



INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER TIL MELDING
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP.VII-a



**NYTT DOBBELTSPOR
SKØYEN - ASKER**

JUNI 1993
NSB BANEREGION SØR

NSB
Dokumentasjonstjenesten

Eks. 1

g625.14(481)NSB Nov

FORORD

NSBs melding vedrørende nytt dobbeltspor Skøyen-Asker ble lagt ut til offentlig ettersyn den 15.02.1993 i tråd med forskriftene etter Plan- og bygningslovens Kap.VII-a. Frist for avgivelse av uttalelse til meldinger ble satt til 15.04.1993. En del av uttalelsene har etter avtale innkommet etter denne fristen.

Det har i alt kommet inn 61 uttalelser. Denne samlingen av uttalelser er ajour pr. 07.06.1993.

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

NSB Bane, Region Sør 07.06.1993

INNHOOLD

A. STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER

A 1.	Nærings- og energidepartementet	14.04.93
A 2.	Kommunal- og arbeidsdepartementet	14.04.93
A 3.	Luftfartsverket	01.03.93
A 4.	Riksantikvaren	16.04.93
A 5.	Direktoratet for naturforvaltning	27.04.93
A 6.	Forsvarets bygningstjeneste	15.04.93
A 7.	Vegdirektoratet	02.04.93
A 8.	Statens vegvesen Akershus	17.03.93
A 9.	Statens vegvesen Oslo	30.03.93
A 10.	Fylkesmannen i Oslo og Akershus	03.05.93
A 11.	Akershus fylkeskommune	18.05.93
A 12.	Buskerud fylkeskommune	16.04.93
A 13.	Fylkeslandbrukskont. i Akershus og Oslo	13.04.93
A 14.	Landbruksnemda i Bærum	30.03.93
A 15.	Landbruksnemda i Asker	30.03.93

B. KOMMUNER

B 1.	Bærum kommune	(05.04.93)	16.04.93
B 2.	Asker kommune		23.04.93
B 3.	Oslo kommune, Bystyret	(19.04.93, 04.05.93)	26.05.93
B 4.	Oslo kommune, Bydelsforvaltn., Ullern		19.04.93

C. VELFORENINGER

OSLO

C 1.	Sollerud Vel	(14.04.93)	28.04.93
C 2.	Bestum Vel		14.04.93

BÆRUM

C 3.	Bærum Velforbund		25.03.93
C 4.	Selskapet til Sandvikens Vel		13.04.93
C 5.	Østre Stabæks Vel		15.04.93
C 6.	Engerjordet Sameie og Vel		14.04.93
C 7.	Løkkeåsen Vel		13.04.93
C 8.	Høvik Vel		16.04.93
C 9.	Blommenholm Vel		13.04.93
C 10.	Malurtaasen Vel		29.03.93
C 11.	Tanum Vel		28.03.93
C 12.	Lysaker Vel		23.03.93
C 13.	Fagerstrand Vel		10.03.93
C 14.	Bekkestua Vel		10.03.93

ASKER

C 15.	Øvre Høn Vel		13.04.93
C 16.	Asker stasjon og omegn vel		18.04.93
C 17.	Vipeveien og omegn vel		18.04.93

D. ORGANISASJONER, FORENINGER, GRUNNEIERE OG ANDRE

D 1.	Oslo og omland friluftsråd	14.04.93
D 2.	Akershus jeger- og fiskerforbund	15.04.93
D 3.	Akershus Sosialistiske Venstreparti	15.04.93
D 4.	SL Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s	28.04.93
D 5.	AS Oslo Sporveier	15.04.93
D 6.	Olaf Sørum/Henning Michaelsen	11.04.93
D 7.	Bernt Rusdal	ikke datert

SKØYEN

D 8.	A/S Quasar Consultants	14.04.93
D 9.	Olsens Enke Hagesenter AS	14.04.93
D 10.	Ragnar Evensen AS	13.04.93
D 11.	Egil Vedal A/S	05.05.93
D 12.	Grunneiere i Harbitzalleen 4-12	13.04.93
D 13.	Beboere i Tingstuveien v/ Aage Frohde	14.04.93

LYSAKER

D 14.	Lysakerelven Næringsvel	15.04.93
D 15.	Å. Eggestad	15.04.93
D 16.	Jan B. Usland	13.04.93
D 17.	Peter Jebsen	10.03.93

STABEKK

D 18.	Sameiet Jerbaneveien 121	12.04.93
D 19.	Trond Bakke	03.04.93
D 20.	Hanne B. Eriksen/Per Gjerde	14.04.93

HØVIK

D 21.	Jan Chr. Krohn	02.04.93
-------	----------------	----------

BLOMMENHOLM

D 22.	H.F. Zeiner-Gundersen	12.04.93
D 23.	Magnus Sjursen	ikke datert

SANDVIKA

D 24.	Gårdeiergruppen i Sandvika	27.03.93
-------	----------------------------	----------

ASKER

D 25.	Asker Innlandsfiskenemnd	18.03.93
-------	--------------------------	----------

TILLEGG

1. Statens Forurensingstilsyn (SFT) har pr. tlf. 14.04.93 opplyst at de ikke har merknader.

A STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER



A1

DET KONGELIGE NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENT

KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 22 34 90 90 - TELEFAX 22 34 95 25/34 95 65
POSTADRESSE: POSTBOKS 8148 DEP., 0033 OSLO - TELEX 21486 OEDEP N

nrk

16 APR. 1993

NSB ARKIVET		Mass.kode
DRAMMEN		
Skrivebrev	93/1566	
Arkivbet.	BS 552	

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

20.4.93 Pbr

Deres ref
93/1566
BS 552

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
NOE 93/2241 N ENR/RAS

Dato
14.04.93

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER - MELDING OG FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

Vi viser til oversendelse av 11.2.93.

Nærings- og energidepartementet har ingen vesentlige merknader til meldingen og forslag til utredningsprogram. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at utbyggingen må skje i samsvar med EØS-reglene for offentlige anskaffelser. Det er samtidig viktig at de muligheter avtalen gir til å legge forholdene til rette for konkurranse-dyktige norske bedrifter blir utnyttet.

