fra 27 % til 55 %. For deler av strekningen vil derfor alt.H1B være ganske forskjellig fra tidligere H1 i Bærum.

Saksgang: NSBs tiltakshaver anbefaler overfor NSB ved Banedirektøren. Programmet for KU fase 2 for nytt dobbeltspor vil bli endelig godkjent av NSB ved Banedirektøren etter forelegg for Miljøverndepartementet.

Anbefaling fra NSBs tiltakshaver:

NSBs tiltakshaver anbefaler overfor NSB ved Banedirektøren at programmet for KU fase 2 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker blir godkjent slik det har ligget ute til offentlig ettersyn, men med følgende endringer:

- ***Tillegg til punkt 3.4: I den utstrekning aktuelle og konkrete alternativer for utbygging av E18 med tilhørende samleveger ligger i nærheten av jernbanealternativene, skal utredningene vise hvilke fysiske muligheter man har for utbygging av både veg og jernbane.***
- ***Tillegg i andre rekke av strekpunkter under punkt 1.4.2: - strandområder og vassdrag.***
- ***Tillegg i punkt 1.3 etter "Avbøtende tiltak ...": ... og eventuelt omdisponering av arealer ...***
- ***Tillegg i punkt 1.4.1 etter "avbøtende tiltak ...": ... herunder omdisponering av arealer ...***

Det foreslåtte utredningsprogrammet skal brukes på følgende alternativer:

- ***Strekningen Skøyen - Lysaker: H10, H10T, H20, J4 og J5.***
- ***Strekningen Lysaker - Sandvika: H1B, H2B og J4/J5.***
- ***Strekningen Sandvika - Asker: Ytre linje, Indre linje og Ræverudlinja.***
- ***Avgreninger for Ringeriksbanen i Sanvika/Jong og Skøyen/Lysaker.***
- ***Avgreninger for lokaltog til Fornebu vest for Lysaker og før/etter Stabekk.***

7. Program for konsekvensutredning (KU) fase 2 - veg Oppsummering og anbefaling

Det er flere tunge høringsinstanser som ber vegvesenet utføre tilleggsutredninger før de går løs på KU fase 2.

Statens vegvesen har gjennomført analyser som viser at jernbanen har større potensiale for å betjene nærtrafikken, og mener derfor at jernbanens rolle i nærtrafikken må utredes nærmere. En forutsetning for å oppnå høyere kollektivandel er at infrastrukturen danner premisser for utbyggingen på Fornebu og at infrastrukturen er på plass før hovedtyngden av utbyggingen er ferdig.

Statens vegvesen ser også behovet for ytterligere analyser, men ser samtidig hvor viktig det er å kunne utføre disse som en sammenhengende prosess med det påfølgende arbeidet i KU fase 2. Dette for å kunne ha konkret nytte av analysene og en bedre mulighet for direkte oppfølging av analyseresultatene i praktisk planlegging. Delvis samkjøring i tid med NSBs videre arbeid med nytt dobbeltspor i tillegg til kommunedelplan for Fornebu er viktig for å gi optimale løsninger i arealknappe områder med mange arealbrukskonflikter.

Aktuelle analysetemaer:

- Forbedret bussbetjening. Potensiale for reisende med ulike tiltak.
- Kollektivstrenger. Samordning av de ulike kollektivmidler for å gi best mulig dekning.
- Kollektivknutepunkt. Potensiale for reisende med og uten tiltak for økt tilgjengelighet.
- Arealbruk, arealpotensiale, ønsket utvikling, både i knutepunktene og i korridorene.
- Konsekvenser av et optimalt kollektivsystem, også hva et økt antall busser vil gi av problemer i Oslo sentrum.
- En problembeskrivelse av økt trafikk inn til Oslo.
- Anbefalt utvalg av politiske virkemidler for å styrke kollektivtrafikken.

Det vil bli utarbeidet detaljerte arbeidsprogrammer for de ulike delutredninger i KU fase 2. Disse vil bli utarbeidet i samråd med ansvarlig myndighet for de enkelte fagområder.

Det vil som en del av prosessen bli opprettet samarbeid mellom tiltakshaverne og berørte kommuner, fylkeskommunale etater og andre myndigheter.

Tiltakshaverne er enige om at Statens vegvesen bør ha ansvaret for ytterligere utredninger som ser på det kollektive transportsystemet i regionen i sammenheng med vegnettet. NSB må delta aktivt i dette arbeidet, også som premissgiver, spesielt med tanke på nærtrafikken og knutepunkter.

ALTERNATIVE TRASÉER I KU FASE 2

I høringsrunden har flere instanser påpekt konflikter som ligger i en videre utbygging av rv160 Bærumsveien. Dette tilsier at tyngdepunktet i utbyggingen vil ligge i E18-korridoren, men et stort behov for riktig plasserte tverrforbindelser mellom de øvre deler av kommunene og ned mot E18. Med utgangspunkt i de anbefalte alternativene fra KU fase 1, vil traséalternativene da være varianter innenfor en relativt begrenset korridor.

Saksgang: SVO/SVA anbefaler overfor Vegdirektoratet. Programmet for KU fase 2 for vegsystemet vil bli endelig godkjent av Vegdirektoratet etter forelegg for Miljøverndepartementet.

Anbefaling fra SVO/SVA:

SVO/SVA anbefaler overfor Vegdirektoratet at programmet for KU fase 2 for vegsystemet blir godkjent slik det har ligget ute til offentlig ettersyn, men med følgende endringer:

- **Alternativ K "Kombinasjonsalternativet" tas inn i det videre arbeidet på lik linje med de anbefalte alternativene.**
- **Delprogrammet for kollektivtransport gjøres mer omfattende og rettet mot optimalisering ved hjelp av mange kjente virkemidler, mer enn analysering av enkelttiltak.**

8. Videre planprosess og framdrift

Blant høringsinstansene er det få innvendinger til den foreslåtte planprosessen med at trasé for nytt dobbeltspor og hovedvegsystemet skal avklares gjennom hver sin KU fase 2 / kommunedelplaner, slik det var forutsatt fra tiltakshaverne. Det er først og fremst Oslo og Bærum kommuner som i sine høringsuttalelser uttrykker ønske om en videre felles prosess. Derimot er det flere tunge høringsinstanser som gir grønt lys for KU fase 2 for nytt dobbeltspor straks, men ber vegvesenet utføre tilleggsutredninger før de går løs på sin KU fase 2. Se kap.3 ovenfor.

Både NSB og Vegkontorene legger stor vekt på kommunenes ønsker om videre prosess, og har derfor diskutert med kommunene om hvilken prosess videre som er mest formålstjenelig.

Etter avklaringer med plan- og bygningssetaten i Oslo etter høringsrunden er det kommet til enighet om at trasé for nytt dobbeltspor kan vedtas gjennom en egen prosess som forutsatt, under forutsetning at man også viser de fysiske mulighetene for utbygging av veg der denne ligger i nærheten. NSB skal dessuten delta i videre felles utredninger av kollektivtrafikken som vegvesenet får hovedansvaret for. NSB er enig at dette innarbeides i programmene for KU fase 2. Dette bør sikre den nødvendige samordningen av veg og bane. Se kap.6 og 7 ovenfor.

Bærum kommune ba i sin høringsuttalelse om en felles KU fase 2, noe som vil bety en forsinkelse for nytt dobbeltspor på anslagsvis ett år. Men samtidig ønsket de en raskest mulig framdrift for jernbaneplanene og realisering innen 1999. Administrasjonen i Bærum har i den senere tid lagt større vekt på samordning med kommunedelplanen for Fornebu, og ønsker at denne legges ut til offentlig ettersyn med samme høringsfrist som kommunedelplan for nytt dobbeltspor. Tempo og samordning med Fornebu vektlegges samtidig som samordningen med veg er sikret som omtalt i avsnittet ovenfor om Oslo.

Fylkeskultursjefen i Akershus ønsker også en samlet KU fase 2, men hverken Fylkesutvalget eller Riksantikvaren støtter ham i dette spørsmålet. A/S Stor-Oslo Lokaltrafikk sitt ønske om felles KU fase 2 vil trolig være dekket med de videre felles utredningene om kollektivtrafikk som er omtalt i kap.7 ovenfor. Dessuten har Oslo og Omlands Friluftsråd ytret ønske om samkjøring av planene i KU fase 2.

I forhold til videre felles utredninger omkring rollefordelingen mellom veg, jernbane og øvrig kollektivsystem, er det for jernbanens del først og fremst stasjonsmønsteret som er av interesse og hvilke tiltak som der kan gjøres for å legge til rette for bedre kollektivdekning. Stasjonsmønsteret for det nye dobbeltsporet fastlegges nå som en del av KU fase 1. Valg av trasé for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, som er tema for dobbeltsporets KU fase 2, spiller i denne sammenheng liten rolle. Nesten ingen av høringsinstansene har heller stilt spørsmål ved behovet for nytt dobbeltspor, og NSB kan derfor ikke se at høringspartene framfører tungtveiende argumenter for å gjennomføre en felles KU fase 2 der trasé for nytt dobbeltspor er tema.

NSB deltar derimot gjerne i et samarbeid med vegetaten for å belyse rollefordelingen mellom veg, jernbane og annen kollektiv trafikk nærmere, som en del av videre utredninger for nytt hovedveg-system. Men for NSB er det naturlig at dette skjer uavhengig av KU fase 2 for trasé for nytt dobbeltspor, bl.a. av hensynet til framdriften på planarbeidet for dobbeltsporet. Når stasjonsmønsteret for det nye dobbeltsporet er fastlagt, vil videre analyser av kollektivtrafikken generelt ikke gi vesentlige momenter i valg av trasé for det nye dobbeltsporet.

Man kan også se på oppdelingen av KU fase 2 som et skille mellom NSB som utbygger av infrastruktur og NSB som trafikkelskap. NSB Infrastruktur (Bane) har hovedansvaret for utbygging av nytt dobbeltspor, mens NSB Jernbanevirksomheten har hovedansvaret for trafikken på skinnene og derfor naturlig samarbeidspart i videre analyser av kollektiv trafikk. Selv om det videre arbeidet deles i to adskilte prosesser, må det hele vegen i begge prosessene være et nært samarbeid mellom de ulike enheter innen NSB og mellom veg og jernbane.

For NSB er det viktig med en rask framdrift bl.a. ut fra tidspunktet for innspill til neste jernbaneplan. I tillegg ønsker Bærum kommune en raskest mulig framdrift. Luftfartsverkets ønsker også en snarlig avklaring av jernbanespørsmålet i forhold til Fornebu. Ikke minst av hensyn til de huseiere/beboere som ønsker å få endelig avklart om de vil bli berørt av jernbaneutbyggingen, er det behov for rask framdrift. En felles pakke med traséer både for veg og jernbane, ville forsinke dobbeltsporet med minst ett år. Dessuten ville et felles dokumentet bli svært omfangsrikt og lett uoversiktlig fordi det skulle inneholde mange temaer som ikke henger så nære sammen. Erfaringene fra KU fase 1 har vist at denne type felles utredninger blir komplekse og vanskelige å trenge inn i, spesielt for høringspartene. En naturlig oppdeling i flere adskilte KU- og plan-dokumenter vil lette oversikten.

For nytt dobbeltspor Skøyen - Asker er framdriftsplanen: Høsten 1995 legges KU fase 2 og kommunedelplanene ut til offentlig ettersyn. Sommer 1996 vedtak på trasévalg i de tre kommunene. Tidligst byggestart på deler av anlegget, avhengig av bevilgninger fra Stortinget: 1998.

For vegsystemet er framdriftsplanen: Det vil ta omlag 1,5 år å få utarbeidet KU fase 2 og kommunedelplaner, slik at disse trolig kan legges ut til offentlig ettersyn i løpet av høsten 1996. Byggestart er planlagt til 2002-03, men man håper at noen mindre elementer kan starte opp før dette.

Saksgang: Tiltakshaverne anbefaler overfor Vegdirektoratet og NSB ved Banedirektøren. Disse avgjør saken etter forelegg for Miljøverndepartementet.

Felles anbefaling fra tiltakshaverne:

Tiltakshaverne anbefaler overfor Vegdirektoratet og NSB ved Banedirektøren at KU fase 2 ikke gjennomføres som en felles utredning. Med få arelmessige avhengigheter mellom trasévalg hos veg og jernbane og ulik framdrift i KU fase 2, kan videre planprosess deles opp i:

- ***Separat utredning for trasé for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, samkjørt i nødvendig grad med kommunedelplan for Fornebu og eventuell jernbanebetjening av Fornebu, trasé for ny E18 i LYsaker/Fornebu-området og vegtilknytning til Fornebu..***
- ***Videre utredning av E18 med tilhørende vegsystem knyttes opp mot videre utredninger for kollektiv lokaltrafikk generelt. NSB må delta aktivt i dette arbeidet, også som premisgiver, spesielt med tanke på analyser av kollektivtrafikk generelt og ved utforming av knutepunkter.***

Vedlegg A: Statlige og fylkeskommunale organer, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer

A1 RIKSANTIKVAREN, 13.10.94

- 1) Utredningen har ikke fulgt opp de overordnede politiske målsetninger for vern av miljø. Det er ikke gjort rede for alternative prinsipp-løsninger, kun trend-alternativ for veg er med som vil gi trafikkøkning og true viktige kulturminner og -miljøer.
- 2) **Veg:** På veggisiden er det nødvendig å utrede alternativer basert på en miljøvennlig og kollektiv strategi, slik det var forutsatt i program for KU fase 1. Dette må gjøres før en går videre til KU fase 2.
- 3) **Jernbane:** NSB kan gå videre til KU fase 2.
- 4) Riksantikvaren minner bl.a. om Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal og transportplanlegging og Stortingsmelding om miljø og utvikling som overordnede målsetninger for transportutvikling.
- 5) **Veg:** Målsettingen er å redusere vegtrafikk og ta vare på kulturminner og -miljø. Fortsatt biløkning vil belaste områdene Asker - Oslo og det vil bli vanskelig å opprettholde funksjonen til bygningsmiljøene. Det vil forsterke forslummingstendensene i indre by og det vil bli mer forurensning.
- 6) I nytte/kostnadsberegningene er tidsforbruk tillagt stor vekt, men kvalitet på reisen er ikke berørt. Kulturminner og kulturmiljø er verdifulle opplevelser. Heller ikke skader på omgivelsene er prissatt. Det bør framskaffes tall som belyser reduksjon i eiendomsverdi, miljøkvaliteter, helse m.m.
- 7) Det har kommet for lite fram at kapasiteten på kollektivsystemet er sprengt.
- 8) **Veg:** For veg ønskes kartfesting av hvor ulykkene er og analyse av årsaksforholdene.
- 9) **Jernbane:** Det må legges vekt på rask og oversiktig adkomst til stasjonene. Dette vil få konsekvenser for arealbruken og dermed tilgrensede kulturmiljøer og bør derfor utredes nærmere.
- 10) **Jernbane:** Eksisterende linje ønskes opprettholdt for lokaltrafikk og eks. stasjoner med bygninger blir bevart.
- 11) **Jernbane:** I Asker ønskes indre linje og fra Sandvika til Skøyen tunnelløsning. Utvidelse av Lysaker st. vil gå på bekostning av det verneverdige industrimiljøet ved elva og den gamle jernbanebrua. Det bør utredes om stasjon for fjerntog og Gardemotog kan legges et annet sted i området slik at den får god tilknytning til krysset mellom E18 og Fornebu-Granfoss-linjen.
- 12) **Jernbane:** Det må avklares om og hvordan egen Fornebulinje kan kobles til jernbanetraséene.
- 13) **Jernbane:** På Skøyen må det tas hensyn til boligområdet i Harbitzalléen og det fredede anlegget Sofienlund.
- 14) **Veg.** Behov for utvidelse av E18 og/eller Bærumsvegen er ikke godt nok begrunnet. Det samme med de nye tverrforbindelsene. Man kan ikke bygge seg fra bilkøer. Utbygging av

vegnettet vil medføre en uheldig konkurranse for kollektivtransportsystemet. Utbygging av tverrforbindelser mellom E18 og Bærumsvegen kan få svært uheldige konsekvenser når det gjelder støy, forurensning og uheldig oppsplitting av eksisterende landskapsrom og kulturmiljøer.

- 15) Deponier. Ønsker videre utredning for deponier av overskuddsmasse på Fornebu.

Kommentar:

- 1) *Utredningen er forankret i program for KU fase 1 som er fastlagt på bakgrunn av høringsuttalelser til meldingene og i samråd med Miljøverndepartementet. Alternative prinsipløsninger er diskutert og vurdert i utredningen. Forskjellige kollektivscenarier er med i kap. 3 Alternative transportløsninger. Der er nevnt både Ringeriksbanen, jernbanebetjening av Fornebu, bedret kollektivsystem i Oslo, alternative bussystemer og "maksimal kollektivsatsning".*
- 2) *Statens vegvesen vil i KU fase 2 gjennomføre en analyse som har til hensikt å optimalisere kollektivtilbudet. Videre vil en se på hvordan en endret arealstruktur og politiske virkemidler kan påvirke rollefordelingen og behovet for utbygging av vegnettet.*
- 3) *Tas til etterretning.*
- 4) *Selv om RPR for samordnet transport og arealplanlegging ikke var vedtatt i meldingsfasen for denne utredningen, har man allikevel forsøkt å følge opp intensjonene i RPR samt å belyse/dokumentere problemstillinger knyttet til RPR. Konkret er dette bl.a. berørt på side 108 i kapittel 6, Samfunnsmessige virkninger. Men det er begrenset hva som kan oppnås gjennom planlegging av veg- og kollektivnett alene. Det er først og fremst kommunene gjennom kommuneplanene som kan komme med de komplette løsningene for samordnet areal- og transportplanlegging.*
- 5) *En ideel målsetting er å kunne redusere biltrafikken. NVVP 1994 - 97 har en målsetting om å redusere veksten i biltrafikken, noe som er et viktig mål for Statens vegvesen å kunne oppnå. Med de forutsetninger om 15-20% vekst i korridoren, økonomisk vekst, uendret levestandard etc. vil det bli økt biltrafikk selv med en sterk innsats for å bedre kollektivtilbudet. Kun sterke politiske virkemidler vil kunne endre på en slik utvikling. Det er viktig at nødvendige investeringer i vegnettet har som målsetting å redusere/begrense miljøulempene.*
- 6) *Det er ønskelig at nytte-/kostberegningene for ulike prosjekt skal være sammenlignbare, og det er derfor opparbeidet en praksis for hvilke elementer som skal tas med i beregningene. Praksisen er at man kun tar med elementer som er lett å verdisette. Det er derfor viktig at nytte-/kostnadsberegningene sees i sammenheng med andre konsekvenser som ikke er verdisatt. Kvalitet er generelt vanskelig å verdisette. Det er også et spørsmål om god kvalitet for de reisende i form av f.eks. opplevelse og komfort, kan gi dårlig kvalitet for omgivelsene. Det er allikevel klart at for veg og spesielt for jernbane vil lange tunnelstrekninger gi de reisende negative opplevelser, mens dagstrekninger det motsatte. Kvalitetsforringelse på omgivelser, reduksjon i eiendomsverdi, miljøkvaliteter, helse m.m. kan være vanskelig å få verdisatt, men bør bli omtalt i konsekvensvurderingene.*
- 7) *Kapasitetsproblemene gjelder først og fremst i rushtidene. Transportmodellen baserer seg på døgntrafikk, og fanger ikke direkte opp problemene i rushtidene. Det er ingen absolutte grenser for kapasitet, men når en stor del av kapasiteten er oppbrukt resulterer det i lavere reisehastighet og problemer som kø/dårlig punktlighet.*
- 8) *Tas til orientering.*
- 9) *Det er stor enighet om stasjonsmønsteret for det nye dobbeltsporet: Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker. Arealkonsekvensene omkring disse stasjonene synes derfor ikke å ville påvirke valg av trasé for det nye dobbeltsporet. Bortsett fra Lysaker hvor arelbehovet kan være avhengig av kollektivløsningen for Fornebu, er de andre 3 stasjonene utviklet eller under utvikling med*

kollektivterminaler. Når det gjelder stasjoner på lokaltogsporet er NSB generelt positiv til utvikling av disse, men dette må vurderes i andre sammenhenger enn ved valg av trasé for nytt dobbeltspor.

- 10) Dette er i tråd med NSBs intensjoner. I alternativ J4 vil imidlertid betjening av Stabekk stasjon kunne bli vanskelig på grunn av krav til kurvatur, og dette vil bli sett på nærmere i KU fase 2. Et alternativ kan være å flytte stasjonen noe vestover.
- 11) Ønsket om trasé og tunnelløsning tas til orientering. NSB vil prøve å ta vare på eksisterende bru på Lysaker, men er avhengig av en ny bru i tillegg på innsiden av eksisterende for å få fram nødvendig antall spor. En stasjonsbeliggenhet nær krysset mellom E18 og Fornebu-Granfoslinjen vil ligge for langt fra passasjertyngdepunktet på Lysaker. Stasjonen baserer seg først og fremst på gangavstand til bedriftene i området.
- 12) Mulige avgreninger til Fornebu vil bli utredet som en del av KU fase 2 for nytt dobbeltspor. Eventuell sporføring på Fornebulandet vil bli vurdert i kommunedelplan for Fornebu.
- 13) Virkningene for Sofienlund vil bli vurdert i forbindelse med reguleringsplanen for Skøyen stasjon. To av alternativene for nytt dobbeltspor (H2O og J4) vil gripe inn i boligområdet i Harbitzalléen, men virkningene for de gjenværende husene søkes redusert ved bl.a. å legge de nye sporene lavere.
- 14) Se A1 2, A1 5.
- 15) NSB ser også mulighetene her som interessante og har derfor tatt kontakt med gruppen som arbeider med kommunedelplan for Fornebu.

A2 AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, FYLKESUTVALGET, 11.10.94

- 1) Akershus fylkeskommune ber om at det utarbeides et bedret beslutningsgrunnlag for vegutbygging og samlet kollektivsatsing før konsekvensutredning fase 2 for veg igangsettes. Det er ønskelig å finne fram til tiltak som kan redusere behovet for veginvesteringer. Det tenkes da på en kombinasjon av ulike former for samferdselspolitiske tiltak. Elementer i dette arbeidet bør være:
 - a) å få flest mulig reisende over på kollektivtransport
 - b) å få til en kollektivtrafikkorientert arealutvikling.
- 2) **Jernbane:** Konsekvensutredning fase 2 for jernbanen kan gjennomføres som foreslått.
- 3) **Veg:** Akershus fylkeskommune gir sin tilslutning til vegvesenets anbefaling om en videreføring av hovedalternativene B1 "Fornebu-linjen" og C "E18/Bærumsvoglinjen". Det er lite ønskelig med en så lang tunnel for E18 som i alt. B1. Fylkesutvalget anbefaler derfor at en i fase 2 vurderer alt. B og C i sammenheng med tunnelvariantene i D4. Dette er nødvendig for å finne en optimal løsning mht. kostnader, miljø og etappevis utbygging.
- 4) **Jernbane:** Fylkesutvalget gir sin tilslutning til NSBs anbefaling om stasjonsmønster Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. I Asker anbefales "Indre linje" og fra Sandvika til Skøyen "tunnel-linje H". Jernbaneutbyggingen må ta mest mulig hensyn til miljø og bebyggelse i nærheten av jernbanen.
- 5) De store investeringene som er foreslått, vil medføre økt subsidiebehov for NSB og Akershus fylkeskommune/SL. Akershus fylkeskommune vil ikke kunne finansiere et slikt tilskuddsbehov hvis ikke overføringsordningen/inntektsystemet fra staten også endres.
- 6) **Jernbane:** Etterbruken av Fornebu må avklares mht. bolig- og næringsstruktur i KU fase 2 slik at arbeidet med en eventuell banetilknypning kan konkretiseres og analyseres nærmere.
- 7) Det må utredes et kollektivtrafikktilbud med båt mellom Fornebu-Oslo.

- 8) Videre vurdering av forlengelse av Kolsåsbanen og Østeråsbanen samt bybanebetjening av Fornebu gjennomføres i den senere planprosess.
- 9) **Jernbane:** Ønsker innsjekkingsmuligheter til Gardermoen flyplass på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika og Asker.
- 10) **Jernbane:** Kapasiteten for tog gjennom Oslotunnelen må økes.
- 11) **Veg:** I KU fase 2 må det gjennomføres en grundig analyse av hvilke konsekvenser en vegutbygging vil få for natur, kultur og miljø. Det gjelder også tiltak som kan bedre forholdene langs problemsonen E18.
- 12) **Veg:** Det må utredes nærmere hvilken effekt utbygging av vegnettet i vestkorridoren vil få for vegnettet i Oslo.

Kommentar:

- 1) *Se A1 2.*
- 2) *Tas til etterretning*
- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *De omtalte traséene er blant dem som ønskes utredet videre. NSB er enig i at jernbaneutbyggingen må ta hensyn til miljø og bebyggelse, men dette må også vurderes opp mot andre forhold som bl.a. kostnader.*
- 5) *Det er først og fremst samfunnsøkonomien som bør danne utgangspunkt for valg av trasé. I utredningen er dette sett på i kapittel 6.6.*
- 6) *Etterbruken av Fornebu vil bli avklart i kommunedelplan for Fornebu. En samordning vil skje ved at kommunedelplanene for dobbeltsporet og for Fornebu kjøres parallelt med bl.a. et nært samarbeid og felles høringsfrist våren 1996.*
- 7) *Dette vil bli vurdert gjennom kommunedelplan for Fornebu.*
- 8) *Bybanebetjening av Fornebu vil bli vurdert gjennom kommunedelplan for Fornebu. De andre baneforlengelsene vil bli utredet i en tilleggsutredning for det samlede kollektivnettet.*
- 9) *Om innsjekking av flypassasjerer vil skje på disse stedene blir vurdert av NSB Gardermotrafikk i forbindelse med opplegget for flyplasstogene.*
- 10) *Oslotunnelen er for tiden den største flaskehalsen på jernbanenettet. Kapasiteten blir fullt utnyttet ved at alle tog gjennom tunnelen kjøres med samme hastighet. Flere tog i dagens tunnel vil gå ut over punktligheten. Det arbeides derfor med planer for utvidelse av kapasiteten. I tillegg til driftstekniske tiltak som kan gi en liten kapasitetsøkning, ønsker NSB snarest å få utvidet Nationaltheatret og Skøyen stasjoner til 4 spor. Dette vil kunne gi kapasitetsøkning på ca. 50%.*
- 11) *Tas til orientering.*
- 12) *Se B1 4.*

A2a SAMFERDELSSTYRET, 08.09.94.

Samferdselstyrets vedtak er i prinsipp det samme som ble vedtatt av Fylkesutvalget. Se A2.

A2b UTDANNINGSDIREKTØREN, 26.08.94.

- 1) Det foreliggende materiale gir ikke grunnlag for å vurdere konsekvensene for hver av de 11 videregående skolene i vestområdet, og vil avvente konsekvensutredning fase 2 for en slik vurdering. Omtalen nå gjelder generelle forhold det bes tatt hensyn til i videre arbeid: Ulemper i form av vibrasjoner, støy og forurensning avhengig av nærhet til skolene, da også i perioden med anleggsarbeid.
- 2) Svært viktig å ta hensyn til trafiksikkerheten for elever til og fra skolen.

Kommentar:

- 1) **Konsekvensutredning av vibrasjoner, støy og forurensning inngår i programmet for KU fase 2. Ulemper i anleggsperioden vil også bli utredet.**
- 2) **Vil bli nærmere vurdert i KU fase 2 og nedfelles i den enkelte reguleringsplan.**

A2c HELSE- OG SOSIALDIREKTØREN, 31.08.94.

- 1) Helse- og sosialdirektøren mener at trafikkorridorer av denne størrelse bør legges fullstendig adskilt fra tettbebygde områder. Dette innebærer mest mulig bruk av tunnel for både veg og jernbane.
- 2) Transportutredningen for Vestkorridoren bør i større grad trekke opp perspektiv ut fra hensynet til lokalmiljøet.

Kommentar:

- 1) **Hverken for veg eller jernbane er det mulig å legge traséene fullstendig adskilt fra tettbebygde områder. Av flere årsaker er det ønskelig/nødvendig med en del dagtraséer. For det første er tunneler normalt vesentlig dyrere enn dagstrekninger. For NSB er spesielt stasjoner i dagen å foretrekke framfor tunnelstasjoner som foruten dårlig tilgjengelighet og ubehag med vind og trykk også innebærer større driftsutgifter. Vegnettet vil ha problemer med koplinger mot annet vegnett under bakken. Alvorlige ulykker i lange tunneler kan ha store konsekvenser. Også reiseopplevelsen/ kvaliteten på reisen, blir sterkt redusert i tunneler.**
- 2) **Utgangspunktet for utredningen er hvordan passasjerer og gods i vestkorridoren skal transporteres på en sikker og miljøvennlig måte. I dette ligger en økning i kollektiv-tilbudet og -bruken slik at biltrafikken kan reduseres mest mulig og at vegnettet utbygges på en slik måte at trafikken føres utenom de mest sårbare lokalmiljøene.**

A2d FYLKESKULTURSJEFEN, sept. -94

- 1) Konsekvensutredningen er omfattende og godt presentert. Den synes imidlertid ikke å ha avklart de forhold som var forutsatt i KU fase 1, spesielt hva angår veg og deres gjensidige forhold til kultur og arealbruk. Fylkeskultursjefen kan derfor ikke se at utredningsplikten er oppfylt.
- 2) Videre planlegging (kommunedelplan) og KU fase 2 må skje samlet for veg, jernbane og tiliggende arealer, og ikke som foreslått i separate prosesser. Ved knutepunkt må f.eks planene samordnes med kommunedelplaner for lokalområdet der dette er aktuell planform.
- 3) **Jernbane:** Gjennom Asker anbefales indre linje for høyhastighetsbanen.
- 4) Det må foretas kulturhistoriske undersøkelser i området før eventuelle anleggsarbeider starter opp.
- 5) **Jernbane:** Ytre linje gjennom Asker anbefales ikke. Traséen vil være uheldig i forhold til et verdifullt kulturlandskap som er vedtatt vernet i kommunedelplan for Hvalstad Åstad. Skustadgata er et kulturminne med høy verneverdi.
- 6) **Jernbane:** Vil måtte fremme innsigelse dersom jernbanen berører Høvik Hovedgård og Villa Solares.
- 7) **Jernbane:** Åpen daglinje for jernbanen mellom Høvik og Lysaker vil føre til store ulemper for kulturmiljøet og for boligmiljøet. Ett av tunnelalternativene anbefales.
- 8) **Jernbane:** Varsler innsigelse til alternativ som vil forringe kulturmiljøet ved Lysaker Mølle.

- 9) **Jernbane:** Lang sløyfe Fornebu må gå øst for portnerstuene på Oksenøen bruk slik at eiendommen ikke deles opp.
- 10) Forholdet til de automatisk fredete kulturminner bør utredes under fase 2 i konsekvensutredningsprosessen, slik at eventuelle interessekonflikter kan løses før kommunedelplan-/reguleringsplaner legges ut til høring. Fylkeskonservatoren vil, sammen med Riksantikvaren, kunne bidra til å formulere utredningsprogrammet for KU fase 2 for dette arbeidsfeltet.
- 11) **Veg.** Varsler innsigelse hvis kulturmiljøet på eiendommene Munkebakken og Polhøgda forringes, mot eventuell utvidelse av motorveien inn mot Høvik kirke, diagonal Engervannet-Avløs må ikke forringe kulturmiljøet ved Løkeberg og ny Vollsvei ved Jar må ikke berøre Bispeveien fra Jar til Krokskogen.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering. Vegdirektoratet og NSB Bane ved Banedirektøren har fått delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet til å avgjøre om utredningsplikten er oppfylt. Dette skjer etter forelegg for Miljøverndepartementet.*
- 2) *Hovedhensikten med en felles grovmasket konsekvensutredning var å få de nødvendige avklaringer mellom veg og jernbane. Eventuelle konflikter mellom traséer for nytt dobbeltspor og E18/ny E18 avklares i det videre arbeid. Spesielt for nytt dobbeltspor er det kun i de 4 valgte stasjonene, som det er enighet om, at det er koblinger mot andre kollektivsystemer. Endringer i vegnettet eller andre kollektive nett vil derfor ikke påvirke systemet for nytt dobbeltspor. Separat plan/KU for nytt dobbeltspor er også valgt bl.a fordi det er vesentlige forskjeller i framdriftsplanene og utbyggingstidspunktene for veg og jernbane, og i tråd med praksis i henhold til plan- og bygningloven. Et unntak er aktiviteter og arealer omkring de 4 valgte stasjonene. I nødvendig utstrekning vil videre samordning i disse tilfellene skje ved hjelp av kommunenes arealplanlegging. Spesielt gjelder dette Lysaker sett i forhold til kollektivbetjening av Fornebu. I samråd med Bærum kommune er nå kommunedelplanprosessene for nytt dobbeltspor og Fornebu samkjørt i tid med samme høringsfrist.*
- 3) *Indre linje er blant de alternativene som utredes videre.*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *Tas til orientering. Alternativet vurderes videre i KU fase 2.*
- 6) *Tas til etterretning. I dette området utredes det nå kun tunnelalternativer.*
- 7) *Tas til orientering. Ulempene vil bli nærmere vurdert i KU fase 2.*
- 8) *Tas til orientering. Alternativet "Lysaker Nord" vil ikke bli ført videre. De alternativene som utredes videre går enten i tunnel dypt under Lysaker eller i dagen som en utvidelse av eksisterende Lysaker stasjon.*
- 9) *Tas til orientering. Alternativet med lang sløyfe til Fornebu vil trolig få en justert linjeføring som ikke vil gå i dette området.*
- 10) *Tas til etterretning. Programmene for KU fase 2 som det nå arbeides etter dekker dette området.*
- 11) *Tas til etterretning. Statens vegvesen arbeider med alternative løsninger i disse områdene.*

A3 NSB BANE, BANEDIREKTØREN, 14.09.94

NSB har her gitt sin uttalelse til Statens vegvesen sitt forslag til anbefalinger i KU fase 1 og program for KU fase 2. Statens Vegvesen har ikke gitt en tilsvarende uttalelse til NSBs forslag til program KU fase 2.

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

- 2) Det bør finnes tilstrekkelig kunnskap om plassering av ny E18 og nytt dobbeltspor i Lysakerområdet. Fordi det har kommet innspill om at det tåles kun én tung barriere i området, anbefaler NSB å legge dobbeltsporet i dagen på en skånsom måte og E18 under bakken. Dette begrunnes med:
 - miljøbelastningen (støy, luftforurensning, osv.) fra E18 er klart større enn fra jernbanen.
 - spesielt uheldig med jernbanestasjon under bakken kombinert med hurtigtogspor pga. bekvemmelighet, sikkerhet, terminalfunksjoner, adkomst og kostnader.
 - to nye jernbanespor i dagen krever begrensede tilleggsarealer, mens ny E18 kan forsterke barrierene og bl.a. vanskeliggjøre adkomsten til stasjonen.
 - med den klare målsetning om å overføre mest mulig trafikk fra E18 til jernbanen, bør jernbanen gjøres attraktiv og dermed prioriteres i det viktige Lysakerområdet.
- 3) **Veg:** Statens vegvesens forslag til program for KU fase 2. Beskrivelsen av tiltakets alternativer bør være fylldigere og klarere og bør betegnes "foreløpig anbefaling".
- 4) Det foreslås en koordineringsgruppe for det videre planarbeidet for veg og bane. NSB ser ikke nytten av å gå videre med detaljering av transportmodellen i den videre planlegging/utforming av det nye dobbeltsporet.
- 5) Samordningen av areal- og transportplanlegging er først og fremst kommunenes ansvar og bør derfor skje i kommunedelplanene. Tiltakshaverne for veg og banes spesielle utfordring blir knutepunktene omkring stasjonene. Nødvendig videre samordning bør skje ved hjelp av kommunens arealplanlegging. Det er viktig å få en rasjonell grenseoppgang av hva som er tiltakshavernes oppgave i KU fase 2, hovedplan og kommunens egen planlegging.

SVO/SVAs kommentar:

- 1) *Statens vegvesen har i forbindelse med høringen av Ringeriksbanen varslet at en ønsker en nærmere vurdering av NSBs rolle i nærtrafikken for om mulig utnytte kapasiteten på en bedre måte. Dette gjelder nytt dobbeltspor med stopp på Fornebu nord og et annet stasjonsmønster for Ringeriksbanen gjennom vestkorridoren. Disse utredningene/analysene vil kunne foreligge før endelig godkjenning av KU fase 1.*
- 2) *Planleggingen av ny E18 og nytt dobbeltspor må koordineres i det videre planarbeidet. Statens vegvesen har anbefalt to hovedalternativer for E18 forbi Lysaker/Fornebu området. Konfliktpunkter og helhetlige hensyn må utredes i KU fase 2.*
- 3) *Tas til etterretning.*
- 4) *Se B2 18.*
- 5) *Statens vegvesen vil som del av det videre analysearbeidet belyse effekten av en endret arealstruktur rettet mot en sterkere utbygging rundt stasjoner og knutepunkter. Arbeidet vil bli koordinert mot kommunene.*

A4 KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENTET, 08.09.94

Ingen merknader til saken

A5 STATENS FORURENSNINGSTILSYN (SFT), 12.10.94.

- 1) SFT mener at utredningen i for stor grad fokuserer på å øke vegkapasiteten for å bedre bilistenes fremkommelighet i rush fremfor å utrede gode ressurseffektive helhetsløsninger som bidrar til økt kollektivtrafikk.
- 2) Ingen av alternativene tar tilstrekkelig hensyn til de føringer RPR for samordnet areal og transportplanlegging gir om at andre alternativer enn økt vegkapasitet skal vurderes på lik linje når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtilbudet.

- 3) I transportanalysen holdes kollektivtrafikkandelen på 14%, dvs. ingen endring i rollefordelingen mellom veg og kollektivtrafikk i forhold til i dag. De framlagte løsningsforslagene åpner etter SFTs syn for økt bilbruk i alle transportsituasjoner og tilrettelegger for ytterligere bilbasert utbyggingsmønster. Med bakgrunn i RPR burde det være en forutsetning at det tilrettelegges for kollektive transportformer framfor å øke vegkapasiteten. SFT synes det er synd at disse spørsmålene ikke tas mer alvorlig når en vet at lokaltrafikken idag utgjør hele 80% av den samlede trafikken på E18. Dette indikerer et potensiale for økt kollektivtrafikk i Vestkorridoren. Resultatene fra analysen burde beskrevet hvilke virkemidler som er nødvendig å iverksette for å ivareta intensjonen om gode ressurseffektive helhetsløsninger som bidrar til økt kollektivandel.
- 4) Følsomhetsanalysene indikerer at verken sterk økning av bilkostnadene eller stor reduksjon i kollektivtakstene gir en ønsket utvikling. SFT stiller et spørsmålstegn ved dette og minner om at resultatene fra TP-10 arbeidet i Oslo og Akershus viste at en kombinasjon av restriktive virkemidler overfor biltrafikken og positive virkemidler for kollektivtrafikken ga vesentlig forskyvning i kollektivtrafikkens favør.
- 5) **Jernbane:** SFT mener at utredningen er mangelfull når det gjelder å belyse mulighet for fortetting rundt baneholdeplasser for å redusere transportbehovet og bilbruken.
- 6) **Veg:** Det er en generell svakhet at resultater mht. miljø for de ulike alternativene bare er sammenlignet med et "referansealternativ" og ikke med en beskrivelse av dagens situasjon. Referansealternativet uttrykker trafikksituasjonen i 2010 uten ytterligere investeringer enn det som allerede er vedtatt, dvs. en "trend" utvikling. Det blir derfor umulig å etterprøve miljømålene, om de blir bedre eller verre ut i fra en målbare situasjon, nemlig dagens situasjon. SFT mener det er nærliggende å tro at alle foreslåtte alternativer medfører større forurensningsmessig totalbelastning enn det er idag.
- 7) **Veg:** Trafikkbelastningene på vegnettet i Asker og Bærum vil i svært liten grad overstige vegkapasiteten utenom rushet i referansealternativet. Den anbefalte vegutbyggingen begrunnes hovedsaklig med økt framkommelighet i rushtiden og tidsbesparelsene ligger nettopp her. SFT mener fremtidig trafikkbelastning i periodene utenom rushtiden ikke alene kan forsvare utbygging av de anbefalte vegalternativene og minner om føringene i RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.
- 8) Det er en svakhet at den miljøbelastning/-gevinst som veg og togtrafikken representerer ikke er med i nytte-/kostnadsanalysen.
- 9) Det blir en biltrafikkvekst på over 40000 turer fra 1990 til 2010 over Oslos vestre bygrense. Konsekvensutredningen burde omfatte vurdering av hvilke miljømessige konsekvenser en slik trafikkvekst får for Oslo.
- 10) **Veg:** SFT går derfor inn for at det igangsettes tilleggsutredninger som belyser hvilke tiltak/virkemidler som er nødvendig for å ivareta intensjonen om et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som gir økning i kollektivandelen og er i tråd med RPR. Utredningen bør bl.a. omfatte tiltak utover den definerte Vestkorridoren og inkludere virkningsbeskrivelse også for Oslo. Det bør gå klart frem hvilke virkemidler tiltakshaverne rår over og hvilke virkemidler det er opp til andre å iverksette. Tilleggsutredningene kan danne utgangspunktet for klargjøring av behovet for vegutbygging i korridoren. KU fase 2 for et eventuelt nytt vegsystem må legges på is inntil videre.
- 11) **Jernbane:** Det synes dokumentert behov for nytt dobbeltspor for jernbane da dette vil bidra med betydelig kapasitet til å avvikle økningen i persontrafikken som følge av ønsket overgang fra bil til kollektive transportformer og samtidig bedre kapasiteten for tog betydelig. KU fase 2 utredningen bør igangsettes.

- 12) I utredningen må konsekvensene for vannressursene som berøres vurderes nøye, samt vurdering av strukturlyd, vibrasjoner og avbøtende tiltak for støy.
- 13) Banebetjening av den forespeilede "Fornebu-byen" bør utredes.

Kommentar:

1-4) *I utredningen er det gjennomført analyser med forbedringer i kollektivsystemet. En rekke tiltak viser positiv effekt, blant annet endringen av NSB's togtilbud i forbindelse med åpningen av hovedflyplassen. I Vestkorridoren ligger arbeidsplassene i stor grad langs E18 og jernbanen mens bebyggelsen ligger spredt og med tyngdepunktet nord i Bærum. En meget stor andel krysser bygrensa til og fra arbeid. Kollektivandelen for arbeidsreiser er ca. 50% og nærmer seg 70% for de som skal til sentrale strøk. I et område som Bærum er det vanskelig å oppnå ressurseffektive kollektivløsninger.*

I det videre arbeid vil en prøve å optimalisere kollektivtilbudet kombinert med en endret arealstruktur og politiske virkemidler. Statens vegvesen vil også belyse hvorvidt en økt tilgjengelighet til jernbanen kan øke kollektivandelen.

- 5) *Under hovedkapittel 6 Samfunnsmessige virkninger med underkapitler 6.57 Et mer jernbaneorientert utbyggingsmønster og underkapittel 6.58 Byggemuligheter langs jernbanen, er dette diskutert uten at det er gjort trafikkberegninger på dette. Følsomhetsanalysen som er vist i kap. 3.52 viser at økt fortetting rundt stasjonene vil ha klar innvirkning på andel kollektivreiser. Det er imidlertid kommunene gjennom sin arealplanlegging som må konkretisere dette. Se også A1 4 om RPR.*
- 6) *Tas til etterretning.*
- 7) *Noe av hovedhensikten med Oslopakka er å overføre trafikken fra et dårlig og miljøbelastet lokal- og hovedvegnett til et tjenelig hovedvegnett og på den måten redusere miljøulempene. Dette innebærer blant annet at mange veglegg bygges som tunnelløsninger.*
- 8) *I stor utstrekning er det vanskelig å knytte kostnader til dette.*
- 9) *Dette vil bli vurdert i KU fase 2.*
- 10) *Se A5 1-4, B1 4.*
- 11) *Tas til etterretning*
- 12) *Dette er med i programmene for i KU fase 2 og vil bli vurdert der.*
- 13) *Dette utredes i forbindelse med kommunedelplan for Fornebu*

A6 FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE, AVDELING VIKEN, 27.09.94.

Ingen kommentar til utredningen.

A7 NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENTET, 28.09.94.

Det hadde vært fordelaktig om det gis en mer inngående beskrivelse for tiltakets virkninger for eksisterende næringsliv, og i denne sammenheng hvilke muligheter næringslivet vil ha for leveranser til prosjektet lokalt og nasjonalt, i anleggsfasen og i driftsfasen. Ellers ingen merknader.

Kommentar:

Når det gjelder lokalisering i forhold til det nye transportsystemet er dette noe omtalt i kapittel 6.55, Konsekvenser av planlagt bolig- og næringsutbygging. Når det gjelder leveranser i anleggs- og driftsfasen er dette omtalt i kapittel 6.4.

A8 TELEVERKET, 20.09.94.

Televerket vil bli berørt på hele strekningen uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt. Det er viktig at Televerket blir holdt løpende orientert om de muligheter og alternativer som foreligger før vedtak og beslutning fattes.

Kommentar:

Tas til orientering. Det antas at Televerkets engasjement vil øke etterhvert som en nærmer seg et mer detaljert nivå på planleggingen enn hva som er tilfelle i KU fase 1 og 2.

A9 DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING, 27.09.94.

- 1) Konsekvensutredningen gir ikke et tilfredstillende svar på sentrale spørsmål knyttet til ønsket om gode ressurseffektive helhetsløsninger som kan bidra til at en større andel av persontrafikken avvikles kollektivt. Det bør gjennomføres en tilleggsutredning som bedre klargjør behov for og dimensjonering av vegsystemet i vestkorridoren, og å få fram effekten av samtidig bruk av kollektivfremmende virkemidler.
- 2) **Jernbane:** Jernbanens rolle i kollektivsystemet synes tilstrekkelig avklart slik at en kan starte arbeidet i KU fase 2.
- 3) Det videre plan- og utredningsarbeidet krever fortsatt utvidet samarbeid mellom de ulike sektormyndigheter og kommunene.

Kommentar:

- 1) **Se A5 1-4.**
- 2) **Tas til etterretning.**
- 3) **Tas til etterretning.**

A10 BUSKERUD FYLKESKOMMUNE, plan- og næringskontoret, 16.08.94

Hovedutvalget for nærings-, ressurs- og miljø saker og for samferdsel stiller seg positiv til den formen for samordnet transport- og konsekvensutredning som Transportutredningen for Vestkorridoren representerer. Hovedutvalget er også positiv til at utredningen trekker inn strategivalg i forhold til arealutviklingen. Hovedutvalget støtter videre utredningens konklusjon om at det er nødvendig med utbygging både av veg og jernbane og har ingen merknader til valg av alternativ til videre utredning. I vurderingen av alternative vegutbygginger bør det legges vekt på at økt busstilgjengelighet i korridoren har positive konsekvenser for regionale bussruter. Det presiseres spesielt fra samferdselssjefens side som særlig positivt at man går inn for å satse sterkt på jernbanen. Hovedutvalget har til slutt ingen merknader til konsekvensutredningsprogrammene for fase 2.

Kommentar:

Tas til orientering.

A11 UNIVERSITETET I OSLO, paleontologisk museum, 09.09.94

Opplyser om at ny jernbanetrasé vil berøre lokalitetene Jongsåsveien og Kampebråten. Fossilforekomstene er fredet ved Kgl.res. av 15.01.88. Mener at det må tas hensyn til ovennevnte opplysning ved trasévalget.

Kommentar:

Jongsåsveien naturreservat vil bli noe beskåret i den sørligste enden. Om lokaliteten Kampebråten vil bli litt berørt er ennå for tidlig å si. NSB vil søke om frigivelse av de delene av lokalitetene som vil bli berørt.

A12 FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS, MILJØVERNAVDELINGEN 05.10.94

- 1) **Veg:** Konsekvensutredningen gir ikke et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av hovedsystemløsninger for veg. Utredningsarbeidet har ikke oppfylt intensjonene om å komme fram til gode ressurseffektive helhetsløsninger hvor et viktig mål er å utnytte investeringene slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles kollektivt. Det bør foretas supplerende utredninger om tiltak for å få til et bedre totalt kollektivtrafikksystem i Vestkorridoren kombinert med trafikkpolitiske tiltak for redusert biltrafikk. Forutsetter videre at tilleggsutredningen vil klargjøre behovet for og dimensjonering av videre vegutbygging. Vil ikke gå nærmere inn på de enkelte vegalternativ før resultatene av tilleggsutredningen foreligger.
- 2) **Jernbane:** KU fase 2 kan startes. Har ikke merknader til de utredningstemaene som foreslås gjennomført for hvert av alternativene.
- 3) **Jernbane:** Understreker at det må legges særskilt stor vekt på å utrede konsekvensene for strandområdene ved Holtekilen og Engervannet. Også konsekvensene ved kryssing av Neselva utredes nøye. Viktige naturtyper og sjeldne eller sårbare arter, også laverestående, må kartlegges.
- 4) **Jernbane:** Konsekvensene ved inngrep i de vernede naturminnene ved Jongsåsveien og Kampebråten må beskrives.
- 5) **Jernbane:** På strekninger med daglinje må det foretas meget grundige vurderinger av luftlyd, strukturlyd og vibrasjoner. Dersom det er vanskelig å oppnå tilfredstillende resultater bør tunnel- eller kulvertløsninger velges.
- 6) **Jernbane:** Med bakgrunn i forutsetninger om konsentrert utbygging av boliger og arbeidsplasser på Fornebu, bør det utredes banebetjening av området.

Kommentar:

- 1) *Se A5 1-4*
- 2) *Tas til etterretning.*
- 3) *Konsekvensene for de lokalitetene som vil bli berørt vil bli utført i KU fase 2 i den utstrekning lokalitetenes verneverdier er kjent. Strandområder og vassdrag vil spesielt bli omtalt i programmet for å understreke viktigheten av disse.*
- 4) *Dette vil bli utredet i KU fase 2.*
- 5) *Dette vil bli vurdert i KU fase 2. Når det gjelder luftbåren støy vil tunnel, kulvert eller støyskjerm kunne løse dette. Strukturlyd og vibrasjoner derimot vil kunne opptre også ved tunnel/kulvertløsninger.*
- 6) *Med forutsetning om konsentrert utbygging er NSB interessert i å vurdere jernbanebetjening av Fornebu. Alle traséalternativer i Lysaker-Fornebuområdet som NSB ønsker å gå videre med gir mulighet for jernbanebetjening av Fornebu. For å sikre samordningen vil kommedelplanene for nytt dobbeltspor bli koordinert med kommunedelplan for Fornebu. Etter framdriftsplanen vil de ha en felles høringsfrist våren 1996. Vegsystemet for Fornebu vil bli avklart i samme prosess.*

A13 FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS, LANDBRUKSAVDELINGEN, 14.09.94

- 1) Er positive til at det er nedlagt et betydelig arbeide for å forsøke å se veg og jernbane i sammenheng. Det hadde vært interessant å videreføre dette også i KU fase 2 av konsekvensutredningen selv om en er klar over de praktiske problemene dette medfører med hensyn på utbyggingstidspunkt.
- 2) Er mest opptatt av de arealmessige konsekvenser og påpeker analysens grad av usikkerhet i forhold til spørsmålet om etterbruken av Fornebu. Forutsetter at dette avklares gjennom KU fase 2 med tilhørende kommunedelplaner.

- 3) Konsekvenser for utbyggingsmønster og landbruk må gis en bred plass i KU fase 2. Har forøvrig ingen merknader til forslaget til konsekvensutredningsprogram.

Kommentar:

- 1) **Tas til orientering.**
- 2) **Arealbruken på Fornebu vil bli avklart gjennom kommunedelplan for Fornebu. Se A12 6.**
- 3) **Tas til orientering.**

A14 LUFTFARTSVERKET, 18.10.94

Er særlig opptatt av at det utredningsarbeidet som NSB og SVO/SVA nå utfører for Vestkorridoren tilpasses det plan- og utredningsarbeidet som skal utarbeides for etterbruk av Fornebu. Rollefordelingen mellom de ulike transportmidler samt beliggenheten av de ulike traséene vil være av stor betydning for Fornebus videre framtid. Savner en koordinert prosess der disse utfordringene finner sin løsning. Avklaring både av veg- og kollektivsystem, traséføring og utbyggingstidspunkt er vesentlig for framdriften av en reguleringsplan for Fornebu-området. Avklaring av jernbanespørsmålet er særlig kritisk.

Kommentar:

Se A12 6.

A15 DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT, 14.10.94

- 1) Har ingen merknader til måten landbruksinteresser er behandlet på i KU fase 1.
- 2) Vedrørende program for KU fase 2 vises til merknadene fra fylkesmannens landbruksavdeling i Oslo og Akershus.
- 3) **Veg:** Har ingen merknader til de ulike vegløsningene.
- 4) **Jernbane:** På strekningen Sandvika-Asker vil en anbefale Indre linje fordi dette alternativet har færrest negative konsekvenser for landbruket.

Kommentar:

- 1) **Tas til orientering.**
- 2) **Se A13.**
- 3) **Tas til orientering.**
- 4) **Tas til orientering. Arealene som Ytre linje går igjennom er i kommunedelplanen for området vesentlig avsatt til boligbygging.**

Vedlegg B: Kommuner, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer

OSLO KOMMUNE.

Plan- og bygningsetaten har hatt ansvaret for å samordne kommunens uttalelse i henhold til plan- og bygningsloven. Kommentarer fra berørte etater er innarbeidet i saksframstilling, lagt fram for Byrådet og deretter for Byutviklingskomiteen som i møte 21.09.94 fattet følgende endelige vedtak, gjengitt i påfølgende pkt. B1 1)-4). Det er valgt å kommentere de enkelte etaters uttalelser hver for seg, selv om Plan- og bygningsetaten har gjort en egen oppsummering av disse.

B1 BYUTVIKLINGSKOMITEEN, Vedtak i møte 21.09.94

- 1) For å sikre en tilfredstillende samordning av vei og jernbane bør det utarbeides en felles konsekvensutredning også i fase 2.
- 2) I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikken som krysser bygrensen.
- 3) Tiltakene må utformes slik at deres fysiske inngrep og negative miljø- og trafikkvirkninger minimaliseres i størst mulig grad.
- 4) Det er for Oslo kommune særlig viktig å få belyst tiltakenes virkning for Oslo indre by.
- 5) Alternativene som forutsettes videreført i fase 2 bør modifiseres i henhold til forslag fra Oslo kommune slik de fremgår av trykt vedlegg.

Kommentar:

- 1) *Se A2d 2. Etter avklaringer med plan- og bygningsetaten i Oslo er det kommet til enighet om at nytt dobbeltspor kan gjennomføre sin KU fase 2 og kommunedelplan som en egen prosess som tidligere forutsatt, under forutsetning at man viser at det er plass til alternative miljøtiltak på vegsiden.*
- 2) *Tas til orientering. Dette er i samsvar med både NSBs og Statens Vegvesens mål.*
- 3) *Tiltakenes utforming og virkning vil beskrives i KU fase 2, og inngrepene vil søkes minimalisert.*
- 4) *I KU fase 2 vil en belyse de trafikale endringer på hovedvegnettet mht. trafikkmengder. En vil videre se på fordelingen på vegnettet for de ulike alternative løsninger. Der hvor endringene er av betydning vil en belyse de miljømessige konsekvenser såvel som de trafikale.*
- 5) *Forslagene blir vurdert. Se B1d 14-18.*

B1a BYRÅDET, Vedtak i møte 26.08.94

Byrådets vedtak er identisk med Byutviklingskomiteens vedtak. (Se B1.)

B1b BYGDØY-FROGNER BYDELSFORVALTNING, møte 31.08.94

- 1) **Jernbane:** Foretrekker tunnelløsninger.
- 2) Overføring av trafikk fra buss til bane på ny Skøyen stasjon vil redusere buss-gjennomkjøring.
- 3) **Jernbane:** Utvalget ber om åpning av Elisenberg stasjon fordi dette vil redusere busstrafikken gjennom vellet ytterligere.

- 4) **Veg:** Kapasitetsøkning på E18 kan redusere gjennomgangstrafikken i bydelen.
- 5) **Veg:** Av hensyn til landskaps-, bo-, og miljøkvaliteter må strekningen Framnes-Skøyen legges i tunnel. Dette må inkluderes i konsekvensutredning fase 2.
- 6) **Veg:** Krysset Dronning Biancas vei/E18/Bygdøy allé må utformes slik at det kan avvikle forventet trafikkøkning.

Kommentar:

- 1) **Se A2c 1.**
- 2) **Skøyen stasjon som er forutsatt bygget før 1998, vil gi gode muligheter til overgang mellom ulike kollektivmidler.**
- 3) **Det er nødvendig med store investeringer før Elisenberg stasjon eventuelt kan tas i bruk. Stasjonen vil dessuten redusere kapasiteten i Oslotunnelen. Bygging er derfor foreløpig ikke aktuelt.**
- 4) **Trafikale endringer vil bli belyst.**
- 5) **Alternative løsninger for ny E18 forbi Frognerkilen vil bli utredet. E18 i tunnel forbi Frognerstranda er vurdert tidligere og vil derfor ikke inngå i KU fase 2.**
- 6) **Tas til orientering.**

B1c ULLERN BYDELSFORVALTNING, møte i bydelsutvalget 25.08.94.

- 1) Neste utredningsfase må innbefatte tiltak i øvre del av Oslo vest. Dette kan danne grunnlag for en kommunedelplan med tema transport.
- 2) **Jernbane:** Det må utvikles samplanlegging mellom Oslo, Bærum og NSB.
- 3) **Jernbane:** Det aksepteres ikke jernbane som forverrer miljøet i etablerte boligområder..
- 4) **Jernbane:** Det er naturlig og ønskelig at Skøyen og Lysaker opprettholdes både for lokal- og Intercity-tog.
- 5) **Jernbane:** Utvalgets prinsipale innstilling er at nytt samt eksisterende spor legges i forlengelsen av tunnel fra Oslo S. Eksisterende sporområde mellom Oslo-tunnelen og Lysaker frigjøres til annet formål. Det aksepteres at det arbeides videre med Plan- og bygningsetatens forslag om 4-sporstunnel fra Bestum og vestover. Det forutsettes at denne tunnelen skal kunne videreføres østover i tunnel som nevnt ovenfor.
- 6) **Jernbane:** Utvalget kan ikke akseptere tunnelnedgang langs Harbitzallen ved Elmholt.
- 7) **Veg:** Støtter Plan- og bygningsetatens forslag om tunnel under Frognerkilen og fra eksisterende bomstasjon og vestover. Eks. E18 nedbygges.
- 8) **Veg:** Utvalget støtter også plan- og bygningsetatens forslag om å legge Bærumsveien i tunnel fra Lysakerelva til Granfostunnelen. For å unngå trafikk på lokalveinettet ønskes det en forbindelse fra ovennevnte tunnel til "Fåbrokrysset". Dette ønskes utredet nærmere. Krysset må få avkjøring til Lilleakerveien og Mustadområdet.
- 9) **Veg:** Trafikken i Vækerøveien nedenfor Ullernchaussen må reduseres.

Kommentar:

- 1) **Se B1 4.**
- 2) **Samarbeid med kommunene gjennomføres med arbeidsgrupper i hver enkelt kommune, som også har møter seg imellom.**
- 3) **KU fase 2 vil avklare jernbanens virkninger for etablerte boligområder og foreslå tiltak.**

- 4) *NSBs planlegging har denne muligheten som utgangspunkt ved at alle 4 sporene går innom begge disse stasjonene, men kan ikke binde seg til framtidig ruteopplegg.*
- 5) *Ny tunnel i forlengelsen av Oslostunnelen og under Skøyen er utredet tidligere. Utredningen viser at kostnadene blir urealistisk store samt at ulempene i Skøyen-området vil bli meget store i anleggsfasen. Dessuten ser NSB flere ulemper ved at Skøyen stasjon blir liggende under bakken bl.a. vil det umuliggjøre etappeløsninger ved utbyggingen.*
- 6) *NSB arbeider nå med løsninger for tunnelinnslaget ved Elmholt som medfører at jernbanen krysser under Sigurd Iversens vei, og som vil gi noe mindre konsekvenser i området.*
- 7) *Se B1d 6, 11.*
- 8) *Se B1d 7.*
- 9) *Se B1d 7.*

B1d PLAN- OG BYGNINGSETATEN, juli 1994

- 1) Etaten mener at KU fase 1 i for stor grad fokuserer på utforming av veg/jernbane istedenfor å ta for seg hele transportsystemet i Vestkorridoren. Veg og jernbane er mangelfullt samordnet.
- 2) Konsekvenser for Oslo, spesielt innenfor Kirkeveiringen mangler.
- 3) **Jernbane:** Endring i driftsopplegg og utvidelse av Skøyen stasjon gir store gevinster for lokaltrafikken. Nytt dobbeltspor har kun betydning for fjerntogene.
- 4) **Jernbane:** Etaten er enig i at dobbeltspor får stopp på Lysaker. Separat togsløyfe til Fornebu gir ikke nok passasjergrunnlag. 4 spor via Fornebu er den beste løsningen.
- 5) **Jernbane:** Tunnelpåhugg ved Harbitzalleen er uakseptabelt.
- 6) **Veg:** Tunnelpåhugg ved Vækerøstuene, E18 med 8 felt langs Bestumkilen og kort E18-tunnel i Frognerkilen er ikke ønskelig.
- 7) **Veg:** Forbindelse fra Bærumsveien til Granfoslinjen ved Mustad er svært uheldig.
- 8) Oslo kommune mener at det også i fortsettelsen er et stort behov for å samordne vei og bane. Dette innebærer felles KU fase 2.
- 9) KU fase 2 må fokusere på veibaserte kollektivtiltak. Det må utredes tiltak for å øke trafikken på t-bane og sporvogn. Innfartsparkering må vurderes, barrierevirkninger belyses. Tiltak innenfor Kirkeveiringen må beskrives.
- 10) Det er behov for å modifisere alternativene for vei og dobbeltspor i KU fase 2 (se nedenfor under KU fase 2).
- 11) Eventuelle veiinngrep i Frognerkilen må beskrives grundig. Det samme gjelder inngrep som følge av dobbeltsporet i Harbitzalleen 2-12.
- 12) Det må foretas en detaljert vurdering av om vei/bane-tiltakene kommer i konflikt med automatisk fredede kulturminner.
- 13) Tiltakenes konsekvenser for vann- og avløpsnett må belyses.
- 14) **Jernbane:** Ny bane vest for Skøyen må løses innenfor NSBs tilgjengelige areal. Det forutsettes tunnelstrekning vest for Bestumveien.