Med hilsen

Kjell Grønnevet
Kjell Grønnevet (e.f.)

Einar N. Ruud
Einar N. Ruud



A2

DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

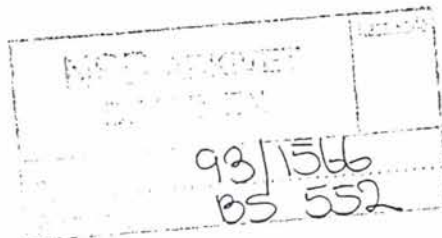
KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO

TELEFON 22 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

NSB BANE
Baneregion Sør

3006 DRAMMEN

15 APR. 1993



193 P/w

Deres ref
93/1566 BS 552

Vår ref
93/1260 PA KØ/IHO

Dato
14.04.93

NYTT DOBBELSPOR SKØYEN - ASKER
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP vii-A

Vi viser til NSB's brev av 11.2 1993.

Kommunal- og arbeidsdepartementet har følgende merknader.

Når det gjelder jernbanetiltak, og i dette tilfelle nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, vil vi generelt bemerke at slike tiltak ikke må bli til hinder for boligpolitikken/bustadreisinga. Vi viser her til Stortingsmelding nr. 34 (1988-89) Boligpolitikk for 90-årene.

Vi viser til Plan- og bygningsloven § 84 om konstruksjoner og anlegg. Eventuelle jernbaneanlegg vil som regel bestå av masseuttak og -fyllinger og vil dermed være meldepliktige, jf lovens ordlyd.

I utkast til endringer i plan- og bygningsloven (sendt på høring 28. juli 1992 og med frist for uttalelse 1. november f.å.), er det foreslått å slå sammen søknads- og meldeplikt. Jernbaneanlegg m.v. vil dermed bli søknadspliktige.

Gjennom plan- og bygningsloven reguleres areal-disponering, forhold til naboer (nabovarsel) etc. Det er krav om at ethvert arbeid skal utføres fagmessig, og teknisk forsvarlig, men selve standarden for jernbaneanlegg reguleres ikke.

Om forholdet til plan- og bygningsloven § 68 bygge- grunn, miljøforhold (jf meldingens side 42, pkt. 4.3.4) bemerkes:

I forarbeidene til bestemmelsene, Ot.prp. nr. 57 (1985-86) uttales side 66 at med vesentlige ulemper er ment miljøforstyrrelser som ikke innebærer direkte fare, men som likevel er såpass sjenerende for beboerne og andre at det er grunn til å iverksette sikringstiltak. Miljøforhold er etter forarbeidene ment å dekke fysiske tiltak i det ytre miljø som veier, jernbaneanlegg osv.

Videre må bygninger, herunder rehabilitering, og anlegg m.v. tilfredstille rimelige skjønnhetshensyn både i seg selv og i forhold til omgivelsene, jf plan- og bygningsloven § 74 nr. 2.

Med hilsen

Rolf S. Larsen

Rolf S. Larsen e.f.
f.underdirektør

Kirsti Øyen
Kirsti Øyen



LUFTFARTSVERKET

HOVEDADMINISTRASJONEN

NSB BANE
BANEREGION SØR
3006 DRAMMEN

nr
- 2 MARS 1993

NSB ARKIVET DRAMMEN	
Ansøkningsnr. 93/1566	
Arkivnr. BS 552	

Vår saksbehandler
L.Aasness

Vår dato
- 1 - 3 - 1993
Deres dato
11.2.93.

Vår referanse (bes oppgitt ved svar)
93 001116 1 014
Deres referanse
93/1566 BS 552

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.
MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVEN
KAP. 7 A . HØRING.

Meldingen har blitt gjennomgått av berørte instanser i
Luftfartsverket. Det er ikke innkommet noen bemerkninger.

Luftfartsverket takker for informasjonen og ønsker lykke
til i den videre planleggingen.

Med hilsen


Johan Borchgrevink
sjefarkitekt



7 MAI 1993

RIKSANTIKVAREN

A4

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

NSB ARKIVET	REV. 001
DRAMMEN	
Saksnummer	93/1566
Arkivoppl.	BS 552

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)

DATO

93/801 P 46-47 JS

16.04.1993

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP.VII-a.

Riksantikvaren har mottatt melding om nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker, i henhold til Plan- og bygningslovens § 33-3.

Meldingen beskriver tiltaket og en foreløpig vurdering av virkningene tiltaket vil kunne få for miljø, naturressurser og samfunn. NSB legger opp til at tiltaket skal konsekvensutredes.

Det legges opp til to faser i dette arbeidet. En konsekvensutredning på et overordnet nivå (fase 1) i samarbeide med Statens vegvesen i Oslo og Akershus, samt utredningsprogram for fase 1. I tillegg er det utarbeidet utredningsprogram for fase 2 som bare vil gjelde NSB.

Årsaken til samarbeidet med Statens Vegvesen har sin bakgrunn i at det planlegges ny E-18 for strekningen Framnes - Asker, og at det derfor er naturlig å samarbeide om fase 1.

Vegvesenet har allerede fått sitt utredningsprogram for fase 1 godkjent. NSB's forslag til utredningsprogram for fase 1 er identisk med dette.

Riksantikvaren vil i det etterfølgende kort kommentere meldingen og utredningsprogrammene.

Meldingen.

Den framlagte melding gir en kort framstilling av tiltaket og en del av dets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn.

Tiltaket er begrunnet og det er vist ulike alternative løsninger, 4 alternativer på strekningen Skøyen - Sandvika og 2 alternativer på strekningen Sandvika - Asker.

Det er videre gjort rede for forholdet til fylkesplanen for Akershus, kommunale planer i de tre kommunene Oslo, Bærum og Asker, forholdet til transportplanen TP-10, og til NSB's egne planer.