- 15) **Jernbane:** I H2 bør nye spor legges syd for eks. mellom Frantzebråten og Lysaker.(forutsetter eks. E18 som samlevei med red. bredde).
- 16) **Jernbane:** J4. Jernbanen må ligge nærmest utbygningsområdene på Fornebu og ny vei må ligge lengst fra.
- 17) **Jernbane:** Lysaker stasjon bør ikke ligge så dypt som foreslått, annen løsning enn fjelltunnel bør utredes.
- 18) **Jernbane:** Stabekk stasjon må kunne beholdes.
- 19) **Veg:** Alternativ B (Fornebulinje) må omfatte tunnel fram til Skøyen.
- 20) **Veg:** E18 må utredes med lengre strekning under terreng i Frognerkilen og det må da tas hensyn til planlagt park ved Skarpsno.
- 21) **Veg:** Det må utredes direkte tilknytning mellom Granfoslinjen og Bærumsveien v/bygrensen. Planfri kryssing av Bærumsveien for turvei A1 må også utredes.
- 22) **Veg:** Vollsveien bør utbedres inkl. tunnel forbi Jar skole.
- 23) **Veg:** Skal alternativ C utredes videre ber Oslo om at E18 legges i tunnel mellom Frantzebråten og Skøyen.

Kommentar:

- 1) *Se A2d 2.*
- 2) *Se B1 4.*
- 3) *Nytt dobbeltspor har betydning for både lokal og fjerntog ved at kapasiteten på eksisterende spor økes. Det nye dobbeltsporet vil også bli brukt av togslag som f.eks. lokaltog-ekspress.*
- 4) *Nytt dobbeltspor får stopp på Lysaker. Hvorvidt også Fornebu skal betjenes med jernbane vil avklares i sammenheng med kommunedelplan for Fornebu. Også J4 må vurderes opp imot dette.*
- 5) *Se B1c 6.*
- 6) *En vil i det videre arbeid vurdere alternative løsninger for hvor tunnelene skal føres. Statens vegvesen Oslo ønsker i tillegg til forslaget om tunnel til Skøyen se på en løsning hvor inngående løp føres inn i dagens trasé øst for Vækerøkrysset.*
- 7) *Det vil bli utarbeidet alternative løsninger for nye tverrforbindelser mellom Bærumsveien og E18 inkl. tidligere forslag om å legge deler av Vækerøveien i tunnel.*
- 8) *Program KU fase 2: Se A2d 2*
- 9) *Dette vil inngå som del av KU fase 2 i regi av Statens vegvesen*
- 10) *NSB og Statens Vegvesen er igang med dette arbeidet.*
- 11) *Til orientering. Dette vil bli utredet i KU fase 2.*
- 12) *Til orientering. Dette vil bli utredet i KU fase 2.*
- 13) *Til orientering.*
- 14) *Dette er under utredning, men med dagstrekning mellom Vækerø-Lysaker.*
- 15) *Selv om eksisterende E18 blir samleveg med redusert bredde er dette vanskelig å gjennomføre. Når kravet til vegbane, bussfiler, gang/sykkelveger og avbøtende tiltak er oppfylt, må antas at det blir lite areal ledig for jernbanen. Krav til kurvatur vil trolig også føre til at dobbeltsporet ikke vil ha helt samme linjeføring som eksisterende. Mer detaljert planlegging i hovedplan/Ku fase 2 vil allikevel kunne belyse dette nærmere.*
- 16) *Til orientering.*
- 17) *Grunnundersøkelser har vist at det er svært uheldige grunnforhold på Lysaker med store dybder til fjell og dårlige masser. Det vil bli utredet muligheten for både å senke og heve traséen i dette området.*

- 18) *Blir J4 valgt kan dette bli vanskelig. Videre planlegging vil avklare dette.*
- 19) *Se B1d 6.*
- 20) *Vil bli vurdert i KU fase 2.*
- 21) *Se B1d 7.*
- 22) *Se B1d 7.*
- 23) *Til orientering. Vil bli vurdert i KU fase 2.*

B1e TRAFIKKSJEFENS ETAT, 16.06.94.

Det forutsettes at man ser på behovet for innfartsparkering.

Kommentar:

Dette er i liten grad vurdert i KU fase 1. Generelt ønsker imidlertid NSB at det legges opp til muligheter for innfartsparkering der hvor forholdene ligger til rette for det. For stasjonene på det nye dobbeltsporet (kanskje med unntak av Asker stasjon) er imidlertid situasjonen slik at det er knapphet på arealer. Det bør også vurderes om andre stasjoner er egnet for innfartsparkering.

B1f PARK- OG IDRETTSVESENET, 17.06.94.

Turvei A1 langs Lysakerelvans Osloside er ikke vist.

Kommentar:

Tas til orientering. Tas med i KU fase 2.

B1g BYANTIKVAREN, 30.06.94.

- 1) KU fase 1 gir et helhetlig og detaljert bilde av kulturminner og -miljøer i Oslo kommune. Enkelte konfliktpunkter bør utredes nærmere, men dette kan skje i KU fase 2.
- 2) **Veg:** Veianlegget mellom Frognerkilen og Lysakerelva er for dårlig beskrevet. Utfylling og tunnelpåhugg Frognerkilen er svært uheldig, og er plassert på det mest uheldige stedet. Det er positivt at veien innerst i Frognerkilen legges i tunnel men påhugget bør trekkes noe syd-østover.
- 3) **Jernbane:** Konsekvenser for Skøyen stasjon og Sofienlund må utredes nærmere. Avbøtende tiltak vurderes. Byantikvaren anser det som meget uheldig at villabebyggelsen i Harbitzalleen 2-12 blir ødelagt av ny jernbanetrasé.
- 4) I KU fase 2 må vurderes om tiltaket kommer i konflikt med fornminner. Det må også foretas en mer detaljert vurdering av tiltakenes konsekvenser for nyere tids kulturminner/kulturmiljøer.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til etterretning. Se B1d 20.*
- 3) *Forholdet til Sofienlund og bygningene på Skøyen stasjon blir vurdert gjennom reguleringsplanen for Skøyen stasjon. Ønske om stasjon i dagen på Skøyen sammen med krav til linjeføring for nye spor gjør det vanskelig å unngå inngrep langs Harbitzalleen. Etter ønske fra Oslo kommune arbeides det allikevel med avgreining fra eksisterende sporområde på høyde med Bestum stasjon. Velges et slikt alternativ vil Harbitzalleen (og Olsens Enke-tomten) ikke bli berørt.*
- 4) *Tas til etterretning. Vil bli vurdert i KU fase 2.*

B1h ETAT FOR MILJØRETTET HELSEVERN OG NÆRINGSMIDDEL TILSYN, 30.06.94

- 1) Utredningen legger i for stor grad til rette for økt privatbilbruk.

- 2) Det er ikke vurdert om enkelteiendommer skal innløses som følge av støy/forurensning. KU fase 2 må vurdere dette.
- 3) **Veg:** KU fase 1 utreder ikke konsekvenser for kommunale veier som får økt belastning på grunn av planen.
- 4) **Veg:** Barrierevirkninger er ikke utredet. Det er positivt at deler av E18 blir lagt i tunnel ved Vækerø. KU fase 2 bør utrede om større deler av E18 i Oslo kan overbygges. Gang- og sykkeladkomst til fjorden må sikres.
- 5) **Veg:** Tunnel innerst i Frognerkilen må utføres slik at våtmarksområdet i Frognerkilen ikke tar skade.

Kommentar:

- 1) *Utredningen legger til rette for økt privatbilbruk i den forstand at i de forutsetninger om 15 - 20% vekst i bosatte og arbeidsplasser i vestkorridoren vil gi økt biltrafikk. Det er allikevel et mål å redusere veksten i biltrafikken og at miljøulempene skal reduseres.*
- 2) *KU fase 2 vil angi antall boliger innenfor det enkelte alternativ/parsell som blir berørt av støy/forurensning på forskjellige nivåer. Eventuell innløsning av enkelteiendommer vil først bli bestemt gjennom reguleringsplaner.*
- 3) *Målet med å styrke hovedvegnettet er i størst mulig grad å redusere trafikken på kommunalvegene, se for øvrig B1 4.*
- 4) *Dette er ikke utredet spesielt men det er gjort en mengde registreringer. Utifra disse må det i KU fase 2 sørges for at viktige forbindelser opprettholdes. For øvrig se punkt B1d 6, 20.*
- 5) *Tas til orientering.*

B1i VANN- OG AVLØPSVERKET, 27.06.94.

Ingen kommentarer til utredningen.

B1j OSLO VEIVESEN, 30.06.94.

- 1) **Veg:** Overordnet veisystem på Skøyen inkl. terminal, samt fordeling/avvikling av vei- og kollektivtrafikk må utredes nærmere.
- 2) Mulighetene for etappevis utbygging og trafikkavvikling i anleggsperioden må utredes grundig.

Kommentarer:

- 1) *Dette vil inngå i KU fase 2.*
- 2) *Dette inngår i program KU fase 2 for både veg og jernbane.*

B1k OSLO ENERGI, 29.06.94.

Ingen kommentarer til utredningen i denne fasen. Påpeker behov for nærmere samarbeid når detaljplanleggingen starter.

B1l A/S OSLO SPORVEIER, 01.07.94.

- 1) Utredningen er primært en veiutredning supplert med NSB's dobbeltspor og ikke en utredning for hele transportsystemet. Sammenheng mellom transport og arealbruk er ikke drøftet. Veiutbyggingen baseres på trendframskriving, annet kollektivtilbud enn NSB's er lite beskrevet og enkelte forutsetninger ved beregninger av kollektivprosjekter er tvilsomme og overraskende.

- 2) Anbefalingene bør bedre gjenspeile den ønskede utviklingen enn bare å demme opp om en gitt trendutvikling, som kanskje heller ikke er riktig.
- 3) **Veg:** Avklaring og tilrettelegging av forholdene slik at en større del av persontrafikken kan avvikles på nærtrafikktilbudet. Det presiseres at dette også må gjelde T-bane/bybane/trafikk. Dette må sees i forhold til hva Oslo makter/ønsker å ta imot av biltrafikk. Det kan ikke aksepteres en ytterligere utbygging av veianlegg inn mot byen, som i seg selv kan bidra til en vekst i privatbiltrafikken. Utbygging av kollektivtrafikken kombinert med restriksjoner for privatbiltrafikken er veien å gå.
- 4) **Jernbane:** Ingen merknader til trasévalgene men savner nytte/kostnadsvurderinger. Savner omtale av de andre banene i Oslo/Bærum. I de store knutepunktene må forgreiningseffekt bane til annen kollektivtransport videreutvikles.
- 5) **Konklusjoner:** Det er ikke nok å bygge ut transportsystemet langs E18-korridoren alene. 40% av sentrumsrettet trafikk ligger i Øvre Bærum. Det må derfor satses på løsninger for konsentrert utbygging ved knutepunkter og koordinert mating med gode omstigningsmuligheter. Raskere baneframføring og færre sentrumsnære langtidsparkeringsplasser er viktig. Spesielt oppgradering av Kolsåsbanen vil gi god effekt.

Kommentarer:

1-5) Innholdet i utredningen er bestemt gjennom meldinger etter plan- og bygningsloven og godkjente utredningsprogram. Disse er fastsatt av NSB Banedirektøren og Vegdirektoratet med bakgrunn i høringsuttalelser og etter forelegg for Miljøverndepartementet. KU fase 1 var en felles transportutredning for SVA/O og NSB fordi disse er de store "transportørene" i Vestregionen, spesielt over mellomstore avstander. Dette siste gjelder særlig NSBs kundegrunnlag. Dette til forskjell fra bynære tiltak som by-/buss/bane/trikk. Statens vegvesen foreslår i forslag til program for KU fase 2 at trikk, bane og buss utredes nærmere. Se for øvrig punkt A1 2, 5 og A3 1,5.

BÆRUM KOMMUNE.

Rådmannen har laget innstilling til Formannskapet. Saken ble deretter behandlet av Kommunestyret som i møte 26.10.94 fattet endelig vedtak. Dette er gjengitt nedenfor under B2.

B2 KOMMUNESTYRET, vedtak i møte 26.10.94.

- 1) **Jernbane:** Bærum kommune går inn for et stasjonsmønster med høyhastighetstog med stopp i Sandvika og på Lysaker samt at eksisterende stasjoner på lokalsporet opprettholdes, med muligheter for betjening av Fornebu i tillegg.
- 2) **Jernbane:** Dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom boligområder er uakseptabelt. Nåværende jernbanespor forbeholdes lokaltrafikk. Gjenåpning av nedlagte stasjoner på lokalstrekninger vurderes.
- 3) **Jernbane:** Bærum kommune ber om at både alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika med lokal sporsløyfe om Fornebu og alternativ J4 med 4 spor om Fornebu inngår i KU fase 2.
- 4) **Jernbane:** For å betjene trafikk fra Fornebu, bør det vurderes bybane og båtforbindelse Fornebu-Oslo.
- 5) **Jernbane:** Stabekk stasjon ønskes opprettholdt i begge alternativer.
- 6) **Jernbane:** I tillegg bør det utredes et alternativ der eksisterende Lysaker stasjon utbygges til en moderne kollektivterminal med tilfredstillende kapasitet og tilgjengelighet for å betjene flyplass-tog og fjerntog.

- 7) **Jernbane:** 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.
- 8) **Veg:** Bærum kommune støtter forslag om en styrking av E18 korridoren og ser positivt på Statens vegvesens foreløpige anbefaling av Fornebulinjen.
- 9) **Veg:** Bærum kommune avviser utvikling av en 4-felts Bærumsvei.
- 10) **Veg:** Avbøtende miljøtiltak for eksisterende E-18 må tas med i de videre utredninger.
- 11) **Veg:** Ny E-18 foreslås løst i tunnel også forbi Sandvika.
- 12) **Veg:** Ny Høvikvei Syd må bygges nå, uavhengig av framdrift for Vestkorridoren forøvrig.
- 13) **Veg:** Foreslått forbindelse fra Jar til Granfoslinjen avvises. Mer miljømessig akseptabelt forslag må utredes. En ny Vollsvei-forbindelse fra Jar til Lysaker prioriteres høyt.
- 14) **Veg:** Bærum kommune vil understreke betydningen av gode tverrforbindelser og at etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølge utredes.

Når det gjelder KU fase 2 vil Bærum kommune be om at:

- 15) Rollefordelingen mellom bruk av bil og kollektivtrafikk vurderes ytterligere i forhold til tider med høy trafikk. Det samlede kollektivtilbudet bør vurderes ytterligere, også tilrettelegging for busstransport også med direkte forbindelse til Oslo's nordlige næringslivsområder (Groruddalen) i rushtiden. I det videre arbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å styrke kollektivtrafikkandelen.
- 16) Konsekvenser for nærmiljø, problemsoner, estetikk, naturinngrep, støy (struktur- og overflatestøy) og trafiksikkerhet ved de forskjellige tiltak må vektlegges særlig. Avbøtende tiltak må inngå i utredningen.
- 17) Konsekvenser for direkte berørte institusjoner, bolig- og næringseiendommer blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet, med vekt på behov for sanering og erstatningsspørsmål.
- 18) Statens vegvesen og NSB gjennomfører KU fase 2 som et fellesprosjekt for å sikre et sammenhengende koordinert transportsystem.
- 19) **Jernbane:** Bærum kommune ønsker raskest mulig framdrift. Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og Lysaker må realiseres innen 1999 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

Kommentar:

- 1) *Dette er i tråd med den planlegging som nå foregår. Med unntak for Stabekk i J4-alternativet, men det arbeides for å løse dette.*
- 2) *I KU fase 2 vil oppgaven være å registrere/vurdere ulemper i boligområder, for deretter foreslå avbøtende tiltak. På dette grunnlag vil trasévalg foretas. Se forøvrig A2c 1. Resten av punktet: Til orientering.*
- 3) *Disse alternativene inkl. muligheten for å betjene Stabekk, inngår i den videre planlegging. Bybane og utbygging av kollektivterminal Lysaker vil bli utredet men må sees i sammenheng med planene for Fornebu. Se forøvrig A12 6.*
- 4) *Dette må avklares i kommunedelplan for Fornebu.*
- 5) *Stabekk opprettholdes som lokalstasjon i både H1 og H2 alternativene.*
- 6) *KU fase 2 har som primæroppgave framføring av dobbeltsporet. Men spesielt på Lysaker må man samtidig vurdere mulighetene for en kollektivterminal.*

- 7) *A/s Gardermobanen vurderer for tiden mulighetene for innsjekking på de aktuelle stasjonene.*
- 8) *Statens vegvesen har Fornebulinjen, B1, som et av de anbefalte alternativene som grunnlag for videre arbeid, men ikke betingelsesløst. Det er ikke ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som i alternativ B1.*
- 9) *Statens vegvesen kan ikke for all framtid avvise en utbygging av Bærumsveien i 4 felt, selv om vi vil se hvilke tverrforbindelser som gir best avlastning av Bærumsveien. Det er uansett ikke en 4-felts motorveg en bør bygge, men heller se på alternativer som å legge 2 felt i tunnel, eller en gate i 4 felt med kryss i plan, f.eks. rundkjøringer.*
- 10) *Avbøtende miljøtiltak på eksisterende E18 på både de strekningene som blir lokalveg og de som forblir del av E18 er en naturlig del av prosjektet for at vegen best mulig blir integrert i omgivelsene og i forhold til hvilken bruk den får.*
- 11) *I KU fase 1 er det ikke lagt inn tunnel forbi Sandvika hverken i planene eller i kostnadsoverslagene, og det vil bli kompliserte tekniske løsninger. Statens vegvesen er likevel positive til å se på løsninger for dette, da en ser muligheten for en stor miljøforbedring i området. Dette forutsetter at en får en god forbindelse mot E16 og lokalvegnettet fra E18.*
- 12) *Planarbeidet for Ny Høvikvei Syd varsles igangsatt i disse dager, men foreløpige beregninger kan tyde på at uten utbygging av Bærumsveien vil vegen ha liten verdi som tverrforbindelse. For å få den til å fungere som lokal samleveg vil en måtte gå inn med omfattende reguleringer og ombygginger av det eksisterende lokalvegnettet.*
- 13) *Statens vegvesen tar Bærum kommunes avvisning av forbindelsen Jar - Granfoss til etterretning. Vi vil derfor se på alternative tverrforbindelser hvor avlastning av Vollsveien blir en vesentlig forutsetning.*
- 14) *Gode tverrforbindelser er viktig for at vegsystemet skal fungere tilfredstillende. Derfor vil arbeidet med å finne de optimale linjene for tverrforbindelsene bli en viktig del av KU fase 2. Etappeløsninger og gjennomføringsrekkefølgen er en del av programmet for KU fase 2, og i den videre planleggingen av alternativene vil dette være av faktorene som teller også ved valg av løsninger.*
- 15) *Rollefordelingen mellom bil og kollektivtrafikk i rushtiden er interessant å studere nærmere. Det er grunn til å tro at fordelingen i disse tidsrommene er annerledes enn på yrkesdøgnbasis som er vurdert til nå. Slike studier vil imidlertid ha liten innvirkning på NSBs trasévalg/muligheter. I hovedsak er stasjonsmønsteret bestemmende for jernbanens rolle. Dette mønsteret blir fastlagt i forbindelse med KU fase 1 utifra overordnede vurderinger. Det som nå kan ha betydning for jernbanen er på makronivå restriksjoner på investeringer eller bruk av veg, som vil framtvinge en overføring fra privatbilisme til kollektivtilbud. På mikronivå er det infrastrukturen rundt stasjonene som har betydning. Det er derfor av mindre interesse for jernbanen å utføre KU fase 2 for nytt dobbeltspor som et fellesprosjekt sammen med Statens vegvesen. Statens vegvesen: I KU fase 2 vil vi utdype og synliggjøre hvordan en best mulig kan styrke kollektivtrafikken. I dette må flere aktører inn. Mye hviler på NSB som ryggraden i det lokale kollektivtilbudet, men også andre som Oslo Sporveier, SL og Samferdselssjefen må være med for å kunne konkretisere et kollektivtilbud. Statens vegvesen bidrar med utredning og bygging av kollektivtraséer, terminaler, innfartsparkering, sykkelparkering og andre tiltak som vil gi økt bruk av kollektivmidler blant de reisende.*
- 16) *Dette inngår i KU fase 2.*
- 17) *KU fase 2 vil avklare hvilke eiendommer som utifra NSBs planer blir direkte berørt av de nye sporene. For erstatning vil gjelde vanlige prinsipper om gjenkjøp av tilsvarende eiendom. Statens vegvesen: Også for eiendommer som blir berørte av vegutbyggingen vil de vanlige regler for gjenkjøp av tilsvarende eiendom gjelde. I tillegg vil krav om oppfyllelse av miljømål for støy/luftforurensning og landskap gjøre at en arbeider for å finne alternativ bruk av arealer i vegens omgivelser.*

- 18) **Se A2d 2.**
Samarbeidet mellom Statens vegvesen og NSB omkring kollektivsystemet fortsetter også i KU fase 2, da dette vil lette koordineringen for kommunene. Vi anser det for nødvendig at NSB deltar i arbeidet med å legge grunnlaget for et velfungerende lokalt kollektivtilbud.
- 19) *Når det gjelder ønsket om rask framdrift er dette i tråd med NSBs intensjoner. Utifra Stortingets oppfølging av ekstra satsningspakke i jernbaneplanen, er det alikevel ikke realistisk at dobbeltsporet får bevilgninger slik at det kan stå ferdig samtidig med Gardemobanen.*

B2a FORMANNSKAPET, møte 12.10.94.

Formannskapetets vedtak er med mindre unntak identisk med kommunestyrets vedtak. Formannskapet gjorde følgende endringer/tillegg sett i forhold til Rådmannens innstilling og forslag til vedtak (se påfølgende B2b):

- 1) **Jernbane:** Det gis muligheter for innsjekking av flypassasjerer til Gardermoen på en eller flere av følgende stasjoner: Lysaker, Sandvika, Asker. Dette vil redusere biltrafikken mot Oslo.
- 2) **Veg:** Ny E-18 foreslås løst i tunnel også forbi Sandvika.
- 3) **Jernbane:** Høyhastighetstog med stopp i Sandvika og Lysaker må realiseres innen 1999 når flytrafikken flyttes fra Fornebu til Gardermoen.

Kommentar:

Se B2 og B2b.

B2b RÅDMANNEN, innstilling til Formannskapet 28.09.94.

- 1) Etterlyser vurderingen av alt. sett i forhold til de "sentrale forutsetningene" i KU fase 1 rapporten.
- 2) Foreliggende utredning gir etter Rådmannens mening ikke godt nok grunnlag for å si at det ikke er noen direkte avhengighet mellom investeringer på vei, jernbane og bane. Det er nødvendig å utrede rollefordeling i rushtrafikk nærmere og modellen må oppgraderes med nye rev. tall for bosatte og arbeidsplasser. Dette arbeidet bør videreføres i KU fase 2.
- 3) **Veg:** Eksisterende veinett er mangelfullt og mangler en helhetlig oppbygging. Gjennom planlegging av nytt veinett må det bygges opp differensiert veinett som løser dagens problemer.
- 4) **Veg:** Det er 2 alternative strategier, satsning på indre linjen(Bærumsveien) eller den ytre linjen(E18-koridoren). Indre linje anbefales ikke fordi dette vil forsterke de ulemper som finnes idag langs Bærumsveien. Ytre linje anbefales av Rådmannen og han støtter SVA's foreløpige anbefaling av E18 i tunnel og eks. E18 frigjort til lokal hovedvei. På sistnevnte må det etableres tilfredstillende miljø på og langs veien.
- 5) **Veg:** Et nytt hovedveisystem må baseres på at en tilknytning mellom E18 og Granfoslinjen opprettholdes. Det må gis god tilknytning til Fornebu.
- 6) **Veg:** E18 vest for Blommenholm må vurderes nærmere i KU fase 2.
- 7) **Veg:** Et differensiert veinett er avhengig av gode og funksjonelle tverrforbindelser mellom Bærumsveien og E18.
- 8) **Jernbane:** På grunn av vesentlig økte ulemper for tilliggende boligområder, ønskes ikke nytt dobbeltspor med dagstrekninger.

- 9) **Jernbane:** Kommunen ønsker stasjonsmønster med stopp nytt spor i Sandvika og Lysaker. Alternativ H2 (med lokal sløyfe til Fornebu) og J4 utredes videre i KU fase 2.
- 10) **Jernbane:** Fordelingen mellom nytt dobbeltspor og lokalsporet bør utredes nærmere, herunder gjenåpning av lokalstasjoner. Stabekk stasjon er viktig og bør opprettholdes.
- 11) **Jernbane:** Lysaker stasjon må sees i lys av arbeidsplasskonsentrasjonen og utvidelsesmuligheter i gjeldende reguleringsplaner. Forholdet til Fornebu og utredning av en ny stasjon med utgang både mot Lysaker og Fornebu må utredes nærmere.
- 12) **Jernbane:** Framdriftsplanen for NSB har hurtigere tempo enn for vei. Det stilles spørsmål om det er hensiktsmessig å foreta trasévalg for NSB uavhengig av avklaringer av nytt veisystem og Fornebus etterbruk.
- 13) Det er behov for en videre samordning mellom NSB og Statens Vegvesen og at KU fase 2 lages som et felles produkt.
- 14) I KU fase 2 må problemsoner/områder vektlegges og unngås å skape nye. Målsettingen må være akseptable forhold langs hele transportsystemet.
- 15) Det bør konsekvensutredes hvordan løsningene påvirker gang- og sykkeltrafikk og effekten av innfartsparkering og sykkelparkering ved jernbanestasjoner.
- 16) I KU fase 2 bør legges større vekt på å begrunne faglige anbefalinger. Viktige resultater og konklusjoner må ikke forsvinne i en omfattende presentasjon.
- 17) **Kommuneplan:** Rådmannen mener at Bærum kommune ikke kan forplikte seg til den framdrift som NSB og Statens Vegvesen legger opp til.

Kommentar:

- 1) *Dette er kanskje noe spredt i materialet men rapporten fra KU fase 1 har i kapitlene 4, 5, 6 og 7 vurderinger av disse forholdene.*
- 2) *Se B2 15.*
- 3) *E18 er underdimensjonert i forhold til dagens trafikkbelastning. Dette sammen med et ikke helhetlig vegsystem medfører at for mye trafikk avvikes på samle- og lokalveger med dårlig standard. I E18 - korridoren kreves et parallellvegnett for lokal betjening i korridoren. Det trengs flere tverrforbindelser både i Bærum og Oslo for å effektivt få trafikk fra øvre deler av kommunene til/fra hovedvegene. Nye tverrforbindelser vil avlaste sterkt trafikerte lokalveger. Gang- og sykkelvegnettet er delvis utbygd, men for å bli gjennomgående og effektivt må også de bygges ut til fullverdig standard.*
- 4) *Se B2 8,9 og 10.*
- 5) *Statens vegvesen ønsker å tilrettelegge for en god og direkte tilknytning mellom E18 og Granfosslinjen. Også forbindelsen til Lysaker og Fornebu som svært viktige målpunkt i området vil bli prioritert. Dette gjelder også for kollektivfelt og gang- og sykkelveger.*
- 6) *Se B2 11*
- 7) *Se B2 12,13 og 14*
- 8) *Se B2 2.*
- 9) *Det nye sporet vil få stopp både i Sandvika og på Lysaker. I tillegg til H2 og J4 utredes også H1 videre.*
- 10) *Hensynet til kapasitet og miljø vil ligge til grunn for fordelingen mellom sporene. Men det er lite hensiktsmessig å binde opp fordelingen for all framtid. Stabekk stasjon vil kunne opprettholdes i H1 og H2 mens for J4 er dette mer usikkert.*
- 11) *I Alternativene H1 og H2 blir stopp på Lysaker en utvidelse av dagens stasjon. Denne har en god beliggenhet sett i forhold til både dagens og framtidig situasjon. For J4 er situasjonen noe annerledes. Fornebu og Lysaker ligger for*

langt fra hverandre til at det er naturlig at begge steder betjenes av samme stasjon. I J4 vil Lysakerstasjonen måtte prioritere kort avstand til det som er tyngdepunktet idag, området rundt eks. stasjon/E18. Avstanden fra stasjonen og ut i friluft (Fornebuveien) blir dermed lang.

- 12) *Se A2d 2, B2 19 og A12 6.*
- 13) *Se A2d 2.*
- 14) *Tas til orientering*
- 15) *Tas til orientering*
- 16) *Tas til etterretning*
- 17) *Formannskapet gjorde i sitt vedtak (se B2a 19) en endring på dette ved å knytte framdriften for dobbeltsporet sammen med framdriften for Fornebu.*

B2c BRUKERRÅDET FOR FISKEFORVALTNINGEN, 31.08.94.