Det er i meldingen ikke gjort rede for hvilke offentlige og private tiltak som er nødvendige for at tiltaket skal kunne gjennomføres. Det er heller ikke gitt opplysninger om hvilke tillatelser fra det offentlige som er nødvendig for at tiltaket kan gjennomføres.

Meldingen mangler beskrivelse av kulturminner og kulturmiljø, men dette er tatt med som et punkt i forslaget til utredningsprogram (pkt 4.2.5).

På det nåværende tidspunkt synes tiltakshaver heller ikke å ha vært i kontakt med fylkeskommunens kulturretat/Byantikvaren i Oslo. Under søkelsesplikten etter Kulturminneloven er således ikke oppfylt.

Riksantikvaren sier seg enig i NSB's vurdering om at tiltaket må konsekvensutredes.

Gjennom sitt arbeid med konsekvensutredninger har Riksantikvaren erfart at samferdselstiltak, som i hovedsak er linjestrukturer, er mer komplisert enn enkeltstående punktvisse tiltak.

Samferdselstiltak er vanskelige og komplekse saker, hvor det synes vanskelig å kunne fange opp alle vesentlige problemstillinger gjennom meldingen, uten å måtte konsekvensutrede.

4.2 Konsekvensutredning for fase 1.

I pkt. 4.2.2.3, Framtidig transportbehov, sies det at Fornebu forutsettes nedlagt som flyplass og utviklet til et bolig- og næringsområde, kfr. delrapport fra Gardermo-analysen.

Men hverken denne meldingen eller meldingen om Ringeriksbanen, som må ses i sammenheng med nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, viser løsninger som tar opp Fornebu som stasjon til tross for at man forventer 30 000-40 000 mennesker bosatt der, samt flere tusen arbeidsplasser.

I pkt. 4.2.3. om traséalternativ og arealbruk synes det som om vegvesenets tre korridorer for ny vei, og NSB's jernbanetraséer skal ses hver for seg. Man bør utrede samlokalisering på hele eller deler av strekningen for å se om man sammen kan oppnå større gevinst enn de to tiltakene hver for seg.

Det er ikke tilfredsstillende at man kun utreder tiltaket og bruken av arealene i et belte langs traséen, og lokaliserer arealkonflikter og arealkonsekvenser i disse beltene. Utredningene må heller ikke bare forholde seg til gjeldende arealplaner.

Bd



En del av konsekvensutredningen bør nettopp være å se om man kan oppnå arealgevinster og miljøforbedringer gjennom samlokalisering.

Dette må selvfølgelig ses i sammenheng med framtidige utbyggingsmønstre (pkt. 4.2.4). De samfunnsmessige virkningene av tiltaket kan best vurderes når de mulige/ønskelige utbyggings-/fortettingsområdene er kvantifisert i forhold til hverandre og til de tilførselsstrukturer som betjener disse.

Pkt. 4.2.5 Konsekvenser for miljø har, som ett av underpunktene i avsnittet, temaet Landskap og kulturmiljø. Til dette vil Riksantikvaren bemerke at kapitlet bør hete: **Kulturminner og kulturmiljø.**

Landskapet sett i kulturhistorisk perspektiv er naturlig del av kulturmiljøet, liksom landskapet i naturhistorisk perspektiv er en naturlig del av naturmiljøet.

KU-bestemmelsene gir rammebetingelser for arbeidet med melding og konsekvenstredning, men det fritar ikke for utredning etter annet lovverk (jfr. PBL § 33-2), som f.eks. Forurensningsloven, Konesjonsloven eller Kulturminneloven.

I Kulturminnelovens § 9 heter det:

Ved planlegging av offentlige og større private tiltak plikter den ansvarlige leder eller det ansvarlige forvaltningsorgan å undersøke om tiltaket vil virke inn på automatisk fredede kulturminner på en måte som nevnt i § 3 første ledd, jfr. § 8 første ledd.

Undersøkelsesplikten anses oppfylt når saken er sendt vedkommende myndighet (i Oslo til Byantikvaren ellers fylkeskommunens kulturretat). Uttalelse skal gis i løpet av 3 måneder.

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

Meldingen bør gi en oversikt over kulturminner og kulturmiljøer som direkte eller indirekte blir berørt av tiltaket.

Dette omfatter kjente automatisk fredede kulturminner, kulturminner og kulturmiljøer som er vedtaksfredet eller bør fredes, og kulturminner og kulturmiljøer som bør sikres gjennom arealplaner.

4.3 Konsekvensutredning for fase 2.

Under pkt. 4.3.1 Tiltakets konsekvenser for miljø tar man opp temaet Landskap og kulturmiljø. Som for fase 1 bør kapitlet hete: Kulturminner og kulturmiljø.

Når det gjelder tiltakets virkninger i forhold til kulturminneinteressene, er det viktig å få fram både de positive og de negative virkningene. Dette gjelder plassering og utforming i forhold til de arkitektoniske, kulturhistoriske, vitenskapelige og opplevelsesmessige kulturminneverdier i tiltaksområdet eller de nærmeste omgivelser.

Det må legges vekt på hvilke virkninger tiltaket får for kulturminner og kulturmiljøer hver for seg og samlet.

For strekningen Framnes - Asker har Byantikvaren i Oslo i skriv av 29.04.1991 til Statens vegvesen gitt en foreløpig oversikt over antikvariske, kulturhistoriske og miljømessige forhold som vil bli berørt av ny E-18.

Dersom denne også dekker NSB's foreslåtte trasèer bør dette legges til grunn i det videre planarbeid.

Byantikvaren har pekt på at en sporutvidelse ved Skøyen synes å kunne bli problematisk fordi det enten vil berøre Skøyen stasjon eller det fredede løkkeanlegget Sofienlund, Drammensveien 155.

Videre kan endel boliger vest for Skøyen stasjon kunne bli berørt. Byantikvaren har tidligere påpekt bevaringsverdien av området Harbitzallèn
2 - 12.

Muss dit
har KU fase 1

Fylkeskulturetaten i Akershus har på dette tidspunkt gjort oppmerksom på kulturmiljøet rundt Høvik kirke, hvor Villa Solares og Høvik gård idag er skilt fra kirken av E-18. Dette er et av de mest verdifulle kulturmiljøer i østre Bærum.

Riksantikvaren har tidligere pekt på at dette miljøet vil det være ønskelig å kunne gjenskape, f.eks. ved å legge veien under terreng.

Utredningsprogrammet skal utarbeides av tiltaks-haver, men i det etterfølgende er det oppført en del momenter som innspill til **Utredningsprogram for Kulturminner og Kulturmiljø:**

- * Gi en kort beskrivelse av tiltaket i omgivelsene, hvor kulturmiljøets hovedtrekk og karakter (Landskapstype, naturgrunnlag, bosetning, virksomheter, sentrale elementer i miljøet) inngår.
- * Sentrale trekk ved områdets historie må beskrives. En utbygging vil kunne redusere kunnskaps- og/eller opplevelsesverdien som er knyttet til området, både ved at kulturminner ødelegges og går tapt, og ved at områdets attraksjonsverdi forringes.
- * Hvilke kulturminner (kjente og/eller ukjente) eller kulturmiljøer står i fare for å gå tapt - helt eller delvis?
- * Berøres kulturminner av særlig verdi?
- * Hvilke kulturminner/kulturmiljøer berøres direkte, og hvilke berøres av ringvirkninger tiltaket påfører omgivelsene?
- * Vil deler av kulturmiljøet bli berørt på en slik måte at det krever frigivning, fredning, dokumentasjon og/eller flytting?

Videre må det beskrives hvilke virkninger tiltaket vil få fysisk, bruksmessig og visuelt for:

- * Samspillet med omgivelsene.
- * Helhetsinntrykk og strukturer i landskapet.
- * Enkeltobjekters tilpasning til og sammenheng med kulturmiljøet.
- * Kulturmiljøenes attraktivitet.

Forslag
til
fase
2

Den framlagte melding viser alternative løsninger for tiltakets horisontaltrasé, men også vertikaltraséen er av største interesse. Likevel er det horisontaltraséen som er mest kritisk for kulturmiljøet.

Alternativenes positive og negative virkninger og muligheter må beskrives. Spørsmålet om bane på terreng, i tunnel eller på bro/viadukt blir avgjørende for banens arealinngrep og barrierevirkning, og må utredes.

Den planlagte nye strekning Skøyen - Asker som del av Vestfolbanen, og evt. Ringeriksbanen, er tenkt som høyhastighetsbane. Tog med høye hastigheter krever stivere linjeføring både vertikalt og horisontalt.

Det betyr betydelige inngrep i landskapet i form av skjæringer og fyllinger, og dermed fare for konflikter med kulturminner og kulturmiljøer.

Legger man banen høyt i terrenget, vil man få optimale forhold for den reisende samtidig som banen frigjør seg fra underlaget. Broer, fyllinger og viadukter gir høyere kostnader, men maksimal opplevelse av landskapet - og de kan framstå som verdifulle landskapselementer.

Utredningen bør derfor beskrive:

- * Viaduktløsninger som alternativ i kupert og i ubebygde landskap.
- * Hvordan håndteres de store massene som tas av tunneller?
- * Hvor og hvordan legges midlertidige deponier og faste lagringsplasser?
- * Kan tiltaket føre til positive ringvirkninger for kulturmiljøet?

Utredningen må beskrive tiltakets virkninger for kulturminner og kulturmiljøer under anleggsperioden.

Den må også angi avbøtende tiltak der andre løsninger ikke er mulige.

Det er viktig at kulturminneforvaltningen kommer tidlig inn i planleggingsprosessen for å kunne avdekke konflikter, og finne fram til løsninger som reduserer, evt. fjerner behovet for avbøtende tiltak.

Konklusjon.

Meldingen omfatter en parsell av banestrekningen Oslo - Drammen. Dette er igjen en del av høyhastighetsbanen Oslo - Skien, men for Vestfoldbanen (Drammen - Skien) er det allerede framlagt egen melding.

Det forligger også en melding for delstrekningen Bragerøy - Drammen stasjon.

Riksantikvaren synes det beste ville være å utrede hele banestrekningen Oslo - Skien som grovmasket konsekvensutredning (fase 1), og at de enkelte delstrekninger så kunne vært utredet som finmasket konsekvensutredning, slik det er gjort på andre banestrekninger.

På den måten ville det ha vært lettere å se den enkelte delstrekning som del av en helhet. Samarbeidet med vegvesenet på deler av strekningen kunne likevel ivaretas som forutsatt.

Den framlagte melding gir en kort framstilling av tiltaket, og noen av dets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn.

Meldingen omtaler ikke kulturminner og kulturmiljø. Det er derfor ikke mulig å kunne vurdere tiltakets konsekvenser eller eventuelle skadevirkninger tiltaket kan påføre omgivelsene.

Meldingen oppfyller ikke utredningsplikten.

Riksantikvaren sier seg enig i NSB's konklusjon om å konsekvensutrede utbyggingsprosjektet.

Våre kommentarer vedrørende fase 1 og 2 forutsettes innarbeidet i utredningene.

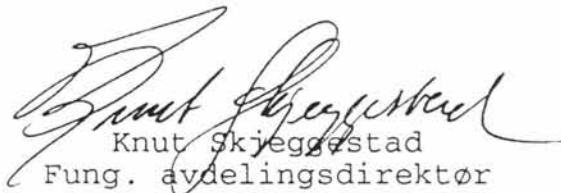
For fase 1 pekes spesielt på mulige gevinster av samlokalisering med tanke på arealgevinster og miljøforbedringer, samt å ivareta hensynet til ny bebyggelse på Fornebu.

Riksantikvaren vil kreve at de momenter som er nevnt for fase 2 i vårt skriv innarbeides i utredningsprogrammet. Dette gjelder det spesielt hensynet til Skøyen stasjon, Sofienlund og Harbitzalléen 2 - 12, og kulturmiljøet rundt Høvik kirke.