- 1) **Jernbane:** Brukerrådet anbefaler: Indre linje Asker-Sandvika og Tunnellinje (G2) Sandvika-Skøyen.
- 2) Kryssing av vassdragene er ikke detaljert nok beskrevet
- 3) I KU fase 2 må det gis en detaljert beskrivelse av: Byggearbeidene rundt og kryssing av Neselva, Sandvikselva, Engervannet og evt. Lysakerelva, samt planer for deponering av spreng- og fyllmasser.

Kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Dette vil bli bedre beskrevet i KU fase 2.*
- 3) *Tas til etterretning.*

ASKER KOMMUNE

Asker reguleringsvesen har utarbeidet innstilling (B3a) til Plan- og utbyggingsutvalget. Deretter gikk saken via formannskapet til kommunestyret som fattet endelig vedtak.

B3 ASKER KOMMUNESTYRE, vedtak i møte 07.09.94.

- 1) **Veg:** Asker kommunestyre vil si seg enig i at eksisterende E18 også i fremtiden skal utgjøre den overordnede veitransportåre gjennom Asker. Dette krever imidlertid at europaveien m/kryss opprustes til tilstrekkelig kapasitet.
- 2) Etter kommunestyrets oppfatning er år 2010 en for nær planhorisont for kapasitetsberegning. Det må derfor utredes hvilken trafikkbelastning det er tale om lengre fram i tid for å sikre at det avsettes tilstrekkelig resurser til opprusting og for å ha et sikrere grunnlag for fastsettelse av bredden på den framtidige korridor.
- 3) **Veg:** En stor del av trafikkavviklingsproblemene på E18 i Asker er knyttet til manglende kapasitet i kryssene, samtidig som manglende planavklaring og opprusting av kryssene skaper problem for arealbruken i de tilstøtende områder. Kommunestyret vil derfor sterkt presisere nødvendigheten av rask planavklaring og opprusting av motorveikryssene samt at bygging av Drøbaktunnelen må framskyndes.
- 4) **Jernbane:** Angående nytt dobbeltspor for jernbanen vil kommunestyret fremholde at den foreliggende utredning synes å bekrefte Asker formannskaps tidligere uttrykte standpunkt om at indre linje (traséen nordvest for eksisterende bane) er å foretrekke.
- 5) **Jernbane:** Kommunestyret kan si seg enig i at områdene langs Spikkestad-banen både i Asker og Røyken kan utgjøre et betydelig utbyggingspotensiale med henblikk på å

- tilrettelegge for øket kollektivtrafikkandel. For å representere et attraktivt resisetilbud, må imidlertid Spikkestadbanen gis en langt bedre trafikkfrekvens enn tilfellet er idag.
- 6) Ved en framtidig omfattende etablering av næringsvirksomhet i Fornebuområdet er det viktig å etablere gode kollektivreisemuligheter ikke bare mot Oslo men også vestover.
 - 7) Det bør etter kommunestyrets side arbeides videre med planene om å nytte Fornebuområdet som deponi for overskuddsmasser.
 - 8) Til utredningsprogrammene for KU fase 2 vil kommustyret presisere nødvendigheten av å utrede tiltak for å redusere miljøkonsekvensene av den forestående utbygging/opprusting av transportårene i Vestkorridoren og da i særlig grad støyulempene og luftforurensningene.

Kommentar:

- 1) *Det legges opp til at en utvidelse av E18 øst for Holmen skal gi en tilfredsstillende kapasitet ut ifra de trafikkprognoser som er framkommet under prosessen.*
- 2) *Kapasitetsberegninger for vegtrafikken lengre fram i tid enn 2010 vil innebære at usikkerheten blir stor. Det kan stilles spørsmålsteget om fordelene ved meget usikre prognoser er større enn ulempene. Under den videre planprosess gjøres det imidlertid løpende vurderinger på om planhorisonten bør utvides. Det er imidlertid viktig å reservere arealer langs E18 (Holmen - Asker) slik at en utvidelse er mulig.*
- 3) *I KU fase 2 vil det bli foretatt en ytterligere detaljering av transportanalysen slik at delstrekninger og viktige kryss kan analyseres bedre. Planleggingen av Drøbaktunnelen er i full gang og tunnelen vil kunne stå ferdig i 1999.*
- 4) *Tas til orientering*
- 5) *I arbeidet med planene for Asker stasjon arbeides det med å gi Spikkestadbanen en god tilknytning til hovedsporet. Trafikkfrekvensen på Spikkestadbanen må vurderes oppimot trafikkgrunnlag og lønnsomhet.*
- 6) *Tas til orientering. En god kollektivtilknytning i Fornebuområdet mot vest bør kunne løses i det videre arbeid.*
- 7) *NSB har bedt om at dette tas med i kommunedelplanleggingen for Fornebu. Statens vegvesen vil i samarbeid med de berørte kommuner i KU fase 2 foreta en videre utredning av mulige massedeponier, med vurderinger av kapasitet, egnethet, tiltak/forholdregler, adkomst og transport.*
- 8) *Tas til etterretning. Detaljeringsgraden på vurderinger av miljøkonsekvenser av den forestående utbygging vil bli øket i KU fase 2.*

B3a PLAN- OG UTBYGGINGSUTVALGET, 19.08.94.

Kommunestyrets vedtak er med mindre unntak lik Plan- og utbyggingsutvalget sitt vedtak. I reguleringsseksjonens innstilling er i tillegg kommentert:

Jernbane: Innføring av dobbeltsporet til Asker stasjon. Foreslått løsning får store konsekvenser for boligbebyggelsen langs deler av eks. spor. Muligheten for å skyve baneanlegget mot nordvest har derfor vært vurdert. Dette har imidlertid større ulemper enn fordeler fordi bebyggelsen langs Asker Terrasse får større problem og videre at ny transportterminal og tilstøtende bygg får areal- og framdriftsmessige problem. En slik løsning anbefales ikke.

Kommentar:

NSB har utredet forskjellige varianter for innføring av dobbeltsporet til Asker stasjon. Rent baneteknisk er det fullt mulig å legge traséen på nordvest-siden. Utifra ønske fra kommunen er dette imidlertid ikke tatt med videre.

B3b ASKER NÆRINGSRÅD, styremøte 12.12.94.

Slutter seg til hovedprinsippene i kommunestyrets vedtak.

- 1) Rådet understreker betydningen av at anleggene dekker framtidige behov og gjennomføres i raskt tempo.
- 2) **Jernbane:** Det vil ha negative konsekvenser for bedrifter i regionen at jernbaneforbindelse til Gardermoen ikke vil være operativ til åpningen av ny flyplass.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering*
- 2) *NSB Gardermobanen a/s legger opp til at både Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker skal betjenes av Gardermotog fra det tidspunktet ny hovedflyplass åpnes.*

B3c LANDBRUKSNEMNDA I ASKER, møte 30.08.94.

- 1) Asker landbruksnemd har ingen kommentarer til konsekvensutredningen og tilrår forslaget til utbedring av E18 mellom Holmen og Sandvika. Asker landbruksnemd går inn for "indre linje" til forslag for ny jernbanetrasé.
- 2) Asker landbruksnemd ber om at konsekvenser på kort sikt (anleggstrafikk, masselagring o.l.) blir klargjort.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til etterretning. Dette vil bli utført i KU fase 2 som vil foregå parallelt med utarbeidelsen av kommunedelplanene for prosjektet.*

Vedlegg C: Velforeninger, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer

C1 SOLLERUD VEL, 07.10.94

- 1) **Jernbane:** Primært ønske er tunnel uten stopp på Lysaker, utifra dette er G2 den beste. Det kan aksepteres alternativ H4 (Lysaker sør) under forutsetning av at Lysaker får et godt veinett uten at bolig og boligens nærområde blir brukt til trafikkareal.
- 2) **Jernbane:** Lysaker stasjon bør bygges under Lagåsen med nedgang både fra Lysaker og Fornebu.
- 3) **Jernbane:** Dagsone ved Sollerud (H2) er ikke akseptabelt. Kort dagstrekning med liten utsikt vil ikke ha noen betydning for de togreisende. Støybelastningen på Sollerud skal ikke øke.
- 4) **Jernbane:** Det brukes for lave kostnader for boliger. Prosjektets rentabilitet er for dårlig. Innsparte kostnader i form av redusert reisetid er svært liten sett i forhold til investeringskostnadene.
- 5) **Veg:** Vellet ønsker primært alternativ B. Tunnelinslag ved Vækerø må komme minst mulig i konflikt med Vækerøstuene. Støtter Lysakerelvrens Næringsvels forslag til strakstiltak på lokalveinettet.
- 6) Store deler av Sollerud ligger på leire. Det må tas hensyn til dette ved valg av tunneltrasé og driftsmåte. Bygningenes tilstand må registreres.
- 7) **Jernbane:** Arealbehov ved IC-stopp på Lysaker må utredes
- 8) **Jernbane:** Sollerud vel ønsker så tidlig som mulig å delta aktivt i den videre planleggingen.
- 9) **Jernbane:** Støykonsekvenser for boliger som følge av støyreflekser fra eksisterende og planlagte bygninger må vurderes.
- 10) **Jernbane:** Slitt materiell medfører mer støy. Utbyggingen fører til øket vedlikeholdsbehov. Er det penger til dette?

Kommentar:

- 1) *G2 vil ikke bli tatt med i den videre planlegging (KU fase 2). NSB anbefaler at hurtigtogsporene betjener Lysaker stasjon. Dette er i samsvar med ønsker fra både Oslo og Bærum kommuner. Alternativ J4, Fornebu Nord (som i trasé er svært lik H4) tas med i videre planlegging.*
- 2) *I alternativ J4 ligger stasjonen under Lagåsen. Se ellers B2b 11.*
- 3) *Velges H1 eller H2 med stopp i dagen på Lysaker er det ikke mulig å unngå dagstrekning mellom Lysaker og Vækerø. Stasjonen ligger for høyt i forhold til terrenget. Stasjon i dagen har svært stor betydning for de togreisende fordi tilgjengelighet, brukervennlighet og komfort er bedre enn hvis stasjonen ligger under bakken.*
- 4) *Boligkostnadene vil vurderes på nytt i KU fase 2. Uansett vil endringer i eiendomsverdier utgjøre så liten del av prosjektets total kostnad at det vil ha liten betydning for valg av trasé. Når det gjelder prosjektets rentabilitet må sparte tidskostnader i form av redusert reisetid sees over flere år ikke bare ett. Sparte driftskostnader, økte billettinntekter og samfunnsøkonomiske virkninger som f.eks. mindre forurensning må også medregnes.*

- 5) *Vellets ønske tas til etterretning, men i anbefalingen i KU fase 1 kommer det fram at det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel for E18 som vist i alternativ B1.*
- 6) *I KU fase 2 vil dette belyses nærmere. Om hver enkelt bygning skal tilstandsregistreres vil først avklares i byggeplanfasen. Det vil da sannsynligvis også foretas supplerende grunnundersøkelser.*
- 7) *I forbindelse med konsekvensutredningen utarbeides sporplan for Lysaker stasjon. Sammen med nødvendig omlegging av veganlegg, brukonstruksjoner og terminalfunksjoner vil arealbehovet bli vurdert og belyst i KU fase 2.*
- 8) *Vellene vil, i samarbeid med kommune, bli innkalt til møter. Det vil også noe senere i prosessen bli avholdt åpne møter.*
- 9) *Støy vil bli vurdert i KU fase 2. Det vil da angis støynivåer, antall berørte osv. Det vil også vises prinsippløsninger for støydemping. Støy ved den enkelte bolig/eiendom og detaljer ved skjermingstiltak vil først framkomme i reguleringsplan.*
- 10) *Ja.*

C 2 NEDRE ABBEDIENGEN VEL, 13.09.94.

- 1) **Jernbane:** Enhver åpen trasé langs Harbitzalleen er fullstendig uakseptabel. Traséen vil ødelegge landskap og miljø, dele bydelen i 2, riving av boliger, støy/støv/rystelser ved tunnelåpning og umuliggjøre bygging på deler av Olsens Enke-tomta.
- 2) **Jernbane:** Vellet slutter seg til Oslo kommunes forslag til trasé innenfor de områder NSB disponerer. Alternativt ønskes H1 daglinje ev. i kombinasjon med tunnellinje H2.
- 3) **Jernbane:** NSB må tenke nytt og langt framover. En naturlig løsning vil være tunnel fra Oslo S til Lysaker/Fornebu.

Kommentar:

- 1) *Store deler av området langs Harbitzalleen øst for Sigurd Iversens blir berørt hvis et av alternativene H2 eller J4 blir valgt. I KU fase 2 vil det legges vekt på å redusere inngrep og ulemper. Konkret vil disse alternativene i KU fase 2 tas med miljøkulvert fra tunnelinnslaget ved Elmholt og tilbake til like øst for Sigurd Iversens vei.*
- 2) *Oslo kommunes forslag til trasé (eksisterende trasé fra Skøyen til Bestum og deretter utgående spor i tunnel til Vækerø) tas med som alternativ i KU fase 2.*
- 3) *Se B1c 5 og A2 10.*

C 3 BÆRUM VELFORBUND, 28.10.94.

- 1) I et tett bebygget område som Bærum må hensynet til miljøet og til de mange som blir berørt, komme i første rekke.
- 2) **Jernbane:** Det aksepteres ikke noen annen løsning enn at det nye dobbeltsporet legges i tunnel fra Lysaker til Sandvika og videre over Jong/Skuidalen. Tunnelen gjennom Skuidalen bør legges slik at det ikke blir nødvendig å krysse dalen i åpen trasé. En dagstrekning fra Lysaker til Høvik vil være ødeleggende for miljøet og medføre riving av hus og idrettsarealer.
- 3) **Jernbane:** Nåværende trasé for lokaltoget må beholdes, nedlagte stasjoner bør gjenåpnes. Forbundet går sterkt imot at Stabekk stasjon nedlegges.
- 4) **Jernbane:** Parkeringskapasiteten ved stasjonene bør utvides.
- 5) **Jernbane:** En tunnel bør gå i rett linje fra Lysaker til Sandvika. Det er unødvendig å svinge utenom Fornebu. Det er ikke behov for fjerntrafikk dit. Lysaker stasjon bør utvikles til en trafikkterminal for fjerntrafikken med parkeringsmuligheter for personbil og bussterminal for Fornebu/Snarøya-trafikk.

- 6) **Veg:** E18 korridoren bør bygges ut videre. Dette vil utvilsomt bidra til at biltrafikken vil øke og nærme seg grensen for hva Oslo kan absorbere. Er det likevel nødvendig å bygge ut E18, anbefales det at dette skjer langs nåværende trasé. Det understrekes behovet for avbøtende tiltak. Kollektivtrafikk må gis høy prioritet.
- 7) **Veg:** Bomstasjonen ved Maritim er en flaskehals og bør legges ned snarest. Det bør treffes tiltak på Lysaker feks. ved å forlenge 3.feltet inn mot byen, fram til Vækerø.
- 8) **Veg:** Forbundet går imot utbygging av Bærumsveien til 4 felter. Den foreslåtte forbindelsen fra Jar til Granfoslinjen avvises.
- 9) **Veg:** Forbundet understreker på sterkeste behovet for snarlig bygging av Ny Høvikvei Syd og opprusting av Vollsveien fra Jar til Lysaker. De øvrige tverrforbindelser bør utstå inntil videre.

Kommentar:

- 1) *Både veg og spesielt baneutbyggingen er, sett i en større sammenheng miljøtiltak. Der hvor det oppstår areal- eller miljøkonflikt må dette vurderes og utredes. Deretter må foreslås avbøtende tiltak.*
- 2) *Tunnel generelt se A2c 1. Tunnel i Skuidalen tilhører Konsekvensutredningen for Ringeriksbanen. Dobbeltsporet Skøyen-Asker tar kun for seg avgreiningene.*
- 3) *Med unntak av Stabekk som kan være vanskelig å betjene i J4 alternativet, opprettholdes nåværende stasjoner.*
- 4) *Se B1e 1.*
- 5) *Fjerntoget skal ikke stoppe på Fornebu. Forøvrig se A12 6.*
- 6) *Et ønske om at utbyggingen av E18 skjer langs eksisterende trasé er innenfor den anbefaling som foreligger i KU fase 1. Alternativ C er med videre, i kombinasjon med andre alternativer (B og vegdelen av D4). Avbøtende miljøtiltak på eksisterende E18 på både de strekningene som blir lokalveg og de som forblir del av E18 er en naturlig del av prosjektet for at vegen best mulig blir integrert i omgivelsene og i forhold til hvilken bruk den får. Når det gjelder styrking av kollektivtrafikken vil vi i KU fase 2 utdype og synliggjøre det på en best mulig måte.*
- 7) *I forbindelse med etablering av bompengeringen ble det slått fast at bompengene skulle finansiere en gitt mengde prosjekter innenfor en gitt tidshorisont (rundt år 2005). Det er pr. idag ikke kommet noen vedtak som har endret dette. Når det gjelder antall felt på E18 vil dette bli gjenstand for en grundig vurdering i den videre planlegging.*
- 8) *Se B2 9 og B2 13.*
- 9) *Se B2 12 og B2 13.*

C4 MALURTAASEN VEL, 13.09.94.

- 1) **Jernbane:** Nåværende arealbruk inntil eksisterende jernbanetrasé må beholdes. Det lokale transporttilbud som er enkelt og godt, må opprettholdes eller forbedres. Småstasjoner må ikke legges ned. En daglinje for hurtigtog og godstrafikk vil gjøre både eiendommer og beboere skadelidende.
- 2) **Jernbane:** Konklusjon: Oppretthold nåværende 2-spors trasé for lokaltrafikk og legg trasé for hurtigtog og godstrafikk i tunnel fra Skøyen.

Kommentar:

- 1) *NSB anbefaler å gå videre med 3 alternativer for nytt dobbeltspor. Ett av disse, J4 kan medføre at eksisterende spor blir frigjort fra Lysaker til Stabekk og at Stabekk stasjon muligens blir nedlagt. (Dette på grunn av krav til stigning og kurvatur på linjen). I de 2 andre alternativene H1 og H2 blir det i denne delen av Bærum varierende grad av inngrep. Bortsett fra muligens Stabekk stasjon vil ingen lokalstasjoner nedlegges.*

- 2) **Det er ønske både fra Oslo og Bærum kommuner samt NSB at det nye hurtigtogsporet stopper på Lysaker. Det er også meget sterkt ønskelig at stasjonen blir liggende i dagen utifra hensynet til brukervennlighet og økonomi. Det er utifra dette ikke ønskelig at hurtigtogtraséen ligger i tunnel hele veien fra Skøyen. Se ellers A2c 1.**

C 5 MALURTAASEN VEL, 30.09.94.

- 1) **Veg:** Det er vanskelig å ta stilling til de utarbeidede forslag. Vellet imøteser mere konkrete og utredede planer før de tar stilling til noe bestemt alternativ. Videre planlegging må ta hensyn til miljø og sikkerhet. Vegnettet vil få en svært lang levetid. Gode løsninger bør derfor gå foran økonomiske besparelser. Traséene bør ligge under jorda.

Kommentar:

- 1) **I KU fase 2 vil detaljeringsgraden bli større og planene mer konkrete. Miljø og sikkerhet blir tatt hensyn til. Noen strekninger av ny veg vil sannsynligvis ligge i tunnel, men i vår anbefaling av videre arbeid med løsninger sier vi at en tunnel tilsvarende alternativ B1 er for lang.**

C 6 TANUM VEL, 14.09.94.

- 1) **Jernbane:** Det er uoverenstemmelse mellom trasé på kartet og beskrivelsen i punkt 4.22.
- 2) **Jernbane:** Vellet minner om kommunestyrets vedtak om Ringeriksbanen. Bærum kommune anbefaler primært alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres. Det forutsettes at dette også har gyldighet for dobbeltsporet.
- 3) **Jernbane:** Med bakgrunn i de ufullstendige opplysninger som foreligger ønsker ikke Vellet å ta stilling til trasé. De ber om å bli underrettet om den videre planleggingen.
- 4) Ingen kommentarer til programmet for KU fase 2.
- 5) **Veg:** Slik dette er beskrevet i transportutredningen berøres ikke Tanum vel direkte og de har derfor ingen bemerkninger.

Kommentar:

- 1) **Vi antar at med uoverenstemmelse menes at det på kartet ikke er vist trasé helt inn til Sandvika. Vi beklager dette, men henviser til planer på kartverk i 1:5000 som senere er oversendt vellene.**
- 2) **Grunnundersøkelser i området på Jong viser stor dybde til fjell. Slik traséene er tegnet til nå vil stor del av anleggsarbeidet måtte utføres i åpen sjakt og deretter tilbakefylles(miljøkulvert). For å gjøre disse inngrepene minst mulig vil traséene bli noe endret i forbindelse med KU fase 2 planleggingen.**
- 3) **KU fase 1 skal ikke velge trasé men kun sile ut et knippe alternativer det skal arbeides videre med. KU fase 2 som er mer detaljert skal danne grunnlag for valg av jernbanetrasé i kommunedelplanprosessene.**
- 4) **Tas til orientering.**
- 5) **Tas til orientering.**

C7 SELSKAPET TIL SANDVIKENS VEL, 29.08.94.

- 1) **Jernbane.** Sandvika berøres sterkt av planen. Stedet har allerede betydelige miljøproblemer som vil forverres hvis Gardermo-togene og Bergensbanen skal føres gjennom. Løses ikke dette på en forsvarlig måte, må banene føres under jorden.
- 2) **Jernbane.** Det har ingen åpenbar nytteverdi at Sandvika blir en stasjon på Bergensbanen.

- 3) **Veg.** Miljøforhold langs belastede veger må forbedres. Et deltiltak i den forbindelse kan være tunnel Engervannet-Skytterdalen.

Kommentar:

- 1) *Det nye dobbeltsporet vil følge dagens jernbanetrasé. Stasjonen bli liggende som idag. Fra stasjonen og vestover vil det måtte skje breddeutvidelser og nye brukonstruksjoner. I KU fase 2 vil det bli tillagt stor vekt på å belyse dagens og framtidig situasjon i dette området.*
- 2) *Vi noterer oss dette synspunktet men savner begrunnelsen.*
- 3) *Tunnel Engervannet - Skytterdalen har ikke vært vurdert i denne sammenheng, men oppfattes mer som en del av Sandvikaringen, og en avlastning av Leif Larsens vei.*

C8 LYSAKER VEL, 30.09.94.

- 1) **Bane.** Vellet motsetter seg løsninger som medfører forringelse av bomiljøet. Det anbefales derfor sterkt å legge dobbeltsporet i tunnel. H2 alternativet bør inneholde tunnel helt fram til Lysaker stasjonsområde.
- 2) **Bane.** Vellet mener at H1 lokalsporvarianter i tunnel mellom Stabekk og Lysaker medfører at framføringen av hurtigtogene vil skje på dagens trasé. Vellet er imot dette.
- 3) **Bane.** Det ønskes ikke lokaltog i sløyfe om Fornebu, hvis dette medfører nedleggelse av Stabekk stasjon.
- 4) **Bane.** Det settes spørsmålsteget ved behovet for at hurtigtog stopper på Lysaker. Adkomst dit kan skje med lokaltog.
- 5) **Veg.** Alternativene A og B "Fornebulinjen" med lange tunnelstrekninger ansees å være best på grunn av at miljøproblemene reduseres og lokalvegnettet avlastes. Alternativ C er lite ønskelig.
- 6) **Veg.** Ny Bærumsvei fra Jar til Granfosslinjen i bru over Lysakerelva ansees som uheldig.

Kommentar:

- 1) *Se A2c 1. Tunnel for H2 alt. se C1 3.*
- 2) *Tas til orientering. Videre bearbeiding av traséene vil skje i KU fase 2.*
- 3) *Tas til orientering. Se A1 10.*
- 4) *Både idag og i framtida (når utbyggingen etter gjeldende planer er gjennomført) er Lysaker et viktig kollektivknutepunkt. Behovet for å reise direkte herfra bla. til Gardermoen er stort. Både Oslo og Bærum kommuner ønsker at nytt dobbeltspor har stopp på Lysaker.*
- 5) *Alternativene A og B vil miljømessig sett være gunstige alternativer. Imidlertid vil kombinasjoner av de ulike alternativer kunne inneholde løsninger som er gode med tanke på å redusere dagens miljøproblemer. Uansett alternativ må det etableres et godt lokalvegssystem som må kunne ta en god del trafikk. Dette vil bety at endel av dagens lokalveger blir avlastet.*
- 6) *Se B2 13*

C9 FORENINGEN TIL FORNEBUS VEL, 27.09.94.

- 1) **Jernbane.** Lysaker stasjon bør utvikles videre for både lokal- og fjerntog. Lokaltog til Fornebu må ikke medføre at Stabekk stasjon legges ned.
- 2) **Veg.** Vellets områder er idag sterkt miljøbelastet. Tunnelløsninger og da spesielt Alternativ B "Fornebulinjen" foretrekkes.

- 3) **Veg.** Nytt kryss med Snarøyveien må utredes med henblikk på miljøkonsekvenser for nærområdene.
- 4) **Veg.** For neste utredningsfase ønskes det at det etableres en referansegruppe hvor representanter for de berørte vellene deltar.

Kommentarer:

- 1) *I alle de 3 alternativ som NSB foreslår å utrede videre, er Lysaker stasjon vist som stasjon både for lokal- og fjerntog. Blir alternativet J4 valgt får lokalsporet en svært dårlig linjeføring hvis det skal innom Stabekk. Betjeningen av Stabekk i dette alternativet er derfor usikker.*
- 2) *Se B2 8.*
- 3) *I KU fase 2 vil de ulike vegalternativene bli bearbeidet med hensyn på trasévalg, og det vil bli sett på miljøkonsekvenser for nærområdene.*
- 4) *Tas til orientering.*

C10 BLOMMENHOLM VEL, 22.09.94.

- 1) **Jernbane.** Vellet etterlyser tilbakemelding fra NSB på tidligere henvendelse, men erfarer likevel at tunneltrasé synes sikret.
- 2) **Jernbane.** Det understrekes behovet for en betryggende og detaljert klargjøring av miljøkonsekvenser.
- 3) **Jernbane.** Uttak av masser må ikke skje ved tverrslag. Tunneldriften må prioriteres utifra hensynet til minst mulig miljø- og støyulempet for berørte boligområder. Transport av masser må skje via NSBs egne traséer.
- 4) **Jernbane.** Kartmaterialet er foreldet. Dette må oppdateres.

Kommentar:

- 1) *NSB beklager dette, men håper at dette dokumentet og den videre utredningen gir svar på de spørsmål vellet har/hadde. Utifra informasjon fra utførte grunnundersøkelser antas det at alle traséalternativene vil kunne passere Blommenholm i tunnel.*
- 2) *Tas til orientering. Dette vil ivaretas i KU fase 2.*
- 3) *Uttak og transport av masser vil inngå som del av utredningen KU fase 2. Anleggsarbeidene/fasene vil bli beskrevet og transportveger/deponier/tverrslag vil bli utredet. En vil likevel be om forståelse for at anlegg i denne størrelsesorden vil medføre noen ulemper mens det pågår.*
- 4) *På det nivået som KU fase 1 representerer (skal danne grunnlag for valg av strategi) må kartgrunnlaget ansees for godt nok. Den videre planlegging (KU fase 2 og framover) vil foregå på et nyere og oppdatert kartgrunnlag.*

C11 VESTRE STABEKK VEL, 28.10.94.

- 1) **Jernbane.** Vellet kan ikke akseptere noen annen løsning enn at sporene for fjerntrafikken legges i tunnel hele vegen fra Lysaker til Sandvika. Tunnel bør gå i mest mulig rett linje mellom disse stasjonene uten å svinge om Fornebu.
- 2) **Jernbane.** Nåværende spor opprettholdes som lokalspor uten nedlegging av Stabekk stasjon, eventuelt med gjenåpning av nedlagte stasjoner. Lysaker stasjon bør utvikles til terminal for fjerntrafikken (inkl. Gardermoen).
- 3) **Veg.** Vellet mener at en videre utbygging av E18 vil bidra til at biltrafikken øker. Skjer en slik utbygging bør denne skje langs nåværende trasé, eventuelt ved anleggelse av en Fornebulinje.

- 4) **Veg.**
 - Vellet går sterkt imot utbygging av Bærumsveien til 4 felter.
 - Forbindelse fra Jar til Granfosslinjen avvises.
 - Det er stort behov for Ny Høvikvei Syd og opprusting av Vollsveien.
- 5) Tiltak for å øke kollektivtrafikken på bekostning av biltrafikken må gis høy prioritet.

Kommentar:

- 1) *Se A2c 1 og A12 6.*
- 2) *Se C9 1.*
- 3) *Se C3 6.*
- 4) *Se B2 9, B2 12 og B2 13.*
- 5) *Tas til orientering*

C12 JAR VEL, 06.10.94.

- 1) Utredning fase 1 er ikke fullgod og gir ikke tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper. De som er valgt er ikke dekkende. Vellet anser at de beste løsningene består av en blanding av flere alternativer.
- 2) Kostnadsaspektet for trasévalg skal sees i forhold til en levetid på 50-100år.
- 3) **Jernbane.** Vellet foreslår primært samtlige spor i tunnel med underjordiske stasjoner. Sekundært lokaltrafikken på eks. spor og resten på nye spor.
- 4) **Veg.** E18 foreslås i tunnel fra Hjortneskaia til Fornebu og videre til Sandvika vest.
- 5) **Veg.** Parallellvegssystemet i Bærum må opprustes. Forslag er vist på kartskisser.
- 6) **Veg.** Ny veg Jar-Mustadkrysset vil gi et utilbørlig stort inngrep i lokalmiljøet. Forbindelsen må legges i tunnel. Alternativt kan sees på forbindelse fra Bærumsveien til Vækerø og med minimum tilslutning til Ring3 vestover. Forslag er vist på kartskisser.
- 7) KU fase 2. Det er for tidlig å ta stilling til om programmene for KU fase 2 er tilfredstillende før planene er bearbeidet mht. innkomne merknader og endringsforslag til KU fase 1. Endringsprogrammene for KU fase 2 bør være av en mere detaljert art enn det som er foreslått.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering*
- 2) *Tas til orientering*
- 3) *Primært: Alternativet J4 kan medføre at eksisterende bane blir nedlagt fra Skøyen til Stabekk. Forøvrig Se A2c 1. Sekundært: Alternativet H2 går i tunnel fra Skøyen til Sandvika bortsett fra strekningen Vækerø-Lysaker. Alternativet H1 innebærer at lokal- og fjerntogtrafikk i prinsipp følger samme trasé. KU fase 2 og videre gjennom kommunedelplanprosessene skal velge mellom alternativene.*
- 4) *Se B2 8.*
- 5) *Uansett alternativ som blir valgt må det etableres et godt lokalvegssystem som må kunne ta en god del trafikk. Dette vil bety at endel av dagens lokalveger / parallellveger blir avlastet.*
- 6) *Se B2 13.*
- 7) *Tas til orientering.*

C13 EIKSMARKA VEL, 12.09.94.