Vi forutsetter at det i det videre arbeidet tas kontakt med fylkets kulturretat/ Byantikvaren i Oslo for opplysninger, veiledning og råd i forbindelse med utredningsarbeidene.

For Riksantikvaren


Knut Skjeggstad
Fung. avdelingsdirektør


Dag Bjørnland

Saksbehandler: Jan Solgård, 1.konsulent

Gjenpart:

- Miljøverndepartementet, Planavdelingen
- Miljøverndepartementet, NK-avdelingen
- Direktoratet for Naturforvaltning
- Statens Forurensningstilsyn
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Akershus fylkeskommune
- Akershus fylkeskommune, kulturretaten
- Oslo kommune
- Byantikvaren i Oslo



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 07 58 05 00, Telefax: 07 91 54 33

Postadresse: 7005 Trondheim

NSB Baneregion Sør,
Plankontoret,
3006 DRAMMEN

nrk
- 4 MAI 1993

A5

NSB ARKIVET DRAMMEN		Post.kode
Saksnummer	93/1566	
Arkiv. nr.	BS 552	

Deres ref.
93/1566 BS 552

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
93/1972/NS
Ark. 701

Dato
27.04.93

93/1566

MELDING OM NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER (PBL KAP.VII-A)

Direktoratet for naturforvaltning (DN) ser positivt på samarbeidet mellom vegetaten og NSB i arbeidet med konsekvensutredningens fase 1 for Vestkorridoren. Dette gir mulighet for en samordnet og helhetlig løsning på dagens kapasitetsproblemer. Utredningsprogrammet for E 18 Framnes-Asker er imidlertid allerede fastsatt. Dersom det i denne høringen framkommer merknader som er av betydning for transportutredningen, ber vi at man åpner muligheten for å foreta justeringer av det eksisterende programmet.

Flere av alternativene mellom Skøyen og Sandvika er konfliktfylte i forhold til bebyggelsen. DN mener derfor det må vurderes om nye alternativer eller varianter kan være aktuelle.

Det skal registreres arealkonflikter for de ulike transportalternativene. DN understreker at det også må gjennomføres en grovvurdering av konsekvensene av endret arealbruk, barrierer og støy. Det bør spesielt legges vekt på å vurdere konsekvenser av inngrep i sårbare områder, så som sammenhengende grøntstrukturer, nærrekreasjonsområder, vassdrag og vassdragsnære arealer.

Fastsettelsen av utredningsprogram for fase 2 må ikke gjennomføres før konsekvensutredningen for fase 1 er godkjent. Forslag til program for fase 2 må sendes på høring sammen med konsekvensutredningen for fase 1. DN har foreløpig ingen spesielle merknader til programmet for fase 2.

DN forutsetter fortsatt medvirkning fra Miljøvernavdelingen i Oslo & Akershus i det videre plan- og utredningsarbeidet.

INNLEDNING

Viser til Deres brev av 11.2.93 vedlagt melding etter PBL §33-3 om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. DN har også mottatt et miljøfaglig notat fra Miljøvernavdelingen i Oslo & Akershus om saken.

KOMMENTARER TIL PLANPROSESSEN

Meldingen inneholder forslag til utredningsprogram for fase 1 og fase 2. Første fase av konsekvensutredningene skal gjennomføres i samarbeid med Statens Vegvesen i Oslo og Akershus. Utredningsprogrammet for fase 1, kalt Transportutredning for Oslo-Asker, ble fastsatt av Vegdirektoratet 20.1.93. DN har tidligere gitt innspill til dette programmet. Denne utredningen skal drøfte transportstrategi for veg og jernbane for strekningen, og videre resultere i en fordelingsnøkkel mellom de to transportformene. Forslaget til konsekvensutredning fase 1 i vedlagte melding er identisk med programmet for transportutredningen. Konsekvensutredningens fase 2 vil være separat for NSB og vegsektoren. Det skal være en mer detaljerte utredninger rettet mot trasèvalg og som skal ende opp i kommunedelplaner som fastlegger endelige trasèer for veg og jernbane.

DN ser positivt på samarbeidet mellom NSB og vegsektoren i den overordnede transportutredningen. Dette gir muligheter for å se hele transportsystemet i sammenheng slik at man kan få til en samordnet og helhetlig løsning på dagens kapasitetsproblemer på de vestlige transportårene inn mot Oslo. Når det gjelder videre behandling av forlagene til utredningsprogram vil DN understreke følgende:

- Dersom det gjennom denne høringen framkommer merknader som er av betydning for transportutredningen, ber vi at man åpner muligheten for å foreta justeringer eller tillegg til det eksisterende programmet.
- Fastsettelsen av utredningsprogram for fase 2 må ikke gjennomføres før konsekvensutredningen for fase 1 er godkjent. Forslag til program for fase 2 skal sendes på høring sammen med konsekvensutredningen for fase 1.

INNHold I MELDINGEN OG UTREDNINGSPROGRAMMENE

Transportanalysen

Utredningen skal analysere dagens transporttilbud i forhold til behovet, og utrede alternativer for framtidige behov. Ulike nivåer 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 0-alternativet/referansealternativet skal også drøftes.

DN understreker viktigheten av at man i vurderingene av rollefordelingen mellom veg, jernbane og annen kollektivtransport utreder spørsmålet om bruk av virkemidler for å påvirke prioriteringen av ulike transportformer.

Trasèalternativer

Meldingen beskriver 4 alternative trasèer på strekningen Skøyen-Sandvika og 2 trasèer på strekningen Sandvika-Asker sentrum. Trasèene ligger i hovedsak innenfor en hovedkorridor langs eksisterende trasè. I tillegg er Ringeriksbanen tenkt avgrenet enten fra Skøyen, Lysaker eller Sandvika stasjon. Referansealternativet er nåværende jernbane.

To av trasèalternativene Skøyen-Sandvika følger i hovedsak eksisterende trasè, delvis i dagen, delvis i tunnel på kortere eller lengre strekninger. De øvrige trasèene er hovedsaklig lagt i tunnel vest for eksisterende trasè, men med noen dagstrekninger. Felles for alternativene er dagstrekninger vest for Skøyen stasjon og ved Engervannet nord for Sandvika.

Alternativene Sandvika-Asker går i hovedsak i tunnel og er forholdsvis like, men med ulike løsninger for passering av Neselva/Hvalstad.

Flere av de foreslåtte alternativene inneholder forholdsvis lange dagstrekninger gjennom tett bebygde boligområder og gir dermed store arealkonflikter og konflikter p.g.a. støy. I følge miljøvernavdelingen er det er framsatt forslag om å utrede andre alternativer for dobbeltsporet på strekningen Skøyen-Sandvika enn det som er foreslått i meldinga. DN mener derfor det må vurderes om nye alternativer eller varianter hvor sporet i større grad blir lagt i kulvert eller tunnel kan være aktuelle.

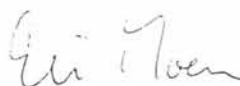
Virkninger for naturmiljø, landskap og friluftsliv

Meldinga inneholder ingen beskrivelse av tiltakets kjente virkninger for naturmiljø, landskap og friluftsliv. Det blir imidlertid påpekt at den stive linjeføringen til dobbeltsporet vil medføre at det kan bli vanskelig å unngå alle slike områder. Videre blir det påpekt at det store masseoverskuddet, som følge av utstrakt tunnelbruk, vil kreve betydelig oppmerksomhet for å få til en tilfredsstillende utnyttelse/deponering. Alternativene vil i liten grad berøre friluftsområder, bortsett fra ett av alternativene som vil berøre idrettsområdene mellom Lysaker og Stabekk.

I fastsettingen av nivå for utredningsprogrammet for fase 1 har miljøvernavdelingen medvirket. Det skal tas utgangspunkt i eksisterende registreringsmateriale og det skal foretas en kartlegging av verdifulle/sårbare områder og konfliktfylte områder. DN vil her understreke at det også må gjennomføres en grovvurdering av konsekvensene av endret arealbruk, barrierer og støy. Det bør spesielt legges vekt på å vurdere konsekvenser av inngrep i sårbare områder, så som sammenhengende grøntstrukturer, nærrekreasjonsområder, vassdrag og vassdragsnære arealer.

Konsekvensutredningsprogrammet for fase 2 synes å være dekkende for de temaer som ut fra en generell vurdering er relevant å få utredet. Det antas imidlertid at det gjennom fase 1 kan bli avdekket forhold som krever ytterligere utredninger i fase 2. DN henstiller derfor på at utredningsprogrammet for fase 2 ikke må fastsettes og endelig godkjennes før konsekvensutredningen fra fase 1 er godkjent.

Med hilsen



Eli Moen e.f.
Avdelingsdirektør



Reidar Dahl

Kopi til:

Miljøverndep., Avd. for regionalplanlegging og ressursforvaltning
Miljøverndep., Avd. for naturvern og kulturminner
Miljøverndep., Avd. for internasjonalt samarbeid, luftmiljø og polarsaker
Miljøverndep., Avd. for vannmiljø, industri- og avfallssaker
Akershus fylkeskommune, miljøvernavdelingen
Riksantikvaren
SFT

FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Oslo mil/Akershus
0015 O S L O 1
Telefon (02) 40 30 00
Telefax (02) 40 31 76

nrk
16 APR. 1993

A6

204.93 Kow

Vår referanse *PM*
2785/93/B/FBT TI.R/KPM/kpm/850

Dato 15 APR. 1993

Tidligere referanse

- a) FD 19 feb 1993/93/00856-3/FD V S-2/GKD/-/850
- b) NSB Bane Baneregion Sør 11 feb 1993/93/1566 BS 552
- c) DKØ 16 mars 1993/4428/93/DKØ- G 3/SHS/850

NSB Baneregion Sør,
Plankontoret
3006 DRAMMEN

NSB ARBEID		Revisjon
DR. ASKER		
Del/Dokument	93/1566	
Adkomst	BS 552	

Gjenpart
Forsvarsdepartementet
Forsvarets overkommando
Forsvarkommando Sør-Norge
Distriktskommando Østlandet
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken

Intern fordeling
E

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN – ASKER MELDING ETTER PLAN- og BYGNINGSLOVEN KAP VII-a

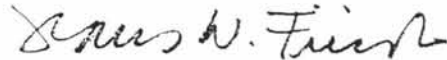
1. Forsvarets overkommando og Forsvarets Bygningstjeneste har med ref a fått oversendt fra Forsvarsdepartementet Deres ekspedisjon av 11 feb med vedlegg, ref b. Vedleggene er bl a en melding etter Pbl kap VII-a med forslag til konsekvensutredningsprogram. På anmodning oversender vi direkte en felles vurdering av og uttalelse til det foreliggende materiale. Uttalelsen representerer Forsvarets synspunkter på dette stadium av prosessen.
2. Meldingen gjelder bygging av nytt dobbeltspor for NSB på strekningen Skøyen – Asker som skal reserveres for direkte tog med høyere hastighet og får noe stivere linjeføring. Dobbeltsporet vil gå innom stasjonene Skøyen, Sandvika og Asker, eventuelt også Lysaker. Over det meste av strekningen er alternative løsninger lagt i tunnel.
3. Meldingen er forelagt underlagte ledd for å avklare hvorvidt Forsvarets interesser, eiendommer og virksomhet blir berørt eller gir operative problemer. Vi mener å kunne fastslå at selv i denne detaljeringsgrad er det ikke avdekket mulige interessekonflikter med Forsvaret. Forsvaret eier et lagerområde ved Kjørbo i Sandvika opp for Inforama utstillingshall og mellom eksisterende E-18 og NSB's dobbeltspor og i god avstand fra disse traseer. Dette området synes ikke å bli berørt.