- 1) **Veg.** Griniveien. Det framgår ikke klart denne vegens rolle i framtidig vegsystem. Den er overbelastet og er et miljø- og trafikksikkerhetsproblem idag. Dette må løses uavhengig av transportutredningen.
- 2) Baneforlengelser. Utredningen inneholder ikke noe om forlengelse av Østeråsbanen. Dette bør inngå i det videre planarbeid.
- 3) Overskuddsmasser. Vellet vil peke på Fossum steinbrudd som en mulighet.

Kommentarer:

- 1) *Griniveien og vurderinger rundt den er ikke med i denne sammenheng. Det kan opplyses om at det er nylig utarbeidet en prinsipplan for Griniveien som tar for seg bl.a. miljø og trafikksikkerhet.*
- 2) *Forlengelse av Østeråsbanen til Bekkestua-Sandvika er presentert/vurdert i kapittel 3.26 "Maksimal kollektivsatsning"*
- 3) *KU fase 2 vil inneholde vurderinger av massedeponier og konsekvenser i anleggsperioden. Fossum steinbrudd tas til orientering, men vil neppe dekke mer enn en liten del av behovet.*

C14 KROKVOLLEN VEL, 12.09.94.

Vellet har på nåværende stadium i planprosessen verken resursser eller kompetanse til å uttale seg. I den forestående kommuneplanprosessen vil vellet prioritere de løsninger som legger opp til :

- Veg og jernbane i tunnel fra Lysaker til Høvik.
- Stabekk stasjon opprettholdes.
- Grøntarealer og friområder båndlegges i minst mulig grad.
- Støy- og forurensningsbelastningene blir minst mulig.

Kommentar:

Tas til orientering.

C15 RINGSTABEKK VEL, 29.09.94.

- 1) **Veg.** Vellet tar sterk avstand fra forslaget om hovedvegsystem C med Bærumsveien utbygget til 4-felts veg. Hovedvegssystem A synes bedre.
- 2) Vellet er forundret over at Kolsåsbanen i liten grad sees i sammenheng med utbygging-planene for vegnettet.

Kommentar:

- 1) *Se B2 9.*
- 2) *Effekten av en utbygging av Kolsåsbanen til T-banestandard er vurdert i kapittel 3.14.*

C16 BEKKESTUA VEL, 26.09.94.

- 1) **Jernbane:** Nytt jernbanspor for fjerntog bør i størst mulig grad legges i tunnel, med stopp på Lysaker og i Sandvika.
- 2) **Jernbane:** Nytt dobbeltspor bør ikke legges ved siden av eks. spor på strekningen Lysaker-Høvik.
- 3) **Jernbane:** Nåværende spor opprettholdes for lokaltrafikk. Stabekk stasjon legges ikke ned.
- 4) **Jernbane:** Tviler på behovet for jernbane til Fornebu.

- 5) **Veg:** Kapasiteten på E18 må økes. Tunnelløsning er aktuelt.
- 6) **Veg:** Bærumsveien bør utbedres men ikke til 4 felt.
- 7) **Veg:** Ny Høvikvei Syd må bygges.
- 8) **Veg:** Planer for veg fra Gjønnnes via Bekkestua og langs Gml. Ringeriksvei bør skrinlegges.

Kommentarer:

- 1) *Se A2c 2.*
- 2) *Av de 3 alternativene det anbefales å arbeide videre med er det ett (H1) som innebærer utvidelse/utretting av dagens trasé og at lokaltog og hurtigtog går i samme trasé på store deler av strekningen*
- 3) *I alternativene H1 og H2 opprettholdes lokaltrafikken på nåværende spor. I alternativet J4, hvor både lokal- og hurtigtogsporene går via Fornebu, er det usikkert om Stabekk kan opprettholdes som lokalstasjon. Dette har sammenheng med krav til kurvatur og stigning.*
- 4) *Se C3 5.*
- 5) *Tas til orientering.*
- 6) *Se B2 9.*
- 7) *Se B2 12.*
- 8) *Det er behov for en tverrforbindelse mellom Bekkestua og Fornebuområdet. Det arbeides videre med plasseringen av en slik evt. forbindelse. Det kan synes som om denne forbindelsen bør ligge lengre øst enn det vellet har beskrevet.*

C17 ØSTRE STABEKK VEL, 15.09.94.

- 1) Utgangspunktet for både veg og jernbanepanleggingen bør være at løsninger skal gjennomføres med et minimum av skade for de husstander som blir berørt. Om mulig bør det tilstrebes at bomiljøene får en forbedring sett i forhold til dagens forhold.
- 2) **Jernbane.** Alt annet enn tunnelløsninger er uaktuelt. Vellet ønsker utifra dette at tunnellinje H2 ønskes prioritert ved videre detaljutredninger.
- 3) **Veg.** Vellet finner utredningen lite anvendelig for en konkret vurdering av vegsiden. Generelt vil tunnelløsninger inn mot Oslo være ønskelig.

Kommentarer:

- 1) *Tas til orientering. Konsekvenser og forslag til avbøtende tiltak vil være med i KU fase 2.*
- 2) *Se A2c 1.*
- 3) *I KU fase 2 vil detaljeringsgraden bli større, og det vil være enklere å vurdere vegsystemet. Tunnelløsninger er meget aktuelt i det videre arbeid.*

C18 HØVIK VEL, 15.09.94.

- 1) **Jernbane.** Med bakgrunn i KU fase 1 -rapporten mener vellet at nytteverdien av nytt dobbeltspor i stor grad kommer fjerntrafikken til gode mens innbyggerne i Bærum først og fremst må ta belastningen.
- 2) **Jernbane.** Det er overhode ikke akseptabelt med dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom etablerte boområder.
- 3) **Jernbane.** Stabekk stasjon ønskes opprettholdt som lokalstasjon.
- 4) **Jernbane.** Det må sees kritisk på begrunnelsen for at høyhastighetstoget skal stoppe på Lysaker.

- 5) **Veg.** Det anbefales på det sterkeste at hovedalternativ B legges til grunn for den videre planleggingen.

Kommentar:

- 1) *Hurtigtoget på det nye dobbeltsporet vil få stopp både på Lysaker og i Sandvika og vil på den måten være et tilbud til både beboere og arbeidstakere i Bærum.*
- 2) *Se A2c 1.*
- 3) *I alternativene H1 og H2 opprettholdes Stabekk som lokalstasjon. I alternativ J4 er dette mere usikkert på grunn av krav til stigning og linjeføring.*
- 4) *Se C8 4.*
- 5) *Se B2 8. En ny E18 vil innebære en kapasitetsøkning av veien. Tunnelløsninger er meget aktuelt i det videre arbeid.*

C19 LØKKEÅSEN VEL, 27.09.94..

- 1) Vellet ser meget positivt på transportutredningen. Den er grundig, vel gjennomtenkt og gir god oversikt over den framtidige utvikling for veg og jernbane. Vellet mener at utredningsplikten er oppfylt, hovedløsningene som er anbefalt er godt grunnlag for den videre planprosess og forslag til program for KU fase 2 er tilfredstillende for valg av trasé.
- 2) **Jernbane.** Vellet stiller seg positivt til bruk av eksisterende jernbanetrasé for lokaltrafikken. Det ønskes tunnellinge H mellom Lysaker og Sandvika.
- 3) **Jernbane.** Dagstrekningen langs Engervannet må utbygges varsomt slik at Engervannet skånes for utfylling og tap av vegetasjon. Traséen må skjermes for støy.
- 4) **Veg.** Vellet er negativt til de foreslåtte vegforbindelsene fra Blommenholmkrysset til bussterminalen i Sandvika og fra Engervannet Nord til Bærumsvegen.

Kommentar:

- 1) *Tas til etterretning*
- 2) *Tas til orientering. Se A2c 1.*
- 3) *Konsekvenser og forslag til avbøtende tiltak vil utredes i KU fase 2. Planleggingen har som utgangspunkt at det ikke skal fylles ut i Engervannet.*
- 4) *I KU fase 2 vil tverrforbindelser bli tatt opp til ny vurdering med hensyn på traséer og behov.*

C20 SOLVIK OG OMEGN VEL, 28.09.94.

- 1) Vellet mener at utredningsplikten er oppfylt og har ingen innvendinger til hovedløsningene for veg/bane og programmet til KU fase 2.
- 2) **Veg.** Det ønskes alternativ B, med nedbygging av nåværende E18. Vellet ønsker ny E18 i tunnel fra Blommenholmkrysset og østover, og at det i størst mulig grad tas hensyn til eksisterende bomiljøer langs E18.
- 3) **Jernbane.** Det ønskes tunnel for høyhastighetstog på strekningen Sandvika - Stabekk, lokaltrafikk i nåværende trasé og ingen nedleggelse av eksisterende stasjoner.

Kommentar:

- 1) *Tas til etterretning.*
- 2) *Se B2 8.*
- 3) *Se A2 c1. Bortsett fra muligens Stabekk stasjon (se A1 10) nedlegges ingen stasjoner.*

C21 FURUBAKKEN VEL, 30.09.95.

- 1) **Jernbane:** Raske og pålitelige tog til Gardermoen er viktig.

- 2) **Jernbane:** Vellet ønsker separate hurtigtogspor i tunnel med stasjoner i Sandvika og på Lysaker mens nåværende lokalnett opprettholdes.
- 3) **Jernbane:** Jernbanebetjening av Fornebo er mindre interessant.
- 4) **Veg.** Nåværende E18 må fortsatt bli hovedtrafikkåren, og det er der kapasitetsproblemer må løses. En alternativ trafikkåre som f.eks. Bærumsveien er ikke ønskelig. Det bør istedenfor satses på tverrforbindelser Bekkestua - Høvik og Bærumsveien - Ringveien.
- 5) Utbyggingsperioden vil strekke seg over mange år. Støy og framkommelighetsproblemer i denne perioden må løses.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Se A2c 1 og A1 10.*
- 3) *Se A12 6.*
- 4) *E18 vil fortsatt være hovedtrafikkåren, og kapasiteten vil øke på denne vegen. Se B2 9. Tverrforbindelser som Bekkestua - Fornebu og Bærumsveien - Granfoss er interessante og vil bli arbeidet mer med i det videre arbeid.*
- 5) *KU fase 2 vil belyse/vurdere denne problemstillingen.*

C22 NEDRE RAMSTAD VEL, 28.09.94.

- 1) **Veg.** Vellet ser utifra en miljøbetraktning, en rekke helt klare grunner til å velge tunnelseksjoner for ny E18.
- 2) Vellet ønsker løsninger som ikke har store negative virkninger for beboere og miljø.

Kommentar:

- 1) *Tunnelløsninger er aktuelle i det videre arbeidet, men det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel som alternativ B1 legger opp til.*
- 2) *Tas til orientering. KU fase 2.*

C23 NEDRE RAMSTAD VEL, 29.09.94.

Utifra følgende bemerkninger mener vellet at KU fase 1 ikke gir grunnlag for valg av alternativer for videre planarbeid.

- 1) **Veg.** Utredningen drøfter ikke i tilstrekkelig grad hvordan økt biltrafikk skal avvikles inn mot og igjennom Oslo.
- 2) **Veg.** Gardermoen som ny hovedflyplass skaper behov for løsninger som fører (bil)trafikken utenom Oslo. Utredningen inneholder ikke informasjon som gjør det mulig å vurdere alternativene opp imot løsninger i helt andre traséer.
- 3) **Veg.** Politiske virkemidler f.eks. reduksjon i billettpriser, er for lite drøftet/vurdert. Det er derfor ikke mulig å ta fornuftige beslutninger om bruken av dem.

Kommentar:

- 1) *I KU fase 2 vil det bli foretatt en ytterligere detaljering av transportanalysen slik at delstrekninger og viktige kryss kan analyseres bedre med tanke på avvikling.*
- 2) *Å se på løsninger som fører trafikken utenom Oslo hører ikke med i Vestkorridor-utredningen. Forøvrig legges det opp til at trafikk til og fra Gardermoen skal ha en høy kollektivdekning.*
- 3) *Politiske virkemidler som f.eks. reduksjon i billettpriser har vært med i grunnlaget for KU fase 1, men viser seg å ha for liten effekt isolert sett. I KU fase 2 vil det sees mere på kombinasjoner av slike virkemidler.*

C24 ENGERJORDET SAMEIE OG VEL, 01.09.94.

- 1) Utredningsplikten i KU fase 1 er oppfylt.
- 2) **Veg.** Løsningene berører ikke direkte velområdet, men vellet finner hovedvegssystem A som det mest fornuftige.
- 3) **Jernbane.** Løsningene viser tunnel for hele Blommenholmområdet. Vellet er svært tilfreds med dette.
- 4) **Jernbane:** Grunnforholdene bør inngå som eget punkt i program for KU fase 2. Siden grunnforholdene på Engerjordet er dårlige må det foretas vurderinger av byggingens konsekvenser og det må gjennomføres målinger før, under og etter bygging.

Kommentar.

- 1) **Tas til orientering.**
- 2) **Alternativ A er ikke med i den anbefalingen som er gitt i KU fase 1. Hverken Statens vegvesen eller Bærum kommune har gått inn for dette alternativet.**
- 3) **Tas til orientering.**
- 4) **En del grunnundersøkelser er foretatt i alle aktuelle traséer for jernbane. Grunnforholdene vil inngå i KU fase 2. Ytterligere undersøkelser vil bli utført nærmere byggestart.**

C25 VIPEVEIEN OG OMEGN OG VEL, 13.09.94.

Jernbane. Det er sterkt beklagelig at utredningen ikke belyser de betydelige ulemper som påføres vellets bomiljø som følge av dagstrekning øst for Asker stasjon. Utredningen begrunner ikke valg av løsning og viser ingen alternativer. Vellet protesterer mot en slik løsning. Det framtidige planarbeidet må inneholde følgende:

- Alternativ trasé øst for Asker uten dagstrekning.
- Traséen legges lenger nordvest.
- Miljøtunnel/skjerming må være en selvfølge gjennom et boligområde.
- Endres traséen for eks. dobbeltspor må hensynet til bomiljø tillegges avgjørende vekt.

Kommentar:

Det nye dobbeltsporet skal tilknyttes eksisterende Asker stasjon. De ulike alternativer som utredes i samarbeid med Asker kommune vil derfor uansett valg av alternativ, få konsekvenser for tilstøtende områder. NSB arbeider med å minimalisere inngrepene, herunder avbøtende tiltak. KU fase 2 vil gi en nærmere avklaring på løsningene i dette området.

C26 HVALSTAD VEL, 15.09.94.

Jernbane. Ytre linje er uakspetabel fordi den gjør et dramatisk inngrep i nærmiljøet og blir skjæmmende med fyllinger og brukonstruksjoner. Vellet anbefaler at den videre planleggingen baserer seg på Indre linje.

Kommentar:

Det arbeides videre med både indre og ytre linje i KU fase 2. Konsekvenser og forslag til avbøtende tiltak skal utredes og skal danne grunnlag for valg av trasé i kommunedelplaner.

C27 BILLINGSTAD VEL (TOR WISTING), 17.10.94.

Jernbane. Med utgangspunkt i NSBs egne krav til linjeføring og stasjonsmønster foreslås et nytt traséalternativ - "Staverlinjen". Alternativet går i tunnel fra Sandvika stasjon til like øst for Asker stasjon. Denne blir 550m lengre enn Indre linje, men dette kompenseres delvis ved bedre stigningsforhold.

Kommentar:

Av hensyn til kostnader/sikkerhet og mulighet for tverrslag går ikke NSB inn for dette alternativet. Det vurderes imidlertid å ta med en variant av alternativet på strekningen fra Jong til Åstad, omtalt som Ræverud-linja.

C28 BILLINGSTAD VEL, 15.09.94.

- 1) **Jernbane.** Vellet mener at NSB bør skrinlegge sine planer for nytt dobbeltspor fordi samfunnsnyttien står i et sterkt misforhold til investeringsbehovet.
- 2) **Jernbane.** Vellet har beskrevet en alternativ trasé mellom Billingstad og Hvalstad som er langt mer skånsom. (se C27).
- 3) **Jernbane.** Hvis det må tas stilling mellom et av de to alternativene i Asker vil Indre linje være å foretrekke.

Kommentar:

- 1) **Med utgangspunkt i grove beregningsmodeller varierer nytte/kostnad for jernbanealternativene mellom 0,71 og 1,15, mens alle kombinasjonsløsningene med veg ligger godt over 1.**
- 2) **Se C27.**
- 3) **Tas til orientering.**

Vedlegg D: Organisasjoner og foreninger, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer

D1 A/S STOR-OSLO LOKALTRAFIKK, 02.09.94

- 1) I Akershus er utbygging av nytt dobbeltspor viktig først og fremst for bedring i regulariteten for buss og jernbane. Kollektivtrafikken har en stor andel arbeidsreisende. Regularitet er for disse trafikantene viktigere enn et par minutter spart reisetid. Nytt dobbeltspor og bussfelt vil i denne sammenheng ha større betydning enn eventuelle baneforlengelser. Regulariteten i lokaltogtrafikken forbedres ved eget dobbeltspor for lokaltrafikken. Det må sikres god framkommelighet for buss på vegen langs E18 og hovedvegnettet i Asker og Bærum.
- 2) Transportutredningen for Vestkorridoren bør videreføres for å sikre en tilfredstillende samordning av veg og bane. Det bør utarbeides en felles konsekvensutredning også i KU fase 2. Følgende forhold må vektlegges:
 - Transportanalysen bør inneholde sammenliknbare størrelser når det gjelder frekvens og driftstid for de ulike transportformene.
 - Driftskostnader og driftsinntekter må klargjøres før valg av løsning gjøres.
 - I det videre utredningsarbeidet bør det tilstrebes å finne løsninger som kan bidra til å øke kollektivandelen for trafikk som krysser bygrensen.
- 3) **Jernbane:** Er betenkt over en eventuell nedleggelse av Stabekk stasjon på lokaltogstrekningen. Stabekk stasjon er et knutepunkt i kollektivnettet i Bærum.
- 4) **Jernbane:** Det er lagt stor vekt på banebetjening av Fornebu. Utbyggingsgraden på Fornebu er ikke avklart. Dette må gjøres i løpet av KU fase 2 utredningen. Anbefaler også at det legges inn et bedret busstilbud, som alternativ til banebetjeningen.

Kommentar:

- 1) **Tas til orientering.**
- 2) **Se kommentar til A2d 2.**
- 3) **Dersom alternativ J4 blir valgt vil man kanskje ikke betjene Stabekk stasjon. De øvrige alternativene som bearbeides videre tar alle sikte på å betjene Stabekk stasjon. Se forøvrig A1 10.**
- 4) **Se kommentar til A12 6.**

D2 A/S OSLO SPORVEIER, 12.09.94.

Se under Oslo kommune, B 11.

D3 ULLERN SENTERPARTI, 14.09.94.

- 1) **Jernbane:** Ønsker at nytt dobbeltspor samt nåværende spor legges i tunnel direkte i forlengelsen av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon, og helt til Sandvika. De frigjorte sporområdene må brukes på en slik måte at byen åpnes mot fjorden.
- 2) **Jernbane:** De andre løsningene som er vurdert vil føre til uakseptable støy- og annen belastning for boligområder langs de deler av traséen som blir liggende i dagen.

Kommentar:

- 1) **Å bygge en sammenhengende tunnel fra Oslo S til Sandvika er en uaktuell problemstilling som dessuten bryter med prosjektets forutsetninger. (Bl.a overkjøringsmuligheter og muligheter for etappevis utbygging). Forøvrig utreder NSB alternativer som innebærer at store deler av strekningen legges i tunnel.**

- 2) *I forbindelse med konsekvensutredning fase 2 vil det bli foretatt støyberegninger for 55 og 60 dB(A) med nærmere angivelse av antall berørte. NSB vil til enhver tid rette seg etter de forskrifter ansvarlig myndighet legger opp til. Avbøtende tiltak vil bli vurdert med hensyn på støynivå, barrierevirkning og estetiske forhold. (Se kap.1.3 i programmet for KU fase 2).*

D4 NATURVERNFORBUNDET I ASKER, 15.09.94.

- 1) Stiller spørsmålene:
 - er det fornuftig å planlegge to konkurrerende transportsystemer?
 - er det mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene?
 - burde ikke et alternativ inneholdt en plan som samordnet tog, buss, bane og trikk, og "hindret" biltrafikk?
- 2) **Jernbane:** Er meget positive til den foreslåtte satsingen på jernbanetraffikk.
- 3) **Jernbane:** Av hensyn til landskapsinngrepet kan "Ytre linje" ikke aksepteres.

Kommentar:

- 1) *Det er en overordnet målsetting også for arbeidet i Statens vegvesen at flest mulig benytter kollektivtransport. Men det er umulig å få 100 % kollektivdekning i Vestkorridoren uansett hvor mye en bygger ut jernbanen og det øvrige banenettet. Bussene står for det største potensialet for økning, og må derfor sikres god framkommelighet i øvre deler av Bærum og på E18. For å løse dette kan Statens vegvesen bygge ny E18 for å frigi arealer for å forbedre kollektivtraséene. Det mangler også et fungerende lokalvegnett, noe som gir en stor andel gjennomgangstrafikk i boliggate og andre veger med dårlig standard. En jernbaneutbygging som er tilpasset nærtrafikken er nødvendig, men denne vil ikke kunne ta hele trafikkøkningen. Det "overskytende" av reisende reiser med buss eller bil på vegene, eller sykler på det allerede planlagte hovedsykkelvegssystemet i korridoren. Grunnlaget for utredningen er en plan som samordner tog, buss og bane, men arealutviklingen fram mot år 2010 vil medføre en økning i biltrafikken og dermed behovet for en utbedring av vegsystemet. Å bygge seg ut av trafikkproblemer er ikke realistisk men en må ikke glemme at der er mange miljøproblemer i vegens omgivelser en kan unngå ved å bygge vegen delvis i tunnel eller ved å legge til rette for annen arealbruk inntil vegen.*
- 2),3) *Tas til orientering.*

D5 NATURVERNFORBUNDET I BÆRUM, 07.09.94.

- 1) **Jernbane:** Ser positivt på den foreslåtte utbyggingen av togsystemet. Mener videre at NSB vil sitte igjen med en overkapasitet som synes dårlig utnyttet.
- 2) **Veg:** Stiller en del spørsmål omkring de forutsetningene som er gjort i forbindelse med rollefordelingen veg/kollektivtrafikk og trafikkprognosene.
- 3) **Veg:** Ønsker at det utredes et mindre omfattende vegsystem som ikke bare bygger på trafikkprognosene for behovet i rushtiden. Ønsker at det heller skulle vært foretatt et valg som ville styrke kollektivtrafikken og samtidig dempet behovet for vegutbygging.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering. Framtidig overkapasitet vil bli utnyttet i framtidig markedsituasjon.*
- 2) *En av forutsetningene for utbyggingen er selvfølgelig kapasitetsbehovet. Det er likevel ikke lagt opp til å få en køfri rushtrafikk. Dette vil som det er påpekt gi mye ledig kapasitet utenom rushtiden. En skal likevel ikke glemme at det er svært jevn trafikk på E18 det meste av døgnet.*

3) *Se D4 1***D6 NATUR OG UNGDOM, 29.09.94.**

- 1) **Jernbane:** Er i utgangspunktet positivt innstilt til planene om bygging av nytt dobbeltspor. Dagens spor er sprengt, noe som ikke gir rom for satsing både på fjernstrekningen og lokalstrekningen.
- 2) **Jernbane:** Har ikke noe å utsette på programmet for KU fase 2 i den videre utredningen.
- 3) **Jernbane:** Ønsker at lokaltogene i framtiden følger dagens stopp- og stasjonsmønster og at lokaltogtilbudet utvides.
- 4) **Jernbane:** I forbindelse med utviklingen av Fornebu bør denne linjen komme i tillegg til dagens lokalstrekning.
- 5) **Veg:** Alle vegalternativer er uaktuelle, fordi de vil gi en kapasitetsøkning.
- 6) **Veg:** Etterlyser en utredning om konsekvensene av et miljøalternativ med 0-løsning for veg (ingen utbygging).

Kommentar:**1),2),3)Tas til orientering.**

4) **Tas til orientering. Bortsett fra alternativ J4 (fire nye spor om Fornebu) vil alle andre alternativ ha mulighet til å betjene Fornebu med egne lokalspor, samtidig som eksisterende lokalspor beholdes. Se forøvrig A12 6.**

5) Tas til orientering

6) **I det videre analysearbeidet vil en vurdere alternative tiltak for å redusere utbyggingsbehovet. For å vise noen forholdstall: På Lysaker går det i dag 105 busser i timen i rusket, 4000 passasjerer. Dette tilsvarer to bilfelt. For å kunne ta bort et felt til, vil en måtte gå inn med ca. 50 busser i timen i tillegg. Behovet finnes i rushtiden, men vil gi mange ubrukte busser utenom rusket. Tilsvarende kan en regne for tog og bane, men de betjener kun smale korridorer i Bærum, og har dermed mindre potensiale for kundegrunnlag.**

D7 NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS, 15.09.94.

- 1) Er svært kritiske til planenes økologiske bærekraftighet, rollefordelingen veg-/kollektivtrafikk og forutsetningene/prognosene i utredningen. Stiller også spørsmålstegn ved konsekvensene for samfunnsutviklingen og miljø.
- 2) Mener det er sinnsvakt å satse på en utbygging av vegnettet slik som det her legges opp til. Det vil rive beina helt vekk under kollektivsatsingen.
- 3) **Jernbane:** Full jernbaneutbygging - ingen økning i vegkapasitet må utredes.
- 4) **Jernbane:** Full jernbaneutbygging - vesentlig mindre omfattende vegutbygging må utredes.
- 5) Større andel av tunnelløsninger må utredes.
- 6) Andre totalløsninger (T-bane, trikk, buss og tog som avlastning av vegnettet) må utredes.
- 7) **Veg:** Virkninger av vegsatsingen i Vestkorridoren for kapasiteten på vegnettet i Oslo må utredes.
- 8) **Jernbane:** Virkningene av jernbaneutbyggingen for kapasiteten i Oslo-tunnelen må utredes.

- 9) Virkningene for fordeling av ny virksomhet innen Akershus' ulike regioner må utredes.
- 10) Forekomst av truede og sårbare arter i de ulike traséalternativene må utredes.
- 11) Virkninger av økt biltrafikk for Norges mulighet til å overholde internasjonale avtaler og konsekvensene av at prognosene skulle svikte må utredes.

Kommentar:

- 1) *Planens økologiske bærekraft vil kunne konsekvensanalyseres, men de politiske føringene for planleggingen ligger utenfor Statens vegvesens virkeområde og mandat.*
- 2) *Tas til orientering. Viser ellers til D6.*
- 3) *Tas til orientering*
- 4) *Tas til orientering*
- 5) *Alternativene som er utredet har varierende grad av tunnel. Se forøvrig A2c 1.*
- 6) *I bakgrunns materialet til utredningen ligger det et slikt opplegg. Til tross for dette viser analysene at det ikke gir nok avlastning på vegnettet til at dagens vegkapasitet er tilstrekkelig. I KU fase 2 vil Statens vegvesen i fortsatt samarbeid med kollektivselskapene analysere, detaljere og synliggjøre et system som vi tror kan gi høyere brukertall. NSBs lokaltrafikk er her en sentral del.*
- 7) *Videre konsekvensvurdering av kapasiteten på vegnettet i Oslo vil være en del av KU fase 2. Dette gjelder også Oslos kapasitet for busser fra vest.*
- 8) *Kapasiteten i Oslo-tunnelen er en kritisk faktor. En utvidelse av Nationaltheateret stasjon til 4 spor vil øke kapasiteten i Oslo-tunnelen med ca 50%. Planleggingen av dette prosjektet har allerede startet opp.*
- 9) *Det vil ikke bli utført ytterligere utredninger av dette tema i forhold til det som allerede er beskrevet i KU fase 1.*
- 10) *Ja. Dette er beskrevet i programmet for konsekvensutredningene som skal utføres i fase 2. (Se kap.1.4.2 i program for konsekvensutredning fase 2). -*
- 11) *Ansvar for å holde Norges del av internasjonale avtaler ligger på et høyere forvaltningsnivå, mens Statens vegvesen er tillagt ansvar for å løse de lokale, vegbaserte forurensningsproblemer. Konsekvenser av sviktende prognoser er noe som blir vurdert opp mot trafikkutviklingen gjennom hele planperioden.*

D8 NHO OSLO OG AKERSHUS, 25.08.94.

- 1) KU fase 1 burde være mer enn tilstrekkelig for valg av hovedkorridor.
- 2) De hovedløsninger for jernbane- og vegtraséer som KU fase 1 anbefaler, burde være tilstrekkelig grunnlag for den videre planprosess.
- 3) Programforslagene for KU fase 2 inneholder de vesentligste forhold og burde sammen med forslag og kommentarer fra nærværende høringsrunde, resultere i et tilstrekkelig grunnlag for valg av de endelige traséer.
- 4) Påpeker viktigheten av å overholde den framlagte tidsplanen og anbefaler at KU fase 2 forseres på vegsektoren.
- 5) Er bekymret for framkommeligheten i anleggsperioden og anbefaler en detaljert analyse av dette i forbindelse med KU fase 2.
- 6) **Veg:** Vurderer Statens Vegvesens alternativ C som det mest realistiske.

Kommentar:

- 1),2),3) *Tas til orientering.*
- 4) *Framdriften av planleggingen er bl.a. avhengig av kommunenes planbehandling. Dette ligger utenfor tiltakshavers myndighetsområde. Videre er prosjektene*

avhengig av Samferdselsdepartementets bevilgninger før utbygging kan starte. Vegkontorene er innstilt på en god framdrift for KU fase 2.

- 5) *Dette vil bli utført i forbindelse med KU fase 2. (Se kap. 5 i programmet for KU fase 2).*
- 6) *Tas til orientering.*

D9 LYSAKERELVENS NÆRINGSVEL, 15.09.94.

- 1) **Jernbane:** Jernbaneløsningene er bra - stasjonen må konkretiseres så snart som mulig.
- 2) **Veg:** Vegløsningene synes akseptable - for LN er lokalvegnettets kapasitet viktig.
- 3) I KU fase 2 ønsker LN fortsatt samarbeid med NSB og vegmyndighetene.

Kommentar:

1),2),3) Tas til orientering.

D10 STABEKK SENTRUMSFORENING, 01.09.94.