Saksbehandler: Prosjektleder Kjell-Peder Midttun
Telefon 22 40 36 52

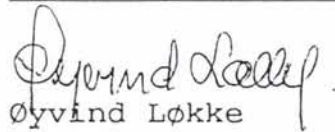
4. Planlagt dobbeltspor i tunnel vil også bedre kommunikasjonene og være operativt gunstig for Forsvaret. I hvilken grad arbeidene vil betinge kommunikasjons-
ødeleggelser i området i tilfellet av krig må vurderes i en annen detaljeringsgrad. Linjevalget vil være avgjørende for omfanget.
5. Forslag til konsekvensutredningsprogram dekker generelle aspekter og synes å være tilfredsstillende også for Forsvaret.
6. Vi minner om at på det detaljerte nivå er korrekt høringsinstans:

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken
Oslo mil/ Akershus
0015 OSLO

Etter fullmakt



Hans W Fürst
Overarkitekt
Fung sjef bygg- og anleggsavdelingen



Øyvind Løkke
Overarkitekt
Fung sjef reguleringsktr.



A7

6 APR. 1993

Vår dato
1993-04-02

Vår referanse
93/0964, 1-4
Vplan

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
✓ Overing. Gunnar Fitje 22999667

Vårt ark.nr.
361.1

Deres referanse

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Sendes NSB Banerregion Sør
til orientering.

VEGDIREKTORATET, Oslo, 2/4 1993

NSB ARKIVET DRAMMEN		Class.kode
Dokumentnr.	93/1566	
Arkivkode	BS 552	

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP VII-A

Vi viser til ekspedisjon 11 februar 1993 fra Norges statsbaner Banerregion Sør.

NSB Banerregion Sør har utarbeidet melding for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, og har lagt ut meldingen til offentlig ettersyn fra 15 februar til 15 april 1993. Samferdselsdepartementet har ikke delegert sin myndighet som virkningsdepartement til Vegdirektoratet. Vi sender derfor vår uttalelse til Samferdselsdepartementet.

Som Samferdselsdepartementet er kjent med har vegkontorene i Oslo og Akershus og NSB Banerregion Sør blitt enige om å gjennomføre felles utredninger for transportsystemet i Vestkorridoren. Det er en forutsetning at det skal utarbeides konsekvensutredning i to faser. Fase I er felles for NSB og Vegvesenet, og skal gi grunnlag for beslutning om

1. Rollefordeling mellom veg og jernbane.
2. Videre planprosess.
3. Trasealternativer det skal arbeides videre med.

Vegkontorene i Oslo og Akershus har tidligere utarbeidet melding for Vestkorridoren herunder E18 Framnes - Asker. Vegdirektoratet har 15 januar 1993 etter samråd med Miljøverndepartementet og NSB Banedivisjonen, fastsatt utredningsprogram for dette tiltaket (fase I).

Meldingen som NSB Banerregion Sør nå har utarbeidet, er tilsvarende den som vegkontorene har utarbeidet for E18. I NSB Banerregion Sør sin melding er det imidlertid foreslått utredningsprogram både for fase I og II. Da felles utredning fase I skal gi føringer for det videre utredningsarbeidet både for veg og bane, kan det etter vår vurdering ikke være grunnlag for å fastsette utredningsprogram for fase II i denne omgang, jfr godkjent program for vegsiden. Dette bør gjelde både for veg og bane, jfr foreliggende melding kapittel 4.2.1.

Postadresse	Kontoradresse	Øvrige telefaxnr.	Telefon	Telex	Egne kontoradresser	
Postboks 6390 Etterstad 0604 OSLO 6	Grenseveien 92 Telefax (02) 63 97 68	(02) 65 55 18 Disp (02) 63 96 79 Drift (02) 65 55 51 Drift (02) 63 98 23 A-data	(02) 63 95 00	21 542	Bruavdelingen Grenseveien 97 Telefax (02) 63 98 66	Veglaboratoriet Gautstadalléen 25 Telefon (02) 63 99 00 Telefax (02) 46 74 21

4.4.93
kopier til
LST
K Me

Vår dato
1993-04-02Vår referanse
93/0964,1-4
VplanVår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Gunnar Fitje 22999667Vårt ark.nr.
361.1

Deres referanse

En kan ikke se av meldingen at det skal utføres behovsanalyser i forhold til nærtrafikken. Trafikk med utgangspunkt i Asker og Bærum dominerer trafikkvolumet. Nærtrafikken har også sammenheng med de andre jernbaneløstiltakene i Vestkorridoren. Vegdirektoratet mener at alternative stasjonsmønstre og matesystemer må utredes som grunnlag for blant annet lokalisering av nytt dobbeltspor. Dette vurderer vi som nødvendig for å kunne oppnå funksjonelle helhetsløsninger veg/bane og samtidig få best mulig utnyttelse av samferdselsinvesteringene i Vestkorridoren. Det bør også utredes konsekvenser for alternativ til dimensjonerende fartsnivå 200 km/t.

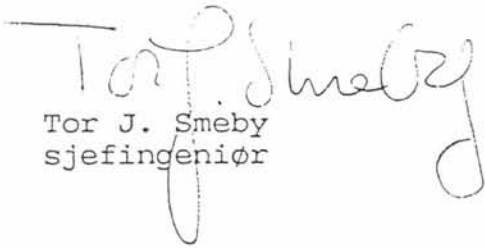
Vegdirektoratet ønsker å ta inn en presisering av ovenstående i utredningsprogrammet for fase 1 under kapittel Trasealternativ og arealbruk, etter første avsnitt:

"Konsekvenser for alternative stasjonsmønstre skal utredes."

Vi har innhentet uttalelser fra Statens vegvesen i Oslo og Akershus og viser til brev datert 17 og 30 mars 1993. Kopier vedlegges.

Plan- og anleggsavdelingen
Med hilsen

Erik Furuseth
plan- og anleggsdirektør



Tor J. Smeby
sjefingeniør

Vedlegg

Kopi m/vedlegg - NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen
- Statens vegvesen Oslo
- Statens vegvesen Akershus

GF/AIW



AKERSHUS
Vegkontoret

Vår dato
17.03.93

A8

Vår referanse
93/0540-01,02

Vår saksbehandler - innvalgsnummer

Overing Steinar Robole 22725268

Vårt ark. nr.