Jernbane: Alternativ H2 (tunnellinje) og opprettholdelse av Stabekk stasjon er det eneste alternativ som kan aksepteres som tilfredsstillende løsning for Stabekk. Påpeker ulempene ved daglinje forbi Stabekk og viktigheten av å opprettholde Stabekk stasjon.

Kommentar:

Se kommentar til D1 3 og A1 10.

D11 SKØYENS NÆRINGSVEL, 26.08.94.

Veg: Påpeker en del veg- og trafikkmessige problemer i og omkring Skøyenområdet.

Kommentar:

Tas til orientering.

D12 NORSK FORENING MOT STØY, 06.10.94.

- 1) **Veg:** Ingen av de omtalte vegalternativer A-C er miljømessig akseptable. Vi har nok hovedveger og motorveger i Oslo-området til å dekke behovet i all framtid.
- 2) **Veg:** Dagens vegsystem som betjener Fornebu har tilstrekkelig kapasitet til å dekke den framtidige Fornebyen.
- 3) **Veg:** Gang- og sykkelveger i området, må utbygges i stor grad. Dette er utelatt i Transportutredningen.
- 4) Kollektivtrafikksystemene (buss, trikk, bane) må prioriteres i forhold til dagens situasjon.
- 5) **Jernbane:** Er prinsipielt for en betydelig jernbaneutbygging i Oslo-området og på landsbasis.
- 6) **Jernbane:** Boliger med mer enn 60 dBA ved fasade må halveres i løpet av 10 år.
- 7) **Jernbane:** Man bør velge alternativ H med stopp/overgang Lysaker, og blant variantene satse på tunnelvarianten H2 - og slett ikke "daglinje" i Bærum.
- 8) **Jernbane:** Elisenberg stasjon må åpnes samtidig med at den nye hovedbanen tas i bruk.
- 9) En bybane, kombinert med hurtigbåt og trolleybuss kan dekke behovet for kollektivtrafikk til Fornebyen. Et utvalg må nedsettes snarest for å finne de beste løsningene.

Kommentar:

- 1) *Hovedvegene inn til Oslo er der, men fyller ikke dagens krav til miljø, trafikksikkerhet og framkommelighet for kollektivtrafikken. Bedring av dette blir hovedoppgaven i Vestkorridoren, noe som på deler av strekningen fører til bygging av ny veg.*
- 2) *Det er ikke kapasitetsøkning det er behov for mot Fornebu, men en ombygging av vegene til ny bruk og nye målpunkt. Dette vil gi nedbygging av veger på enkelte strekninger, og opprusting på andre deler.*
- 3) *Statens vegvesen Akershus har i samarbeid med Bærum kommune utarbeidet en regional sykkelplan. Utbyggingen av denne er allerede startet, og vil gi et godt sykkeltilbud i Vestkorridoren. En utvidelse av planen vil kunne gi forbedrede løsninger på strekninger som nå får mindre biltrafikk, og det vil også bli lagt vekt på tilknytning mot kollektivknutepunkter og viktige arbeidsplasskonsentrasjoner. Egne sykkelbaner i vegen er av de ting som blir vurdert her. Gang- og sykkelveger er en viktig del av kommunedelplanen som blir utarbeidet i forbindelse med KU fase 2.*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *Tas til orientering.*
- 6) *Se kommentar til D3 2.*
- 7) *Tas til orientering. Forslaget er et av de alternativene som inngår i den videre utredningen. Endelig valg av alternativ vil bli foretatt i en kommunedelplanprosess på bakgrunn av NSBs anbefalinger i forbindelse med hovedplanleggingen og KU fase 2.*
- 8) *Det er ikke forutsatt en åpning av Elisenberg stasjon i dette prosjektet. Spørsmålet vil bli drøftet i forbindelse med prosjektet Oslo S - Skøyen. Dersom markedet en gang i framtiden skulle tilsi en åpning av Elisenberg stasjon vil dette bli vurdert. Se også kommentar til B1b 3.*
- 9) *Se kommentar til A12 6.*

D13 HUSEIERENES LANDSFORBUND, 11.10.94.

- 1) **Jernbane:** Ser positivt på at NSB ønsker en oppgradering av sine tjenester ovenfor de reisende.
- 2) **Jernbane:** Det er kun alternativ H2 med tunnel Lysaker-Sandvika som tar tilstrekkelig hensyn til beboerne langs togtraséen. Forslaget med tunnel (H2) må kombineres med opprettholdelse av Stabekk stasjon på lokaltognet.
- 3) **Jernbane:** Ber om at NSB ser på følgene av ekspropriasjon, økt støy, fjerning av friarealer og annet vil ha å si for beboerne i området.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering. Se forøvrig kommentar til D1 3.*
- 3) *Det vil bli foretatt en vurdering av behovet for ekspropriasjon av boliger og eiendommer. Dette vil inngå som en del av den totale konsekvensvurderingen. NSB vil forsøke med minnelig avtale med de som blir berørt. Konkrete spørsmål omkring det enkelte nødvendige ekspropriasjonsvedtak vil bli behandlet etter de til enhver tid gjeldende regler som er nedfelt i plan- og bygningsloven og ekspropriasjonerstatningsloven. Spørsmål omkring støy, friarealer og andre konsekvenser for beboerne vil bli behandlet som beskrevet i punktene 1.3, 3.4 og 3.5. i forslag til program for KU fase 2.*

D14 FUNKSJONSHEMMEDES FELLESFORBUND, 24.08.94.

- 1) Har ingen kommentarer til selve utredningen av Vestkorridoren.

- 2) Det bør satses konkret på utforming av stasjonsområder og tilgjengeligheten til selve transportmateriellet i forhold til de funksjonshemmedes behov.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering. Stasjonsområdenes utforming og tilgjengeligheten til stasjonene er viktige kriterier for NSBs framtid. Ved planlegging av kollektivknutepunktene vil NSB alltid måtte samarbeide med de reisende og innarbeide deres behov i planene.*

D15 OSLO CYCLEKRETS, 09.09.94.

Veg: Er ikke fornøyd med hvordan syklistenes interesser er ivaretatt i utredningen. Skisserer hvordan gang- og sykkelveger bør utformes.

Kommentar:

Se D12 3

D16 TRAFIKKAKSJONEN, udatert

Mener at følgende tiltak må iverksettes for å bedre trafikksituasjonen og miljøet:

- 1) **Jernbane:** Fullføring av Elisenberg/Skøyen stasjon.
- 2) **Jernbane:** Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, eller iallefall Skøyen-Sandvika, i henhold til NSBs anbefalinger med stopp på Lysaker.
- 3) Ønsker eventuelt bybane eller lokalbane til Fornebu.
- 4) Bygging av Homansbyen T-banestasjon.
- 5) **Veg:** Flere bussfelter - helst langs det eksisterende vegnett, men egne bussveger der dette er nødvendig.
- 6) Vurdering av trolleybuss på de mest trafikkerte busslinjene, f.eks. langs E18.
- 7) **Veg:** Utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett som skiller syklist og gående.
- 8) **Veg:** Full byggestopp for nye motorveger og motorvegkryss.

Kommentar:

- 1) *Det foreligger en vedtatt kommunedelplan for Skøyenområdet. Videre er NSB igang med en reguleringsplan for Skøyen stasjon. Når det gjelder Elisenberg stasjon henvises det til kommentarer til B1b 3 og D12 8.*
- 2) *Tas til orientering.*
- 3) *I forbindelse med nytt dobbeltspor utredes også mulige avgrensninger for framtidig betjening av Fornebuområdet. Se forøvrig kommentar til A12 6.*
- 4) *Homansbyen T-banestasjon ligger utenfor dette prosjektets forutsetninger og er derfor ikke vurdert.*
- 5) *Se D6 6*
- 6) *Tas til orientering.*
- 7) *Se D12 3*
- 8) *Tas til orientering.*

D17 OSLO OG OMLANDS FRILUFTSRÅD, 10.09.94.

- 1) Støtter en satsing på høyhastighetstog og ser positivt på samarbeidet mellom NSB og Statens vegvesen for å avklare rollefordelingen mellom veg og jernbane. Er imidlertid kritisk til at utredningen ikke gir noe bilde når det gjelder rollefordelingen og samordningen av veg og jernbane.

- 2) Anser konsekvensvurderingen av friluftts- og rekreasjonsområder som en bra oversikt. For å vurdere barrierenvirkningene spesielt bør områdene klassifiseres ut fra brukshyppighet, brukergrupper og opplevelsesverdi.
- 3) **Jernbane:** Er enig i NSBs hovedkonklusjon som anbefaler å arbeide videre med alternativene H og J med Lysaker som stasjon.
- 4) **Jernbane:** På strekningen Asker-Sandvika anses "indre linje" som best. På dagstrekningen Solstad/Åstad er det viktig å vise skjermingstiltak mot Skaugumsåsen og Marka og løsninger for kryssing av banen for tur- og skigåere.
- 5) **Jernbane:** En jernbaneforbindelse til Fornebu anses som viktig for den videre utbyggingen. Det bør arbeides videre med å finne løsninger som sparer Holtekilen.
- 6) **Veg:** Støtter anbefalingen om å arbeide videre med Fornebulinjen. Derimot anses alternativ C og en broløsning over Lysakerelva som uakseptabel.
- 7) Samkjøringen av NSB og Statens Vegvesens planer bør fortsette også i KU fase 2.
- 8) Ønsker seg en konsekvensvurdering av alternative kombinasjoner av veg- og kollektivsystemer. Da vil en kunne vurdere utbyggingens hele omfang når det gjelder barrierenvirkninger, samlet støybelastning og konsekvensene for naturen, friluftsområder og turveger.
- 9) Der hvor det gjøres inngrep i friluftsområder ville det være nyttig å legge fram avbøtende tiltak, der det er mulig, for å kunne avvege konsekvensene.
- 10) Det bør sees på alternativer i følgende sårbare eller belastede områder: Skøyen, kryssing av Lysakerelva, Holtekilen og Åstaddammen.
- 11) **Veg:** I hovedalternativ B bør det legges fram alternativer på Fornebus flyplassområde (forlengelse av tunnelen). En fire-felts veg på dette stedet ville skape en ny barriere for den framtidige Fornebuutbyggingen og vil ha negative konsekvenser for grøntstrukturen.

Kommentar:

- 1) **Utbygging/utbedring av jernbanen gir økt kollektivtrafikk men ikke tilstrekkelig for å erstatte investeringer i vegnettet.**
- 2) **I KU fase 2 vil NSB vurdere om den foreslåtte klassifiseringen er en hensiktsmessig måte å beskrive barrierenvirkningene på. Uansett er barrierenvirkninger et tema som vil bli utredet nøye. Se også punktene 1.3, 1.4, 3.4 og 3.5 i forslag til program for konsekvensutredning fase 2.**
- 3) **Tas til orientering.**
- 4) **Tas til orientering. Skjermingstiltak og tilgjengeligheten for friluftslivet er beskrevet i punktene 1.3 og 3.5 i programmet for KU fase 2.**
- 5) **Alternativene som utredes videre vil ikke berøre Holtekilen. Se forøvrig kommentar til A12 6.**
- 6) **Tas til orientering.**
- 7) **Se kommentar til A2d 2.**
- 8) **Det vises til program for KU fase 2, hvor dette blir tatt opp.**
- 9) **Friluftsområder vil bli utredet særskilt. Se punkt 3.5 i forslag til program for konsekvensutredning fase 2.**
- 10) **Tas til orientering. NSB arbeider kontinuerlig med å minimalisere konsekvensene på de ulike konfliktstrekningene, herunder ved Skøyen, Lysakerelva, Holtekilen og Åstaddammen.**
- 11) **Tas til orientering**

D18 NORGES AUTOMOBIL-FORBUND, avdeling Asker og Bærum, 29.09.94.

- 1) Har ingen konkrete kommentarer til utredningen. Forventer å bli tatt med på den videre høringen.
- 2) **Veg:** Påpeker viktigheten av at gjennomgangstrafikk såvel som lokaltrafikk, må kunne avvikles effektivt, og uten vesentlig kødannelse selv i rushtiden.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering.*

Vedlegg E: Private, sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer

E1 OLSENS ENKE HAGESENTER, 29.08.94

- 1) Håper at det sikres god nok tilgjengelighet, at det tas hensyn til støy, og at ikke anleggsarbeidet er midt i hovedsesongen (15/4 - 15/6).
- 2) **Jernbane:** Gleder seg over at noen av løsningene som ville fått drastiske konsekvenser ser ut til å være borte/lite aktuelle.

Kommentar:

- 1) *Problemet vil bli belyst i KU fase 2. (Se kap. 5 i forslag til program for nytt dobbeltspor).*
- 2) *Tas til orientering.*

E2 RAGNAR EVENSEN a/s, 07.09.94.

- 1) **Jernbane:** Ber inntrengende om en rask avgjørelse for den del av planen som direkte berører det midlertidige byggeforbudet på "Olsens Enke"-tomten.
- 2) **Jernbane:** Peker på de negative konsekvensene ved å gå i tunnel inn under "Olsens Enke".
- 3) **Jernbane:** Ber om å bli holdt orientert i den videre saksbehandlingen, idet en er tvunget til å ta vesentlige beslutninger før formelle vedtak.

Kommentar:

- 1),2),3) *Tas til orientering. NSB arbeider med flere varianter som får ulike konsekvenser for "Olsens Enke"-tomten. NSB tar videre sikte på å få en endelig avklaring av valgt alternativ i en kommunedelplan for Oslo. Denne prosessen forventes avsluttet sommeren 1996.*

E3 LØVENSKIOLD-VÆKERØ a/s, 28.09.94.

- 1) Planene i konsekvensutredningen er av såpass grov karakter at det er vanskelig å vurdere konsekvensene av de ulike alternativer på det nåværende tidspunkt i planprosessen.
- 2) En kritisk faktor er tilgjengeligheten/adkomstmulighetene til Vækerøområdet under og etter utbygging. Forutsetter at utbygger legger avgjørende vekt på dette i den videre planleggingen.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Problemet vil bli belyst i konsekvensutredning fase 2. (Se kap. 3.4 og 5 i forslag til program for fase 2).*

E4 GRUNNEIERE I ASKER TERASSE, 08.09.94.

- 1) **Jernbane:** Protesterer mot de planene som foreligger ved at det nye jernbanesporet skal legges i dagen i deler av Asker terrasse. Krever at jernbanen skal legges under jorden.
- 2) Krever å bli orientert om hvilke klageadganger og rettigheter en har i henhold til lovverket, slik at en kan ivareta sine interesser.

Kommentar:

- 1) *Det nye dobbeltsporet skal tilknyttes eksisterende Asker stasjon. De ulike alternativer som utredes i samarbeid med kommunen, vil derfor uansett valg av alternativ, få konsekvenser for tilstøtende områder. NSB arbeider med å minimalisere inngrepene, herunder avbøtende tiltak.*
- 2) *NSB og Statens vegvesen vil, sammen med Asker kommune som ansvarlig planmyndighet, holde orienteringsmøter og følge de bestemmelser som plan- og bygningsloven krever. Under utarbeidelse av reguleringsplaner vil samarbeidet med den enkelte grunneier som blir berørt bli ivaretatt etter gjeldende regler og forskrifter. Eventuelt grunnverv vil bli foretatt med hjemmel i godkjent reguleringsplan og vil følge vanlig prosedyre etter reglene i plan- og bygningsloven og ekspropriasjonserstatningsloven.*

E5 GRUNNEIERE I ØSTRE DEL AV JONGSÅSVEIEN, 11.09.94.

- 1) **Jernbane:** Tunnelinnslaget i Jongsåsveien vil føre til at minst tre eiendommer blir ubeboelige, og adkomsten til ytterligere fire eiendommer ser ut til å bli uforholdsmessig komplisert.
- 2) **Jernbane:** Er kritiske til at informasjonen til grunneierene i forbindelse med grunnundersøkelsene er basert på gamle kart.
- 3) **Jernbane:** Sporet ut fra Sandvika stasjon mot h.h.v. Ringerike og Asker er lagt som daglinje i en bue nord for dagens spor, noe som medfører støy og ser lite hensiktsmessig ut for et høyhastighetstog.
- 4) **Jernbane:** Anleggsarbeidene dobbeltsporet medfører vil ødelegge flere viktige kulturminner og fredede områder, blant annet vil den såkalte "Pensehaugen" måtte fjernes. Denne haugen bidrar til å dempe støy fra E16, og er et kjært og kjent bidrag til et trivelig miljø.
- 5) **Jernbane:** Planen bør forkastes slik den framstår idag.
- 6) **Jernbane:** I konsekvensutredning fase 2 må nytt dobbeltspor og Ringeriksbanen legges helt og fullt i tunnel under tettbebyggelsen i Sandvika, med ny stasjon under dagens Sandvika stasjon. Dette vil skåne beboerne i Bærum for støy og legge beslag på et minimum av natur og kulturminner.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering. Adkomstproblematikken vil bli utredet i konsekvensutredning fase 2. (Se kap. 3.4 i forslag til program for fase 2). Grunnundersøkelser vil være med på å avklare dette nærmere.*
- 2) *Grunnundersøkelsene skal gi informasjon om hvorvidt det er mulig med tunnel i området. (Avhengig av fjelloverdekning, fjellkvalitet og løsmassetykkelse). Undersøkelsene er derfor avhengig av områdets grunnforhold, og ikke om kartene er ajourført med hensyn på nye boliger.*
- 3) *Tas til orientering. Området ved Jong/Slependen er konfliktfylt. Dette skyldes krav til tilknytning til eksisterende bane, krav til kurvatur og Ringeriksbanens avgrensning. Disse forhold må finne sin løsning i forhold til mulig fjelloverdekning og eksisterende bebyggelse. NSB arbeider kontinuerlig med å minimalisere konsekvensene av de ulike linjeføringene i området, og vil i KU fase 2 ta med et nytt alternativ, Ræverudlinja, som angriper problemene på en annen måte.*
- 4) *Tiltakshaver oppfatter "Pensehaugen" som Jongsåsen naturminne og bygger derfor sin kommentar på denne oppfattelsen. Det nye dobbeltsporet vil berøre den sørligste delen av naturminnet. Tiltakshaver må uansett grad av berøring søke om tilatelse hos miljøvernmyndighetene før inngrep kan foretas. Etter utbygging vil haugen fortsatt framstå som en haug.*
- 5) *Tas til orientering*
- 6) *Det er ikke aktuelt å bygge en ny Sandvika stasjon under eksisterende stasjon. Dette ville bl.a bryte med prosjektets forutsetninger (herunder muligheten for*

etappevis utbygging). Det nye dobbeltsporet skal ha overkjøringsmuligheter til eksisterende spor og skal kunne knyttes til eksisterende stasjon med de investeringer den representerer.

E6 BEBOERE I BYGDØY ALLÈ 109, 13.09.94.

Jernbane: Påpeker støyproblemer fra eksisterende jernbane. Økt belastning kan ikke tåles. Ønsker at sporene skal legges "under tak".

Kommentar:

Eiendommen ligger utenfor dette prosjektets geografiske avgrensning. Det påpekte problemet må tas opp under planleggingen av prosjektet Oslo S - Skøyen. Der vil man bl.a se på konsekvensene ved økt kapasitet i Oslotunnelen.

E7 PETER W. JEBSEN, 21.09.94.

Jernbane: Vil på det sterkeste protestere mot bygging av nytt dobbeltspor på bakkenivå (alternativ H1). Ønsker derfor alternativ J4.

Kommentar:

Tas til orientering. Begge alternativene oppfyller prosjektets målsettinger og utredes derfor videre.

E8 MARIANNE JUELL PETERSEN, udatert

Jernbane: En eventuell tunnelnedgang på hjørnet mellom Sigurd Iversensvei og Bestumveien vil føre til en rasering av tre eiendommer, deriblant et verneverdig tømmerhus fra ca år 1874.

Kommentar:

Tas til orientering. Tunnelnedgangen det nå arbeides med senker seg ned langsmed eksisterende spor og er flyttet til sørsiden av Bestum stasjon.

E9 TERJE ANDERSEN, 09.09.94.

Jernbane: Diskuterer i hvor stor grad det er behov for den omfattende utbyggingen. Foreslår en enkeltsporet direktelinje fra Sandvika til Asker. Foreslår videre en ny jernbanetrasé fra øst til vest igjennom Oslo i en tunnelkorridor langs Store Ringvei.

Kommentar:

Allerede med dagens trafikk har en kapasitets- og punktlighetsproblemer. En utbygging skal også gi rom for behovet i framtiden. Et "tredje spor" har vært utredet. Gevinsten ved en slik løsning er forholdsvis liten sett i forhold til den relativt høye investeringen. NSB forlot derfor denne tankegangen og gikk isteden inn for en utbygging av nytt dobbeltspor. Kapasiteten gjennom Oslo blir utredet i andre prosjekt.

E10 JAN CHR. KROHN, 01.09.94.

- 1) Mener at utredningsplikten i KU fase 1 er oppfylt i henhold til godkjente programmer, og gir tilstrekkelig grunnlag for valg av hovedprinsipper.
- 2) **Jernbane:** Nytt dobbeltspor bør ikke betjene Lysaker stasjon av hensyn til kurvatur, kostnader og reisetid.
- 3) **Jernbane:** Nytt dobbeltspor bør av hensyn til best mulig kurvatur føres gjennom de to midterste av de fire plattformsporene på Sandvika stasjon.

- 4) **Jernbane:** Framtidig banebetjening av Fornebu-området må ikke gå på bekostning av Stabekk stasjon.
- 5) **Jernbane:** Traséalternativene på strekningen Sandvika-Skøyen synes ikke å være vurdert godt nok. Vedlegger eget forslag for forbedret kurvatur, med tunnel mellom Skøyen og Sandvika og i bru over Lysakerelva.
- 6) **Veg:** Planene for utbygging av E18 er etter forholdene akseptable.
- 7) **Veg:** Planene for parallell- og tverrvegene er uoversiktlig. Behovet for en så omfattende utbygging bør vurderes nærmere
- 8) **Veg:** Gang-/sykkelvegenes plass i systemet bør vurderes/omtales i neste fase.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *En av anbefalingene i KU fase 1 er at togene skal kunne stoppe på Lysaker. Dette anbefales også av kommunene. Kurvaturen vil bli noe forbedret i det videre arbeidet i KU fase 2.*
- 3) *Det nye dobbeltsporet vil benytte de to ytterste plattformsporene. Dette skyldes bl.a at de midterste sporene har for liten sikkerhetsavstand til at tog med større hastighet kan passere. En omfattende ombygging av Sandvika stasjon er heller ikke ønskelig ut fra ønsket om å utnytte de investeringene som nylig er lagt ned i Sandvikaterminalen.*
- 4) *Se kommentar til A1 10.*
- 5) *Det foreslåtte alternativet har vært vurdert i en tidlig fase. Det ble forlatt bl.a fordi det ikke ivaretar stoppmønsteret og på grunn av store inngrep ved Lysakerelva.*
- 6) *Tas til orientering.*
- 7) *I KU fase 2 vil både tverrforbindelsene og parallellvegene/lokalvegene bli gitt en større oppmerksomhet. Antall alternativer blir redusert, og en vil få et mer oversiktlig bilde over vegsystemet. En større detaljeringsgrad i transportanalysen vil forhåpentligvis gi en bedre begrunnelse for de valg som gjøres av veglenker som skal bygges ut.*
- 8) *Gang- og sykkelvegssystemets plass i systemet vil helt klart få en større omtale i KU fase 2.*

E11 GEIR BAASTAD, 26.08.94.

Jernbane: Mener det vil være en katastrofe og en skandale å tillate at det legges et nytt dobbeltspor gjennom et av landets tettest befolkede boligområder.

Kommentar:

Tas til orientering.

E12 J. CHR. BORCHGREVINK, 30.09.94.

- 1) **Veg:** Ny E18 bør legges i tunnel fra Høvik mot Fornebu med 6 felt. Har videre en del konkrete forslag til løsning av sekundævegnettet.
- 2) **Jernbane:** Det er skissert et tunnelinnslag på eiendommen og av naturlige årsaker ønskes derfor ikke en daglinje. Legg alle spor mellom Sandvika og Oslo i tunnel og bruk eksisterende trasé til trikk, buss og sykkel/gangsti.
- 3) Understreker viktigheten av at veg og bane samarbeider om Vestkorridoren for å finne optimale løsninger.

Kommentar:

- 1) *I anbefalingen i KU fase 1 kommer det fram at det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel som vist i alt. B1 (Blommenholm - Fornebu). En vil vurdere alternative tunnelløsninger i KU fase 2. Sekundærvegnettet vil komme nærmere en løsning i KU fase 2.*
- 2) *NSB utreder flere alternativer med ulik grad av tunnelstrekninger. Det er bare en variant av alternativ H1 ("Daglinje H") som kan komme til å berøre eiendommen. Dersom alternativ J4 skulle bli valgt vil en vurdere mere konkret hvordan en kan utnytte eksisterende trasé: fortsatt jernbanedrift eller annen form for kollektiv utnytting.*
- 3) *Se kommentar til A2d 2.*

E13 TERJE TOLLEFSEN, 13.09.94.

- 1) **Veg:** Synes det er ille at man planlegger å tilrettelegge for massebilisme til de grader som angjeldende plan vidner om.
- 2) **Veg:** Er sterkt imot planene om å utbygge E18 ytterligere i dagen på strekningen Blommenholm-Vækerøkrysset. Ber om at man velger et tunnelalternativ på denne strekningen som vil spare boligmiljøene for store miljøbelastninger.

Kommentar:

- 1) *Se D4 1.*
- 2) *I anbefalingen i KU fase 1 kommer det fram at det er lite ønskelig med en så lang sammenhengende tunnel som vist i alt. B1. Vi vil i den videre planlegging ta hensyn til boligmiljøet langs E18.*

E14 DORA S. KITTILSEN m.fl., 30.09.94.

- 1) **Jernbane:** Protesterer mot økte støyplager og forringelsen av miljøet i forbindelse med NSBs planer for nytt dobbeltspor på Lysaker.

Kommentar:

- 1) *Tas til orientering. Konsekvenser og avbøtende tiltak skal utredes i KU fase 2.*

E15 KIRSTEN JAHREN OG JAN OLE NORUM, 28.09.94.

- 1) **Veg:** Alternativ C er det første virkelige alternativet som tar hensyn til beboerne og miljøet. Peker på de mange uheldige sider ved dagtrasé og framhever en rekke fordeler ved en tunnelløsning.
- 2) **Veg:** Kritiserer at de ikke er sagt noe om kostnadene ved innløsning av eiendommer langs E18, kostnadene ved en dårligere helse for beboerne og kostnadene ved etterisolering av boliger og bygging av nye støyskjermer.
- 3) **Jernbane:** Kan vanskelig forstå en løsning som har store negative virkninger for beboere og miljøet. Kan støtte en miljøvennlig utbygging av veg og jernbane.

Kommentar:

- 1) *Ut i fra sammenhengen går vi ut ifra at innsenderen mener alt. B er best, og ikke alt.C. Se B2 8.*
- 2) *I KU fase 1 er det sett på kostnadene ved en dårligere helse for beboere langs traséene, men disse er vanskelig kvantifiserbare. Når det gjelder kostnader vedrørende innløsning av eiendommer og ulike støyreducerende tiltak vil dette bli behandlet i KU fase 2.*
- 3) *Tas til orientering.*

E16 JAN B. USLAND, 29.09.94

- 1) **Jernbane:** Går imot alle alternativ med dagstrekning. Fraråder derfor alternativ H1 på det sterkeste. Alternativ H2 har også klare svakheter fordi ekspress tog går i dagslys samt at lokaltog følger eksisterende bane.
- 2) **Jernbane:** Alternativ J4 har klare fordeler i og med at denne legges under jorden hele vegen og videre premutasjoner over dette alternativet bør utredes som høyeste prioritet.
- 3) **Jernbane:** Foreslår at det også utredes andre tunnelløsninger, alternativt utenom Lysaker stasjon.
- 4) **Jernbane:** Motsetter seg på det sterkeste alternativene J1 og J2 fordi disse går direkte gjennom undertegnedes eiendom.
- 5) **Jernbane:** NSB må utrede de miljømessige konsekvenser både i anleggsfasen og driftsfasen.
- 6) Ber om at prosessen gjennomføres på en raskest mulig måte bl.a. for å redusere den uvisshet man som beboer har mht. valg av løsning.

Kommentar:

- 1) *Både alternativ H1 og alternativ H2 ivaretar prosjektets forutsetninger og inngår derfor i den videre planleggingen.*
- 2) *Alternativ J4 inngår, etter ønske fra Oslo og Bærum, i den videre planleggingen.*
- 3) *Dette har vært utført. I den innledende fasen gikk NSB svært bredt ut og utredet flere tunnelvarianter med ulikt stoppmønster. Noen av disse ble etterhvert uinteressante etter at konsekvensene ved dem ble nærmere avdekket. Alternativene uten stopp på Lysaker var blant disse.*
- 4) *Alternativene J1 og J2 er i prinsippet lik alternativene H1 og H2, men med en lokaltogsløyfe til Fornebu i tillegg. Eventuelle jernbaneinvesteringer rettet mot Fornebu vil vente til utbyggingsplanene er klare og markedet er der. Dette prosjektet arbeider derfor med mulige framtidige avgreininger til Fornebu. Konsekvensutredning fase 2 vil utrede flere varianter av denne muligheten. En kan på nåværende tidspunkt derfor ikke si med sikkerhet hvilke eiendommer som kan bli berørt.*
- 5) *Ja, dette vil bli utført. Se kap.1 og kap.5 i forslag til program for KU fase 2 for nytt dobbeltspor.*
- 6) *NSB og Statens vegvesen tar sikte på å få avklart sine trasévalg i kommunedelplanprosesser i de ulike kommunene. Vedtatte kommunedelplaner for nytt dobbeltspor, inklusiv planer for Fornebu, vil sannsynligvis foreligge sommeren 1996. Dette skjer så raskt som planprosessen tillater.*

Vedlegg F: Godkjente utredningsprogram for felles KU fase 1

Vegvesenet fikk godkjent sitt program for konsekvensutredning fase 1 av Vegdirektoratet i januar 1993. Tilsvarende fikk NSB godkjent sitt program av Banedirektøren i januar 1994.

Tekstene i de godkjente programmene er tilnærmet identiske.

Der programmene avviker felles tekst, framkommer dette tillegget med *kursiv skrift* og er skrevet under *Tillegg Statens vegvesen: henholdsvis Tillegg NSB:*

I kapittelet **3.1.5 KONSEKVENSER FOR MILJØ** er deler av teksten ulik. Forskjellen framkommer under *Fra NSB sitt program:*, henholdsvis *Fra Statens vegvesen sitt program:*

3.1 FASTSATT KONSEKVENsutredningsPROGRAM FOR FASE 1

3.1.1 GENERELT

Tillegg Statens vegvesen:

Programmet er omarbeidet i forhold til det som er foreslått i meldingen (side 24). Dette er nødvendig da utredningene nå vil omfatte transportsystemet i Vestkorridoren og ikke bare vegtrafikken.

Planleggingen skal legges opp som en videreføring av transportplanarbeidet (TP) for Oslo/Akershus mht Vestkorridoren.

Konsekvensutredningene skal legges på et nivå på linje med en vegutredning etter veglovens §12, og "planutredningsnivået" etter NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP). Programmet er lagt på samme nivå som "Høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg)."

Planområdet er fysisk avgrenset til Vestkorridoren i Akershus og Oslo. Endringer av transportsystemet i planområdet vil få virkninger også utenfor dette området. De trafikale virkningene og konsekvensene for næringsliv og bosetting i aktuelle deler av Buskerud og Vestfold bør derfor også vurderes.

Parallelt med transportutredningen i Vestkorridoren har NSB lagt fram melding for Ringeriksbanen. Disse to utredningene bør ses i sammenheng, slik at effekten av Ringeriksbanen på transportsystemet i Vestkorridoren og omvendt blir vurdert.

KU-dokument for fase 1 skal inneholde:

- * Utredning om framtidige transportbehov og alternative strategier. Strategiene skal være definert i alternative prinsipløsninger for veg og jernbane.
- * Konsekvensutredning av strategiernes virkninger for samfunnet.
- * Forslag til utredningsprogram for konsekvensutredning fase 2.

3.1.2 TRANSPORTBEHOVET

3.1.2.1 GENERELT

Transporttettersspørselen i Vestkorridoren er stor. I 1990 var det registrert 226 000 personer pr. døgn over bygrensen, hvorav ca. 70% med personbil. I rushene er imidlertid forholdet omvendt med størst andel på kollektivtrafikken. Utredningen skal analysere dagens transporttilbud i forhold til behovet, og utrede alternativ for framtidige behov, år 2010. Ulike nivå for trafikkutviklingen er

et sentralt element, herunder dimensjoneringsbehovet for veg i forhold til jernbane. Det skal utarbeides alternative løsninger, inkl. rollefordeling veg, jernbane og annen kollektivtransport.

Konsekvensene av et 0-alternativ skal drøftes. 0-alternativet benevnes i det følgende som referansealternativ og består av:

- Dagens infrastruktur på kollektivnettet, inkludert drifts-, sikkerhets- og kapasitetsmessige forbedringer som er forutsatt gjennomført.
- Dagens vegsystem og i tillegg igangsatte og vedtatte prosjekt. I tillegg vil kapasiteten på Store Ringvei bli lagt på et balansert nivå i forhold til den kapasitet som nå ligger inne i Granfosslinjen og Sinsen-Storo.

3.1.2.2 ANALYSE AV DAGENS SITUASJON

- Beskrivelse av transportsystemet i 1990/97 i Vestkorridoren. Veg-, kollektiv- og sykkeltrafikk.
- Beskrivelse av transportbehovet i Vestkorridoren. OD-matrise for bil og kollektivtrafikk 1990/97. "Ønskelinjer" i utvalgte korridorer og snitt. (Med ønskelinjer menes at trafikk følger korteste rute uavhengig av kapasiteten.)
- Beskrivelse av transportkvalitet. Oversikt over trafikkbelastningen på vegsystemet og kollektivnettet 1990/97. Reisehastighet, kapasitetsutnyttelse. Terminaler og knutepunkt. Analyse av dagens transportsystem i forhold til behov, mangler og svakheter.
- Analyse av dagens transportsituasjon sett i forhold til transportmålene i TP Oslo/Akershus.

3.1.2.3 FRAMTIDIG TRANSPORTBEHOV

Ettersom Transportplanen ennå ikke er behandlet, kan den ikke gi de overordnede mål og rammer for planleggingen i Vestkorridoren. Som utgangspunkt skal både TREND-, KOLLEKTIV- og MILJØ-scenariet i TP fanges opp av utredningen.

Arealbruken 2000 i vedtatte kommuneplaner i Asker, Bærum og Oslo tilsvarer TREND i TP og er utgangspunktet for transportutredningen. Arealdata for de enkelte delsoner er basert på delrapport nr. 11 i TP Oslo/Akershus, som er utarbeidet av Akershus fylkeskommune. "Kollektiv arealstruktur" skal vurderes og knyttes til aktuell(e) strategi(er).

Gjeldende prisforhold mellom bil- og kollektivturer kan være utgangspunkt. Alternative rammebetingelser skal vurderes og knyttes til aktuell(e) strategi(er). Bl.a. skal rammebetingelser for bilkostnader, bilhold, kollektivtakster m.v., ref MILJØ-alternativet i TP, inngå i alternativ. Følsomhetsanalyser skal gjennomføres.

Parkeringsbegrensning i Oslo sentrum/Indre by må defineres og legges inn i transportmodellen.

Utbygging:

- * Planlagte hovedvegprosjekt i Oslo og Akershus fram til 1998, anses som bundne prosjekt og inngår i referansealternativet. Prosjekt etter 1998 vurderes i forhold til alternative transportløsninger.
- * Gardermoen forutsettes som hovedflyplass med høyhastighetsbane som primært tilbringer-system, åpningsår 1998-2000.
- * Fornebu forutsettes nedlagt som flyplass og utviklet til et bolig og næringsområde, kfr. delrapport fra Gardermoen-analysen.

Modellverktøy:

Det foreligger to transportmodeller som kan benyttes i utredningsarbeidet:

- TP-modellen
- Gardermoen-modellen

Begge modellene har sin styrke og sine svakheter og ingen av de to er "skreddersydd" for oppgaven. Sannsynligvis bør det benyttes ulike beregningsverktøy for de ulike problemstillingene; Totaltrafikk, reisemiddelvalg, vurdering av trafikkavvikling etc. Erfaringsmessig kan valg av modellverktøy ha stor betydning for resultatene.

Tillegg Statens vegvesen:

Vegdirektoratet ber derfor om at

Valg av modellverktøy drøftes og begrunnes innledningsvis i transportutredningen.

Det skal trekkes inn ekspertise i prosjektet for å verifisere modellen og godheten av resultatene.

Tillegg Statens vegvesen:

Vegdirektoratet vil delta i verifiseringsgruppe.

3.1.3 TRASEALTERNATIV OG AREALBRUK

Utredningene skal omfatte alternative løsninger for veg- og kollektivsystemet. For E18 vil en i hovedsak ha tre mulige korridorer. Det er ytre (langs fjorden), midtre (dagens korridor) og indre (trasé oppe i Bærum). Utredningene vil også måtte omhandle Rv.160 Bærumsvn. og Rv.161 Sørkedalsvn. da disse er og sannsynligvis vil bli en viktig del av Vestkorridorens transportsystem. For jernbanens vedkommende vil en operere med en korridor langs eksisterende trasé. I denne korridoren foreligger 7 traséalternativ mellom Skøyen og Sandvika og 2 traséalternativ mellom Sandvika og Asker.

Tillegg NSB:

Et viktig tema vil være om det nye dobbeltsporet skal ha stasjon på Lysaker/Fornebu eller ikke.

Vi forutsetter en bearbeidelse av traséalternativ (veg og bane) i M 1:5000, men med presentasjon i M 1:20 000.

For deler av veg- og banestrekningene i de foreslåtte alternativ, dreier det seg om tunnel-løsninger. Delstrekninger i dagen skal belyses i forhold til nåværende arealbruk. Arealkonflikter skal påvises. Virkninger av endret arealbruk som følge av nye transportanlegg skal belyses i samarbeid med kommunene.

Tilsvarende dokumentasjon skal gis i referansealternativet som er nåværende E18 og jernbane.

Arealkonsekvenser og muligheter skal studeres i en korridorbredde på ca. 500 m. Korridorbredden kan gjøres avhengig av stedlige forhold.

Det vises forøvrig til kommentarer fra Riksantikvaren, datert 05.03.92, mht forholdet mellom tiltak og omgivelser.

Sammenhengen mellom areal og transport skal belyses.

3.1.4 SAMFUNNMESSIGE KONSEKVENSER

- * Trafikkulykker med personskader skal registreres for hovedvegnettet i studieområdet. Ulykkesfrekvensen relateres til dagens trafikk mønster. Endringer i antall ulykker beregnes, både ut fra alternative transportkonsept (forholdet bil-/kollektivtrafikk) og vegløsninger med høyverdig sikkerhetsstandard. Måloppnåelse i forhold til overordnede krav skal dokumenteres. Ulykkeskostnader skal beregnes og neddiskontes.

- * Transportkostnader skal beregnes og neddiskonteres.
- * Drift- og vedlikehold av transportsystemene skal beregnes og neddiskonteres.
- * Næringsliv og sysselsetting. Tiltakshaver vil besørge en delutredning som belyser de viktigste virkningene for næringslivet mht leveranser/tjenester og sysselsettingseffekt. Dette gjelder både i anleggs- og driftsfasen.
- * Utbyggingsmønster. NSBs satsing på høyhastighetsforbindelse mot Vestfold samt Ringeriksbanen, vil kunne få konsekvenser for det regionale utbyggingsmønsteret, både for nærings- og boligbygging. Nødvendige utredninger vil bli utført i samarbeid med "Arb.gruppe for regional utvikling Akershus Vest."

3.1.5 KONSEKVENSER FOR MILJØ

Utredning av miljøkonsekvenser for ulike transportalternativ vil være et hovedtema. Miljøvernavdelingen i fylkeskommunen er enig i forslag til utredningsnivå som legges til grunn for konsekvensutredningen.

Som hoveddisposisjon legges følgende punkt til grunn:

- * Luftforurensning, både totalt for studieområdet og lokalt langs hovedalternativene for E18. Videre skal det belyses hvilken effekt en avlastning av vegnettet vil gi for utsatte områder. Måloppnåelse blir vurdert i forhold til anbefalte retningslinjer for luftkvalitet (SFT rapport nr. 38, 1989).
- * Klimaendring pga endret utslipp av CO₂ i de ulike transportkonsept beregnes for hele studieområdet.
- * Støyforhold skal utredes på et overordnet nivå.
Tillegg Statens vegvesen:
Støysonekart for 60 og 55 dB(A) skal beregnes for de ulike alternativ, der det tas hensyn til forslag til støyskjermende tiltak.
Areal med støynivå over de angitte grenseverdier samt antall boliger som berøres beregnes, både i referansealternativet og nye løsninger. Måloppnåelse i forhold til retningslinjer for vegtrafikkstøy. (Miljøverndep. T-8/79.)
- * *Fra NSB sitt program:*
Landskapsbilde, naturmiljø, kulturmiljø og kulturminner
På bakgrunn av registreringer og analyser utført av kommuner, fylkeskonservator og fylkets miljøvernavdeling skal det foretas en vurdering av de foreslåtte traséer og deres konsekvenser for miljøet. Vurderingene vil bli foretatt verbalt og visuelt i form av skisser, snitt, perspektiv og fotomontasjer. Vurderingene vil bli foretatt for aktuelle delstrekninger og for hele traséalternativet samlet. Visualiseringen vil bli tillagt størst vekt på de mest konfliktfylte strekningene.

Vurderingene vil omhandle forhold til:

- landskap (terrenginngrep, kulturlandskap)
- friområder, sammenhengende grønnstruktur, rekreasjon
- verneverdige områder og objekter
- arealbruk (eksisterende og framtidig)
- bebyggelse
- synlighet, eksponering
- sårbarhet (evne til å tåle inngrep)
- barrierevirkninger (herunder forholdet til sammenhengende grøntstruktur, vassdrag og vassdragsnære arealer)

Vurdering av aktuelle avbøtende tiltak for å minske de negative konsekvensene hører til det "finmaskete" nivået og vil bli utført i KU fase 2.

Miljøkonsekvenser i anleggstiden vil også bli vurdert.

Fra Statens vegvesen sitt program:

* Landskap og kulturmiljø skal vurderes i forhold til det registreringsmateriale og foreliggende vurderinger som er foretatt av fylkeskonservator og kommuner.

* Naturvernområder forutsettes kartlagt av kommunene og fylkets miljøvernavdeling. Virkningene av tiltak deles inn på følgende hovedkategorier:

- a) Vernede områder/lokaliteter etter naturvernloven
- b) Verneverdige områder
- c) Områder av særlig betydning for fisk og vilt

* Friluftsliv og rekreasjon velges vurdert under temaet miljø. Arealdelen i de tre kommunenes vedtatte kommunedelplaner vil normalt ha sikret disse interessene.

3.1.6 KOSTNADER

Alle strategialternativene (tiltakene) skal kostnadsberegnes ut fra en nøyaktighetsgrad på $\pm 30\%$.

Muligheter og virkninger av en etappevis utbygging skal vurderes grovt i fase 1 og utredes nøyere i fase 2.

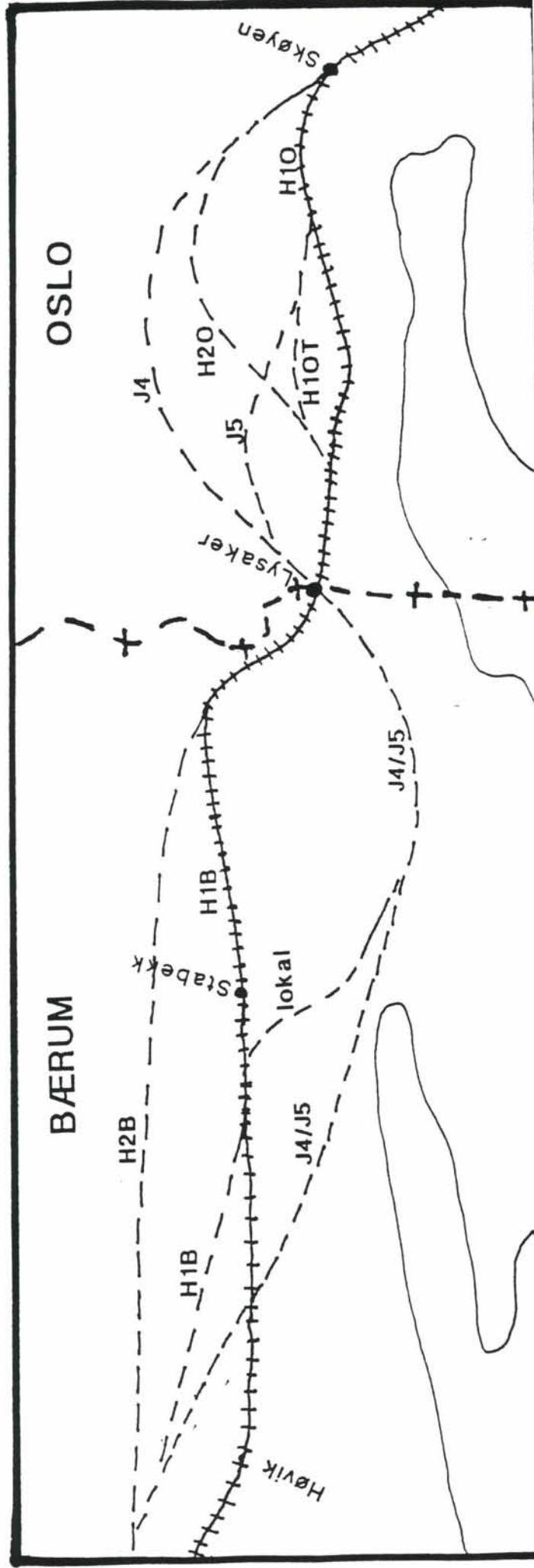
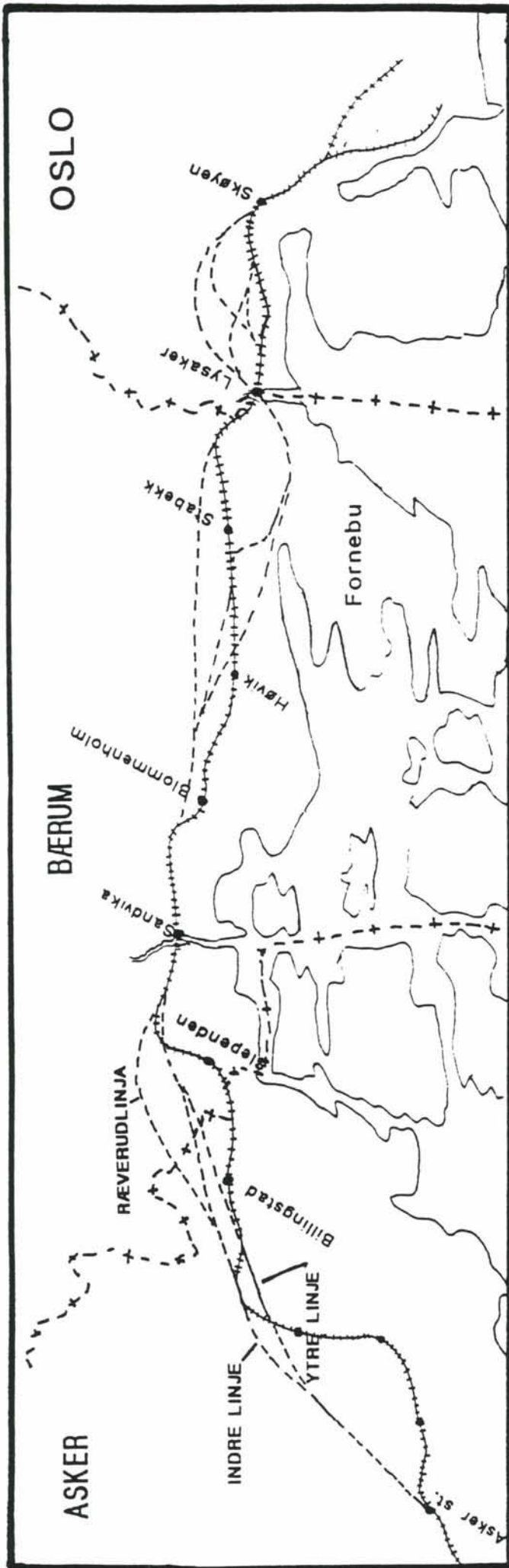
Alle strategialternativene (tiltakene) skal n/k-beregnes i forhold til referansealternativet.

Tillegg Statens vegvesen:

Vegdirektoratet understreker betydningen av en god dokumentasjon....

Det skal legges fram en god dokumentasjon av kostnadsbildet i de ulike alternativene. Dette gjelder både prosjektrettede og transportrelaterte kostnader.

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker Konsekvensutredning KU fase 2



Vedlegg G: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, anbefalt utredningsprogram for KU fase 2

FORORD

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

Tiltakene er av en slik størrelse at de kommer inn under bestemmelsene i plan- og bygningslovens kap VII-a, som krever at det skal utarbeides melding og konsekvensutredning (KU) for tiltakenes konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

NSB Kornsernstab strategi og miljø utarbeidet melding som ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring til berørte institusjoner. I denne meldingen lå det med forslag til utredningsprogram. Med bakgrunn i høringsuttalelsene og i samråd med Miljøverndepartementet ble det utarbeidet programmer for konsekvensutredning KU fase 1 og KU fase 2.

Konsekvensutredning KU fase 1, er gjennomført felles for tiltakshaverne. KU fase 1 dannet grunnlaget for valg av hovedalternativer som foreslås videreført i KU fase 2.

KU fase 2 vil bli gjennomført separat for NSB og Statens vegvesen Oslo og Akershus. KU fase 2 skal danne grunnlag for valg av traséer i en kommuneplanprosess.

GENERELT OM UTREDNINGENE

Tiltaket omfatter nytt dobbeltspor for NSB mellom Skøyen og Asker inklusiv nødvendige tilkomstveger og omlegginger av veger og eksisterende jernbanespor og andre avbøtende tiltak. Tiltaket omfatter også midlertidige riggområder og anleggsveger. Midlertidige eller permanente massedeponi inngår ikke direkte i tiltaket, men man skal grovt vurdere virkningene av flere aktuelle deponi enn det er behov for.

KU fase 2 er en finmasket konsekvensutredning som skal danne grunnlag for valg av trasé i kommunedelplanene for nytt dobbeltspor i de tre kommunene som vil bli berørt, Oslo, Bærum og Asker.

KU-programmet for fase 2 har sammen med programmet for KU fase 1 ligget ute til offentlig ettersyn i forbindelse med meldingen etter plan- og bygningsloven kap.VII-a for "Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker" våren 1993. Programmet for KU fase 1 ble godkjent 26.1.1994. Programmet for KU fase 2 er revidert på grunnlag av innkomne merknader til meldingen og konsekvensutredning KU fase 1.

NSB Bane Region Sør, som er tiltakshaver, arbeider nå med hovedplan/kommunedelplaner med tilhørende KU fase 2 i samarbeid med de 3 kommunene. Inntil videre benytter NSB programmet i den formen det nå foreligger. Endelig godkjenning av programmet for KU fase 2 vil skje sammen med endelig godkjenning av konsekvensutredning KU fase 1.

I forhold til utredningene i KU fase 1 øker man i KU fase 2 detaljeringsgraden med hensyn til beslutningsrelevante konsekvenser i kommunedelplanprosessene i de tre kommunene.

Traséalternativene vil i KU fase 2 stort sett bli bearbeidet i målestokk 1:1000 for dagstrekningene og 1:5000 for tunnelstrekningene. Presentasjonen av alternativer og konsekvenser vil stort sett skje i målestokk 1:5000 supplert med større målestokk for de viktigste detaljene.

OVERSIKT OVER DE TRASEALTERNATIVENE SOM SKAL UTREDES

Med bakgrunn i anbefalingene fra KU fase 1, har alle alternativene som blir vurdert i KU fase 2 det til felles at de nye hurtigtogsporene skal betjene stasjonene Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker og at eksisterende stasjonsmønster for lokaltogene søkes opprettholdt. På Skøyen, Sandvika og Asker skal det være overkjøringsmuligheter mellom hurtigtogspor og lokaltogspor.

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

For alle alternativ skal mulighetene for og konsekvensene av avgrensning for Ringeriksbanen vurderes både fra Skøyen, Lysaker og Sandvika.

Det vil også bli lagt opp til at strekningen Skøyen-Asker kan deles i flere parseller som kan utbygges hver for seg, og at planlegging og konsekvensutredning av disse parsellene om nødvendig kan behandles og godkjennes hver for seg.

Som referansealternativ (0-alternativet) benyttes dagens bane med utbygd 4 spor til plattform på Skøyen og Nationaltheatret stasjoner, signaltekniske tiltak i Oslo-tunnelen, dobbeltspor helt til Drammen stasjon og med det driftsmønster som Ruteplan '94 legger opp til med tillegg av tog til Gardermobanen flyplass.

Følgende alternative traséer utredes i KU fase 2

| ASKER / BÆRUM | S a n d v i k a | BÆRUM | L y s a k e r | OSLO |
|--|--------------------------------------|------------|---------------------------------|--------------------|
| Indre linje Ytre linje Ræverudlinja | | H1B H2B | | H1O H1OT H2O |
| | | J4/J5 | | J4 J5 |
| B = Bærum O = Oslo T = Tunnelvariant | | | | |
| Med felles traséer gjennom Sandvika og Lysaker kan alternativene kobles sammen på ulike måter, unntatt J4 og J5 som har en annen trasé under Lysaker og derfor bare kan kobles i Sandvika. | | | | |

Alle alternativene har stasjonsmønster Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen. Alternativene vil her ha dagstrekninger langs med eksisterende spor. Et unntak er alternativene J4 og J5 som vil ha ny stasjon under bakken på Lysaker.

Indre linje (Asker/Bærum): Tunnel på mesteparten av strekningen. Dagstrekninger like etter Asker stasjon, kort kryssing ved Åstaddammen og inn til Sandvika stasjon.

Ytre linje (Asker/Bærum): Som Indre linje, men med lengre dagstrekning ved kryssing av Neselva istedenfor Åstaddammen.

Ræverudlinja (Asker/Bærum): Som Indre linje, men med en litt annen føring ved Slependen/Jong.

H1B (Bærum): Dagstrekning ved Sandvika, tunnel fra Engervannet til Høvik/Stabekk. Videre i dagstrekning fra Høvik/Stabekk langs med eksisterende spor, via kort tunnel vest for Lysaker, til eksisterende Lysaker stasjon.

H2B (Bærum): Dagstrekning ved Sandvika, tunnel fra Engervannet til vest for Lysaker. Videre i dagstrekning til eksisterende Lysaker stasjon.

H10 (Oslo): Dagstrekning fra Lysaker stasjon langs med eksisterende spor til Skøyen.

H10T (Oslo): Som alternativ H10, men med en kort tunnel fra Vækerø til Bestum.

H20 (Oslo): Dagstrekning forbi eksisterende Lysaker stasjon til Vækerø. Videre i tunnel fra Vækerø til Skøyen.

J4 (Bærum/Oslo): Dagstrekning ved Sandvika. Tunnel fra Engervannet, via ny stasjon under bakken på Lysaker til Skøyen. Mellom Stabekk og Skøyen legges også lokaltogsporene i tunnel.

J5 (Bærum/Oslo): Som alternativ J4, men alle 4 sporene kommer ut av tunnel ved Bestum istedenfor ved Skøyen.

Andre jernbaneprosjekter

De ulike alternativene for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker må også vurderes i forhold til jernbaneprosjektene som er forutsatt i "Norsk Jernbaneplan 1994-97" og "Ny kurs for jernbanen" og andre jernbaneprosjekter som NSB arbeider med. Dette gjelder bl.a. tiltak på Vestfoldbanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. Det er tre prosjekter som er spesielt viktig for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker:

Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen

Det er utarbeidet grovmasket konsekvensutredning som har vært på høring og som ble fulgt opp med tilleggsutredninger. NSB vil komme med anbefaling av korridor i første halvår 1995. (Aktuelle avgrensningspunkter vil bli utredet i Skøyen-Asker-prosjektet inntil anbefaling foreligger.)

Lokaltog til Fornebu

Det er fortsatt usikkerhet om når og på hvilken måte Fornebu-området kan taes i bruk til annet enn flyplass, og hvor mange boliger som vil bli bygget i området. Men NSB har startet opp med forstudier for banebetjening av framtidige Fornebu utbyggingsområde, og ønsker å følge opp dette i kommunedelplanen for området i samarbeid med Bærum kommune. Framdriften på prosjektet avhenger av den utbyggingstakt som forutsettes i kommunedelplanen og grunneiernes planer. Det er intensjonen at kommunedelplan for Fornebu skal ha samme høringsfrist som planene for nytt dobbeltspor. (Aktuelle avgrensningspunkter vil bli utredet i Skøyen-Asker-prosjektet.)

Kapasitetsøkning Skøyen-Oslo S

NSB arbeider med kapasitetsøkning på strekningen Skøyen-Oslo S. Det arbeides med utvidelse til 4 spor til plattform både på Skøyen og Nationalthetret stasjoner, og det er ønskelig at dette står ferdig til åpning av Gardermobanen i 1998. Ved full utbygging kan det være aktuelt med i alt 4 spor fra Skøyen til Oslo S.

UTREDNINGSPROGRAMMET

1 Tiltakets konsekvenser for miljø

1.1 Luftforurensning

Omfanget av redusert utslipp av luftforurensende komponenter som følge av overført transportarbeid til jernbanen, regnes å være uavhengig av jernbanen sitt trasévalg. Utslipp fra jernbanen vurderes å være minimalt. **I denne fasen er det derfor ikke forutsatt videre beregninger i forhold til det som er utført i KU fase 1.**

1.2 Klimaendringer

Endringene av klimaet på grunn av redusert utslipp av CO₂ og andre klima-gasser som følge av overført transportarbeid til jernbanen, regnes å være uavhengig av jernbanen sitt trasévalg. **I denne fasen er det derfor ikke forutsatt videre beregninger av dette.**

Det skal kartlegges om eksempelvis store skjæringer eller fyllinger kan føre til lokalklimatiske endringer, og hvilke områder som vil bli berørt. Avbøtende tiltak skal vurderes.

1.3 Støy og vibrasjoner

Med bakgrunn i togtyper, hastighet, lengder og frekvens skal støyen i området inntil linjen beregnes. Det vil bli beregnet støykoter for 60 og 55 dB(A) med nærmere angivelse av antall berørte. Støysonenes utbredelse vil bli angitt for typiske snitt. Avbøtende tiltak og eventuelt omdisponering av arealer vurderes og effekten av tiltakene angis med hensyn på bl.a. støynivå, barrierevirkning og estetiske forhold.

Mulige problemområder på grunn av vibrasjoner skal kartlegges og vurderes, avbøtende tiltak vurderes og effekten av tiltakene angis.

1.4 Landskap, naturmiljø, kulturmiljø og kulturminner

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

Vurderingene vil bli foretatt for aktuelle delstrekninger og for hele traséalternativet samlet. Videre vil konsekvensene av utbyggingen innenfor de ulike tema områdevis bli framstilt samlet for å ivareta et helhetlig syn på mulige konflikter og barrierevirkninger. Framstillingen vil bli foretatt verbalt og visuelt i form av skisser, snitt, perspektiv og fotomontasjer.

1.4.1 Landskap

Det skal gjennomføres landskapsanalyser hvor terrenginngrepene av de ulike alternativene blir vurdert i forhold til bl.a. natur, kulturlandskap og bebyggelse.

Tettstedsproblematikken tas spesielt opp under dette punkt med vurdering av fysisk form og innhold (historikk, områdekarakter, bebyggelsesstruktur, bygningstyper, osv.).

Vurdering av aktuelle avbøtende tiltak herunder omdisponering av arealer for å minske de negative konsekvensene vil bli utført.

1.4.2 Naturmiljøet

Naturforhold og naturkvaliteter skal beskrives for det aktuelle området. I denne beskrivelsen legges det vekt på elementer som har betydning i et større perspektiv (regionalt, nasjonalt og internasjonalt). Videre vil det bli lagt vekt på å beskrive særtrekk ved natur og økologi i området.

I denne fasen skal man vurdere tiltakets konsekvenser for verneverdiene for plante- og dyreliv og geologi i:

- områder/lokalteter vernet etter naturvernloven
- verneverdige områder
- områder av særlig betydning.

Herunder vil en også komme nærmere inn tiltakets konsekvenser for:

- områder med særlig høye diversitetsverdier.
- sjeldne/sårbare arter.
- større sammenhengende naturområder.
- strandområder og vassdrag.

Avbøtende tiltak og effektene av disse skal vurderes.

I den grad det er nødvendig med mer detaljert registreringsmateriale, innhentes dette via kommunene og eventuelle organisasjoner. For fagområdet er imidlertid mye av registreringsmaterialet samlet i miljøvernnavdelingene.

1.4.3 Kulturmiljø og kulturminner

Fylkeskonservatoren skal benytte erfaringskriterier for nærmere å kunne kart-feste hvor man kan forvente å finne fornminner. På denne bakgrunn vil en i denne fasen vurdere om det skal foretas feltregistreringer. Følgende vurderinger skal gjøres:

- Vil særskilt verneverdige kulturminner eller deler av kulturmiljøet bli berørt av tiltaket og kreve sikring, flytting eller dokumentasjon?
- Vil tiltaket kreve frigiving av fredete kulturminner?

Virkninger for kulturmiljøet under anleggsfasen vurderes under "konsekvenser i anleggsperioden". Også med hensyn til kulturmiljøet skal det legges spesiell vekt på tettsteder i denne fasen.

2 Tiltakets konsekvenser for naturressursene

2.1 Energiforbruk

Endringene av forbruk av energi vil vesentlig være en følge av overført transportarbeid til jernbanen og regnes å være uavhengig av jernbanen sitt trasévalg. Imidlertid er energiforbruket avhengig av bl.a. stigning og fall langs traséen og hvor stor del av strekningen som går i tunnel. De aktuelle alternativene skal vurderes med hensyn til dette.

2.2 Jord- og skogressurser

Det er relativt små jord- og skogressurser som vil bli berørt. På eiendomsnivå vurderes konsekvensene for landbruket ved mer detaljert fastsetting av alternativene. Både direkte og indirekte virkninger og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

2.3 Vann/grunnvann, mineraler/masseforekomster

I den utstrekning slike ressurser vil bli påvirket/ikke tilgjengelige på grunn av de ulike alternativene, skal konsekvensene og eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

3 Tiltakets konsekvenser for samfunnet

3.1 Trafikkulykker

Behovet for og plassering av nødutganger/redningsveier i (lange) tunneler skal vurderes for de ulike alternativene. **Utover dette er det ikke forutsatt ytterligere utredninger i forhold til det som er utført i KU fase 1.**

3.2 Næringsliv og sysselsetting

I denne fasen er det ikke forutsatt ytterligere utredninger av dette tema i forhold til det som er utført i KU fase 1.

3.3 Utbyggingsmønster og boligbygging

I denne fasen er det ikke forutsatt ytterligere utredninger av dette tema i forhold til det som er utført i KU fase 1.

3.4 Boligområder og veger

Der det nye dobbeltsporet nødvendiggjør stengning eller omlegging av eksisterende veger eller gangveger, skal effektene av dette vurderes. Det samme gjelder der boligområder blir delt. Avbøtende tiltak må vurderes slik at områdene fortsatt kan være funksjonsdyktige.

I den utstrekning aktuelle og konkrete alternativer for utbygging av E18 med tilhørende samleveger ligger i nærheten av jernbanealternativene, skal utredningene vise hvilke fysiske muligheter man har for utbygging av både veg og jernbane.

3.5 Friluftsliv og rekreasjon

Registreringer og vurderinger skal foretas gjennom kontakt med brukerorganisasjoner og ansvarlige for fagområdet i kommunene. Potensielle konflikter, barrierevirkninger og mulige avbøtende tiltak vurderes. Forholdene i tett bebyggelse vurderes spesielt (nærområder, parker, idrettsanlegg). Herunder vil en også se på interesser knyttet til jakt og fiske.

3.6 Trafikantenes opplevelser

Det skal foretas en vurdering av de ulike alternativene med hensyn til hvilke synsinntrykk de reisende vil oppleve. I hvilken grad banen går gjennom tunneler eller følger natur- og kulturlandskapet eller går gjennom tettbygde områder beskrives.

4 Massedeponi

Midlertidige eller permanente massedeponi inngår ikke direkte i tiltaket, men man skal grovt redegjøre for virkningene av aktuelle deponi fra strekninger der normal massebalanse ikke kan oppnås på grunn av lange tunnelstrekninger. Vurdert deponivolum skal være større enn behovet, og skal sees i sammenheng med andre større utbyggingstiltak som bl.a. Ringeriksbanen. Hvor realistiske deponeringsstedene er, vil også ha innvirkning på antall og størrelse på steder som skal vurderes.

Kvalitet/brukbarhet på massene skal vurderes og aktuelle massedeponi skal vurderes utfra bl.a. landskapsmessige hensyn. Virkningene av transport av masser i anleggsperioden vurderes under "konsekvenser i anleggsperioden".

5 Konsekvenser i anleggsperioden

Lokale konsekvenser i anleggsperioden vil kunne være betydelige i kortere tidsrom. Konsekvensene for påviste interesser i planområdene (bygninger, landskap, kulturmiljø, naturvernområder, friluftsinnteresser, landbruksinteresser m.m.) og deres krav til anleggsarbeidet vurderes i lys av:

- støy og vibrasjoner
- støv og andre utslipp til luft og vann
- bruk av areal til masselagring og transport.

Eventuelle langtidseffekter skal vurderes.

Nødvendige transportveger mellom anleggsområder og til massedeponi beskrives og transportvolum beregnes. Negative effekter på trafiksikkerheten langs transportvegene skal vurderes. Det skal vurderes i hvilken utstrekning anleggsarbeidene vil forstyrre trafikkavviklingen på veg og jernbane. Avbøtende tiltak vurderes.

6 Sammenstillende analyser

Ved avslutning av utredningsfasen vil det lages en sammenstilling av de alternativ som er utredet med en oversikt over de virkninger/konsekvenser som er klarlagt for miljø, naturressurser og samfunn, samt anleggs- og driftskostnader. Kostnadene vil bli beregnet med en nøyaktighet på $\pm 20\%$.

Videre vil det bli foretatt samfunnsøkonomiske vurderinger og utarbeidet nytte-/kostnadstall for hvert enkelt alternativ vurdert opp mot referansealternativet. De økonomiske virkningene for NSBs trafikkdel vil også bli utredet.

Sammenstilling av konsekvenser og sammenligning av disse vil ligge til grunn for anbefaling og innstilling på bestemte traséalternativ innenfor hver parsell. Forholdet til Ringeriksbanens alternativ må også vurderes i denne sammenhengen.

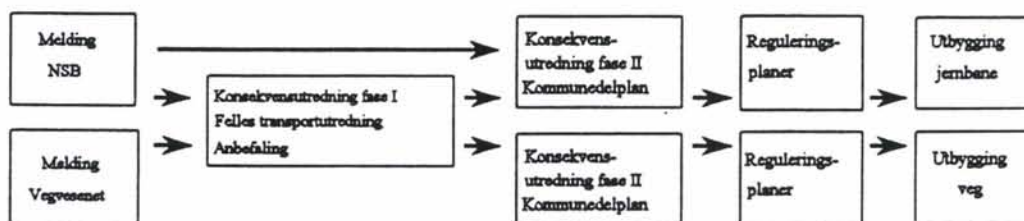
Vedlegg H: Vegsystem i Vestkorridoren, anbefalt utredningsprogram for KU fase 2

1.juni 1994, rev.23.5.95

Innledning

Statens vegvesen, Oslo sendte i 1991 ut melding etter plan- og bygningslovens kap. VII-a: § 33-3, om igangsetting av planarbeid for E18 på strekningen Framnes - Asker. Som følge av høringsprosessen, ble imidlertid den videre behandling av melding holdt an for å se veg-prosjektet i sammenheng med en overordnet transportanalyse i Vestkorridoren hvor også kollektivtrafikken og spesielt jernbanen skulle vurderes. Det er et behov for å se de store investeringene i sammenheng, og det var enighet om at transportutredningen for Vestkorridoren skulle gjennomføres som et fellesprosjekt mellom Statens vegvesen i Oslo og Akershus (SVO/SVA) og NSB.

I henhold til godkjent utredningsprogram skal konsekvensutredningen deles opp i to faser, hvor den første fasen gjennomføres som et samarbeid mellom SVO/SVA og NSB.



Konsekvensutredningen fase I

Konsekvensutredningen fase I er en analyse av transportbehovet i Vestkorridoren, og skal danne grunnlag for valg av strategi for veg og jernbane. Viktige målsettinger med fase I har vært:

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

Konsekvensutredningen for fase I er nå gjennomført og foreligger i dokument "Transportutredningen for Vestkorridoren, KU-fase I". Den sendes på høring 1. juni 1994 med høringsfrist frem til 15. september 1994.

Konsekvensutredningen fase II

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

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

Forslag til program for konsekvensutredning fase II

Generelt

Konsekvensutredningen fase II vil ha som hovedformål å avklare følgende:

- Forslag til fremtidig hovedvegnett i Vestkorridoren, herunder trasevalg for E18 og Rv.160, med tilhørende behov for tverrforbindelser og parallellveger.
- Avklare og legge forholdene til rette slik at en større andel av persontrafikken skal kunne avvikles på det kollektive nærtrafikktilbudet.
- Utrede videre virkninger av tiltaket som kan ha konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Sammenstillingen og konklusjonene i konsekvensutredningen fase II skal danne grunnlag for utarbeidelse av kommunedelplaner for de ulike tiltak. Det er tiltakshavers hensikt at alle beslutningsrelevante konsekvenser av tiltakene skal være utredet før det blir foretatt valg av utbyggingsalternativ i kommunedelplanene.

Arbeidsprogrammer

Det forutsettes utarbeidet detaljerte arbeidsprogram for de enkelte delutredninger før planarbeidet med disse settes igang. Arbeidsprogrammene skal ha klart definerte målsetninger og utarbeides i samråd med ansvarlig myndighet(er) for de enkelte fagområder.

Oppfølgende undersøkelser

Det er utbyggers hensikt å foreta oppfølgende undersøkelser for de viktigste konfliktene slik de framkommer gjennom konsekvensvurderingene. Overvåking av utviklingen og effektvurderinger av avbøtende tiltak vil være viktig for eventuelt å kunne sette inn korrigerende tiltak før, under og etter utbyggingsperioden.

Traséalternativer og arealbruk

Planbegrensning

Vegalternativene omfatter hovedvegløsninger for E18 på strekningen Asker - Framnes og Rv. 160 Bærumsveien med tverrforbindelser mellom Sandvika og Oslo. Mellom Sandvika og Framnes er det utviklet løsninger med 3 ulike hovedgrep:

- Hovedvegssystem A tar utgangspunkt i utviklingen av E18 til 6-felts hovedveg med tillegg av tiltak for sikring av fremkommelighet for buss i E18-korridoren.
- Hovedvegssystem B tar utgangspunkt i bygging av ny fjernveg E18 med nedbygging av eksisterende E18 til hovedveg/fjernveg.
- Hovedvegssystem C tar utgangspunkt i utvikling av E18 til 6-felts hovedveg og utvikling av Rv. 160 Bærumsveien til 4-felts hovedveg for avlastning av E18-korridoren.

Hovedalternativer

Konsekvensutredningen fase I anbefaler at følgende hovedalternativ for vegsystem legges til grunn for det videre planarbeid:

Asker - Holmen: Ingen utbygging, men det er viktig å kunne reservere plass til utvidelse i korridoren.

Holmen - Sandvika: Utvidelse av eksisterende E18 til 6 felt.

Sandvika - Framnes:

- Alternativ B1 "Fornebulinjen"
- Alternativ C "E18/Bærumsveilinjen"
- Alternativene B og C vurdert i sammenheng med tunnelvariantene i alternativ D4 for å finne en optimal løsning m.h.p. kostnader, miljø og etappevis utbygging.

I den videre planprosessen vil det være naturlig å utvikle nye løsninger som på ulike delstrekninger kombinerer elementer fra de hovedløsninger som er presentert i fase I av konsekvensutredningen. Alternativ K "Kombinasjonsalternativet", som vegkontorene nylig har presentert, er et konkret eksempel på bearbeidet traséløsning for E18 som benytter vegsystem B og C på ulike delstrekninger.

Delstrekninger i dagen bør i den videre utredningen ha en detaljeringsgrad som forutsetter bearbeidelse i målestokk 1 : 1000.

Parallellvegnett og diagonalforbindelser

For å sikre god avvikling av trafikken på E18 og Bærumsveien, er det også nødvendig med investeringer på det øvrige vegnettet. En stor svakhet ved dagens vegnett, spesielt gjennom Bærum, er mangelen på helhetlig oppbygging av vegsystemet. Overføring av trafikk til lokal- og boligveiene i rushtidene viser dette. Det vil derfor være viktig å etablere gode tverrforbindelser i nord-sydretning og parallellveger langs E18. Det kreves imidlertid videre utredning og trasébearbeidning i fase II for å komme med en endelige anbefaling vedrørende slike løsninger.

Kollektivtransport

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

Ryggraden i kollektivbetjeningen i Vestkorridoren vil være NSB med sitt nye dobbeltspor, frigjort lokalspor og Ringeriksbanen.

Banene med forbedringer som opprusting av spor og overganger, forlengelser og ringbaner, gjerne med bybane, vil kunne dekke flere områder.

I denne forbindelse vil også båt være et aktuelt supplement.

For at dette skal danne en helhet, er det viktig med samordning av ulike etaters ansvarsområder. Statens vegvesen vil samordne arbeidet.

Fase I viser at bussen har en meget viktig rolle i dekning av det kollektive transportbehovet i Vestkorridoren og "bygdebyen" Bærum. Det er derfor viktig i den videre planlegging å finne løsninger som sikrer bussen god framkommelighet i alle korridorer. I stor grad må bussen bruke det ordinære vegnettet, i alle fall der vi kan sikre rimelig flyt i trafikken. I noen tilfeller vil kollektivfelt i tilknytning til hovedårene være en god løsning, mens det i andre tilfeller kan bli aktuelt å anlegge rene kollektivveger eller kollektivgater.

Det vil i fase II også være viktig å få utredet om deler av busstilbudet skal legges om for å "mate" jernbanen og avklare rollefordelingen mellom buss/bane. Utredning av eventuell fremtidig banebetjening til Fornebu vil foregå parallelt med fase II.

Bussbetjening har flere nivåer:

1. Ekspress-busser i lang- og mellomdistanse på E18 som skal til Oslo.

Utredningen vil gi føringer om dette systemet skal fortsette eller delvis erstattes av matebusser til f.eks. Asker og Sandvika stasjon.

2. Utvidet mating fra ytterkantene av kommunene inn til hovedknutepunkter fra deler av Asker og vestre og nordre deler av Bærum.
3. Deler av Bærum som ligger for nært Oslo sentrum til at det er attraktivt å bytte kollektivmiddel og ikke har betjening av tog/bane, bør kunne betjenes med lokalbusser /lokal ekspress.

Kollektivstrenger

NSB

Dobbeltspor - med videre analyser for stopp på Fornebu og potensiale i korridoren.

Lokalspor - analysere hvordan den ledige kapasiteten best mulig benyttes til en bedret lokaltrafikkavvikling.

Ringeriksbanen - analysere virkningen av alternative føringer og stasjonsmønstre med spesiell vekt på nytte i nærtrafikken og reduksjon av bilbruk.

Baner

Baneforbedringer- og forlengelser, ringbaner, bybaner, stoppmønstre. Dette vil være en samordning av innspill fra andre parter.

Busser

Vegnettet med kollektivfelter etter behov ift. kapasitet/ prioritering. Nye traseer, nye muligheter.

Driftsopplegg sammenstilles med investeringer. N/K og optimale løsninger.

Kollektivknutepunkt

1. Regionale stasjoner / knutepunkt
2. Lokale knutepunkt
3. Nye knutepunkt - endring av kollektivtraseer

Potensiale for reisende med og uten tiltak som økt mating/ tilrettelegging for parkering, sykkelveger, sykkelparkering, rutejustering, arealbruksendringer, traseendringer, stasjonsmønstre. Arealbruk/ arealpotensiale /ønsket utvikling.

Konsekvensene av et optimalt kollektivsystem må analyseres og legges inn i det videre arbeidet f.eks: Økt kollektivandel, redusert privatbilbruk og dermed kapasitetsbehov i vegnettet.

Det vil også bli utredet hva et økt antall busser som skal krysse bygrensa for så å terminere i Oslo vil kunne gi av kapasitets- og miljøproblemer på deler av gatenettet. Dette gjelder særlig Bygdø allé og sentrale strøk av Oslo.

Alternative ruter og stoppmønstre vil om nødvendig bli vurdert.

Utbyggingsbehovet innenfor kollektivtrafikken vil komme som et resultat av analysene. Fase 2 vil redegjøre for hvor det er nødvendig å bygge nye kollektivfelt, kollektivterminaler, baneforlengelser og forbedringer i eksisterende anlegg.

Muligheten for å erstatte noe vegkapasitet med kollektivkapasitet, herunder en anbefaling av politiske virkemidler for å styrke kollektivtrafikken.

Gang/sykkelveg

Ulike prinsipp-løsninger for et overordnet gang- og sykkelvegnett gjennom Asker og Bærum er under planlegging i regi av Akershus vegkontor, og det er forutsatt at utbyggingen er gjennomført innen århundreskiftet. Den videre utredning i fase II må omfatte helhetlige løsningsforslag for gang- og sykkeltrafikken og koordineres mot det pågående planarbeidet.

Transportkvalitet/trafikkavvikling

I transportanalysen som er gjennomført i fase I, er det i første rekke fokusert på strekninger på et relativt grovt nivå. I Fase II må man foreta en ytterligere detaljering slik at delstrekninger og

viktige kryss kan analyseres bedre. Dette vil ikke bare være viktig for vegtrafikken isolert, men også for vurdering av avviklingstandard for bussene.

For å kunne skille bedre mellom konkurrerende kollektive transportmidler bør også kollektivmodellen detaljeres ytterligere.

Arealbruk

De ulike alternativets arealbruk skal kartlegges, og endringer i forhold til nåværende kommunale og fylkeskommunale planer skal beskrives (kommuneplaner, reguleringsplaner o.s.v.). Konsekvensene av endret arealbruk, og muligheter for omdisponering av nåværende arealbruk skal belyses i samarbeid med de berørte kommuner.

Tiltakets konsekvenser for samfunnsmessige forhold

Trafikkulykker (trafikksikkerhet)

Forventet ulykkesfrekvens (antall trafikkulykker) i studieområdet er beregnet i fase I av utredningen. Et viktig konsept ved tiltaket er overføring av trafikk fra lokalveger med et høyere risikonivå til hovedveger med et lavere risikonivå. Endringer i ulykkesmønsteret ved omfordeling av trafikk mellom bil- og kollektivmidler er også belyst.

Disse vurderingene må bearbeides for de ulike alternativene som videreføres i fase II av prosjektet. Videre detaljering av de ulike vegløsninger skal gis en høyverdig sikkerhets-standard.

Drift og vedlikehold

Med drift og vedlikehold menes i denne sammenheng nødvendige tiltak for å opprettholde standard og trafikkavviklingen på vegnettet i Vestkorridoren. Kostnadmessige konsekvenser er beregnet og belyst i fase I av utredningen, og disse vurderingene må bearbeides for de ulike alternativene som videreføres i fase II av prosjektet.

Næringsliv og sysselsetting

Investeringene knyttet til veg- og jernbaneutbyggingen i Vestkorridoren er i konsekvensutredningen fase I beregnet å gi en sysselsetting på 5000 - 7000 årsverk avhengig av utbyggingsalternativ. Nettovirkningene for næringsliv og sysselsetting gjennom bedret tilgjengelighet og endringer i reisetid er imidlertid vanskelig å anslå, og vil i stor grad være avhengig av lokale myndigheters arealplanlegging.

Det bør være et overordnet mål for konsekvensutredningen fase II å samordne utviklingen av arealbruk og transportsystem, bl.a. for å legge tilrette for bedre utnyttelse av det kollektive transporttilbudet.

Utbyggingsmønster og boligbygging

Vurderingene i fase I belyser hvordan transportinvesteringer og ulike utbyggingsmønstre sammen påvirker tilgjengelighetssituasjonen i Asker og Bærum. I fase II vil det være viktig å få ytterligere vurdert hvordan kommunene kan ivareta et funksjonelt utbyggingsmønster, samtidig som infrastruktur og kollektivnett utnyttes på en rasjonell måte.

Trafikale konsekvenser i Oslo

Problembeskrivelse rundt konsekvenser av økt trafikk inn i Oslo. Trafikkmengder, kapasitet, målpunkt for de reisende, parkering, miljø- og trafikksikkerhetskonsekvenser beskrives og sammenstilles.

Anleggskostnader og etappevis utbygging

Hovedvegssystemet i Vestkorridoren som inngår i denne utredningen, har en kostnadsramme på ca. 3,1 milliarder kroner (1995) og er planlagt utbygd i tidsrommet år 2000 - 2006 med en årlig investeringsramme på ca. 350 millioner kroner.

I fase II er det forutsatt et generelt høyere detaljeringsnivå i planleggingen, og de ulike tiltakene som videreføres skal kostnadsberegnes med en nøyaktighetsgrad tilsvarende hovedplaner på +/- 25% . Utredningen videre skal også næyere redegjøre for alternativenes ulike bindinger og fleksibilitet når det gjelder etappevis utbygging.

Tiltakets konsekvenser for miljø

Luftforurensing

Lokalt kan biltrafikk gi helseskadelige konsentrasjoner av bl.a. CO, NO₂ og svevestøv. Statens forurensingstilsyn (SFT) har utarbeidet anbefalte luftkvalitetskriterier for disse stoffer som angir hvor høye konsentrasjoner kan være uten at sannsynligheten for negative helsevirkninger kan oppstå.

Det er gjennomført omfattende beregninger av lokal forurensning langs vegnettet i de ulike alternativene. Beregningene er sammenholdt med referansealternativet og angir antall eksponerte boliger i år 2010 ved maksimalt ugunstige forhold.

I konsekvensutredningen fase II skal dette arbeidet videreføres, men med større vekt på å vurdere avbøtende tiltak (effekt av rensesløyfer i tunneler, optimal plassering av tunnelmunninger i forhold til bebyggelse o.s.v.) og analysere mulige konsekvenser for kommunenes arealdisponeringer.

Klimatiske forhold

Det er ikke gjort forsøk på å anslå konsekvensen av endrede CO₂-utslipp på klima/temperaturrendringer. Dette skyldes at slike vurderinger vil bli spekulasjoner, og at man ikke kjenner til metodikk for slike beregninger. Det er imidlertid beregnet CO₂-utslipp for alternativene, der det fremgår at utslippene varierer lite mellom alternativene. I konsekvensutredningen fase II er det ikke forutsatt ytterligere vurderinger av disse forhold.

Konsekvensutredningen fase II skal utrede om terrenginngrep kan føre til lokalklimatiske endringer og om eventuelle avbøtende tiltak kan treffes. Slike vurderinger vil først og fremst være knyttet til store skjæringer eller fyllinger og til områder for større massedeponier.

Støyforhold

Det er beregnet støynivå for alle berørte boliger langs riks- og fylkesvegnettet i Vestkorridoren under forskjellige utbyggingsalternativ. Beregningene er gjennomført med og uten skjermingstiltak etter en sterkt forenklet utgave av "Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy".

I konsekvensutredningen fase II skal detaljeringsgraden økes noe, med vektlegging på problemløsning i spesielt støyutsatte områder. Virkninger av helse-, sjenanse- og trivselsmessige karakter vedrørende støy skal beskrives for eksisterende og fremtidig arealbruk. Støyplager og støyreducerende tiltak i utbyggingsperioden behandles under temaet "Miljøkonsekvenser i anleggsfasen"

Eventuelle områder som kan influeres av vibrasjoner fra vegtrafikk skal kartlegges, avbøtende tiltak vurderes og effekten av tiltakene angis.

Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter fornminner, nyere tids kulturminner og kulturmiljø som den planlagte utbyggingen kan komme i konflikt med. Det er gjennomført et omfattende registreringsarbeid av disse forhold med en overordnet analyse av mulige konsekvenser for de ulike tiltakene.

Dette arbeidet videreføres i fase II på et mer detaljert nivå. Det bør bl.a. foretas en mer detaljert vurdering og registrering av nyere og moderne tids kulturminner. Dette gjelder spesielt

bebyggelse, enkeltbygg og tettstedsstruktur. For kulturmiljøer skal fylkeskonservatoren vise hvor man kan forvente å finne forminner og vurdere behovet for eventuelle supplerende feltregistreringer. Eventuelle konflikter i forholdet til særskilt verneverdige kulturminner eller deler av kulturmiljøet må utredes på detaljnivå med angivelse av mulige tiltak som sikring, flytting eller dokumentasjon. Konsekvenser for kulturmiljøet i utbyggingsperioden behandles under temaet "Miljøkonsekvenser i anleggsfasen"

Landskap

Landskapet utgjør en helhetlig ramme som omfatter både naturmiljø/kulturmiljø. Som eget tema er det først og fremst konflikter i forhold til landskapsform og terreng-tilpasning som belyses på overordnet nivå i fase I av konsekvensutredningen.

Dette arbeidet videreføres i fase II på et mer detaljert nivå. I denne fasen er det behov for en grundigere dokumentasjon og analyse av bebyggelsesstruktur og byform. Det vil i større grad legges opp til visuell presentasjon (skisser, perspektivtegninger, foto-montasje) for å synliggjøre konsekvenser av ulike alternativer og prinsipløsninger.

Reisendes opplevelser

Det er gjort en strekningsvis vurdering av opplevelsesverdien for de ulike alternativene i fase I. De psykologiske sidene forutsettes allment kjent og belyses ikke nærmere i den videre utredningen.

I fase II skal vurderingene suppleres med kartfesting av viktige utsiktsstrekninger og objekter. Støyskjermingsprinsipper skal vurderes og veies mot opplevelsesaspektet.

Arkitektur/formgivning

I en tidlig fase av konsekvensutredningen fase II skal det gjennomføres en forstudie med anbefalinger vedrørende arkitektonisk formgivning for tiltaket. Formålet skal være å sikre en strekningsmessig enhetlig utforming som er tilpasset de omgivelser vegen omgir seg med. Viktige elementer i en slik utredning vil være prinsipløsninger for vegtverrsnitt, bru- og portalutforming, støyskjerming m.m.

Naturmiljø

Vurdering av konsekvenser for naturmiljøet er gjort på bakgrunn av eksisterende registreringer utført på oversiktsnivå. Registreringene omfatter områder/lokalteter vernet etter naturvernloven, verneverdige områder (inklusive vassdrag), LNF-områder og viktige leveområder for dyr og fugler.

Dette arbeidet videreføres i fase II på et mer detaljert nivå. Det må i større grad fokuseres på virkninger og betydning av enkeltkonsekvenser som berøres i de ulike alternativene. I samarbeid med de enkelte fagmyndigheter må det gjøres en vurdering av behovet for ytterligere registreringer i berørte korridorer. Viktige problemstillinger som må utredes videre er også omtalt i kapittelet om naturmiljø i fase I av konsekvensutredningen.

Friluftsliv og rekreasjon

Vurdering av konsekvenser for friluftsliv og rekreasjon er gjort på bakgrunn av registreringer utført på oversiktsnivå. Registreringene omfatter regulerte og/eller sikrede friområder, marka og LNF-områder, parker og grøntområder, idrettsområder, båtaktiviteter, turveier og turstier m.m.

Dette arbeidet videreføres i fase II på et mer detaljert nivå. Større sammenhengende friområder skal vurderes med hensyn til oppdeling og tilgjengelighet, og avbøtende tiltak for å hindre barrierer og sikre tilgjengeligheten skal vurderes. Den videre utredningen skal dekke alle berørte og tilstøtende friområder.

Miljøkonsekvenser i anleggsfasen

Uansett valg av alternativ og hvilke avbøtende tiltak som iverksettes, vil utbyggings-perioden innebære ulemper for sine omgivelser. Miljøulempene er generelt omtalt og belyst i fase I av konsekvensutredningen.

I den videre utredningen skal anleggets konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, landskap, friluftsjnteresser m.m. beskrives på trasénivå for de ulike alternativene. Generelle retningslinjer for informasjon, registreringer og målinger før og under anleggsperioden beskrives. Konsekvenser for trafikkavvikling og behov for provisoriske omlegginger vurderes.

Tiltakets konsekvenser for naturressurser

Jord- og skogressurser

Det er så langt kun foretatt en politisk arealvurdering av tiltakets konsekvenser for jord- og skogressurser. I konsekvensutredningen fase II skal det foretas en kartlegging av arealer ut fra jordbruksklasse og bonitet med faglig vurdering av direkte og indirekte konsekvenser for berørte områder. Eventuelle driftsmessige forhold skal belyses og avbøtende tiltak angis.

Vannressurser (inkl. grunnvann)

I den videre utredningen skal tiltakets konsekvenser for utslipp til sjø, vassdrag og grunnvann vurderes. Det vil være vannsystemenes betydning for plante- og dyreliv, vanning, bading og rekreasjon o.s.v. som avgjør hvilke kvalitetskriterier påvirkningen skal måles mot.

Mineraler og masseforekomster

Det er så langt i utredningen ikke avdekket konflikter med kjente forekomster av utnyttbare mineralske masseforekomster. I den utstrekning utbyggingen påvirker slike ressurser, skal konsekvensene utredes og eventuelle avbøtende tiltak angis.

Overskuddsmasser

Tilgangen på egnede deponier i Oslo/Bærum/Asker er begrenset, særlig sett på bakgrunn av de store planlagte veg- og baneprosjekter i regionen. Total masse-produksjon fra disse er stipulert til ca. 10 millioner m³. Det er således behov for å samordne problematikken for deponering av overskuddsmasser.

Utredningen så langt viser at det er Oslo havn og Fornebu som trolig har størst potensiale for å ta overskuddsmasser det nærmeste tiåret. I samarbeid med de berørte kommuner skal det i fase II foretas en videre utredning av mulige massedeponier, med vurderinger av kapasitet, egnethet, tiltak/forholdsregler, adkomst og transport.

Sammenstilling av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Sammenstillinger

I sluttrapporten utarbeides det sammenstillende analyser av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Kvantifiserbare konsekvenser som anleggskostnader, transportkostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader, ulykkeskostnader beregnes og neddiskonteres. Den samfunnsøkonomiske nytteverdien ved gjennomføring av de ulike alternativene beregnes og sammenholdes med referansealternativet (nytte/kost-betraktninger).

Vektlegging og rangering av ikke-kvantifiserbare konsekvenser vil ofte være gjenstand for subjektive vurderinger, og slike sammenstillinger utarbeides kun i den utstrekning dette er formålstjenelig. Enhetlig kartfremstilling hvor flere tema sammenstilles og utstrakt bruk av skisser, bilder og fotomontasjer vil være vel så viktig for beslutningsprosessen.

Anbefaling

Sammenstillingen og konklusjonene i konsekvensutredningen fase II skal danne grunnlag for tiltakshavers anbefaling om utbyggingsalternativ i Vestkorridoren.