Deres referanse
93/0964-1

VEGDIREKTORATET	
Refer:	JENS
930319	93-0964-3
Ark. 361.1	C2

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PBL, HØRING.

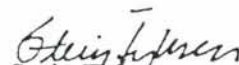
Vi viser til Deres brev av 24.02.1993 og mottatt materiale fra NSB Bane i brev av 11.02.1993.

NSB og vegkontorene i Oslo og Akershus har innledet et nært samarbeid om transportutredning i vestområdet. Uttalelsene fra de to vegkontorene til meldingen tar derfor opp mye av de samme problemstillingene.

Vi forutsetter at Vegdirektoratet tar en gjennomgang av formalitetene rundt den foreslåtte prosessen. I denne sammenheng vil vi understreke at vegkontoret er enig i det utredningsprogram som er foreslått i meldingen og som er i samsvar med det som er utarbeidet for E18.

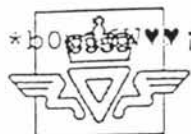
NSB og Statens vegvesen samordner sin planlegging for å klarlegge rollefordelingen mellom jernbane og veg. Hovedtyngden av trafikken mot Oslo har sitt utgangspunkt i Asker og Bærum kommuner. Det er derfor helt maktpåliggende å finne fram til transportkonsepser som gir et reelt alternativ til egentransport. Viktige elementer i denne sammenheng er tilbringersystemet til jernbanestasjonene og at en fra viktige knutepunkter kan komme raskt inn til Oslo. I analysefasen bør en derfor bredt undersøke hvor traseen bør ligge og med hvilke stasjoner i forhold til dagens og framtidige befolkningsskonsentrasjoner og tilbringersystemer. Det bør i denne sammenheng vurderes hvilket potensial et nytt dobbeltspor har for å gi enkelte viktige kollektivknutepunkter en raskere forbindelse mot Oslo. Dette bør sees på som et tillegg til en mer tradisjonell nærtrafikkdrift langs nåværende bane. For å oppnå et slik mulighet bør evt. kravet til dimensjonerende fart på ny jernbane vurderes nærmere.

Med hilsen


Stein Fykse
Vegsjef


Nils-Erik Bogsrud
Plansjef

Kopi: Statens vegvesen Oslo



STATENS VEGVESEN
OSLO

Vår dato
1993-03-30

Vår referanse
92/676-6

Vår saksbehandler -innvelgsnr.

Overing. H. H. Ruud 22575535

Vårt ark.nr.

361.1

Deres referanse

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Pb. 6390 Etterstad
0604 OSLO

A9

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
93 03 31	93-0964-4
Ark.nr. 361.1	-03-

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PBL. HØRING

Viser til Deres brev av 24.2.1993 og oversendelse fra NSB, 11.02.93.

I det pågående utredningsarbeide for vestkorridoren legges det opp til et nært samarbeide mellom Statens vegvesen og NSB. Dette for å samordne planleggingen og frembringe helhetlige løsninger for et forbedret transportsystem for vestkorridoren. Hovedproblemet med dagens transporttilbud er at en ikke har tilstrekkelig kapasitet for å dekke etterspørselen hverken på veg eller jernbane.

Det nye dobbeltsporet vil bety at sporkapasiteten økes med ca. 150%. Sett på bakgrunn av at transportbehovet innenfor Asker er mangedoblet i forhold til det lenger ut, er det av vesentlig betydning at en på best mulig måte belyser hva den ekstra sporkapasiteten kan bety for vestkorridoren. Dette er viktig da noe av hensikten med den samordnede utredningen er å belyse rollefordelingen mellom veg og bane. For å få belyst de muligheter som nyinvesteringer på jernbanen gir, må trasealternativer og stasjonsmønster ses i forhold til dagens behov og fremtidig arealutvikling.

Dimensjoneringskravet på 200 km/t som er satt kan ikke være avgjørende så nære Oslo da forskjeller i reisetid på denne relativt korte strekningen ikke er av stor betydning hverken med eller uten stopp på strekningen. Selv om en etter etableringen av et nytt dobbeltspor kan øke kapasiteten på dagens spor, er det viktig at en i samfunnsøkonomisk sammenheng får belyst betydningen av at nærtrafikk-materiell også kan transportere de nye sporene med den betydelige kvalitetsforbedringen dette innebærer.

Statens vegvesen har ellers ingen bemerkninger til utredningsprogrammet men forutsetter at Vegdirektoratet går gjennom formalitetene vedr. den prosess som foreslås.

Planavdelingen
Med hilsen

Olav Sætre

for
Olav Sætre
plansjef

Harald Granrud
Harald Granrud
seksjonsleder



A70

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Postboks 8111 DEP. - 0032 Oslo 1

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

~~Indt~~
- 4 MAI 1993

NSB ARKIVET DRAMMEN		Ansatt
Sak/Doknr.	93/1566	
Mottatt	BS 552	

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Dato

Jnr. 93/3026-2
Anr. 715.31

030593

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER - MELDING ETTER PBL'S KAP. VII-a

Det vises til brev av 11.02.1993 med oversendelse av ovennevnte melding til uttalelse.

Innledning

Foreliggende melding fra NSB omhandler utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker sentrum kostnadsberegnet til 1,7 - 1,9 mrd. kr. Det er allerede vedtatt av samferdselsmyndighetene at det skal utarbeides konsekvensutredning for tiltaket.

Første del av konsekvensutredningen skal utarbeides i fellesskap av NSB og Statens Vegvesen, som planlegger utbygging av ny E 18 på strekningen Framnes - Asker. Hensikten er å avklare rollefordeling mellom bane og vei, legge grunnlaget for videre utrednings- og planarbeid og sile ut et knippe traséalternativer som skal bearbeides videre. Videreføringen i fase 2 skal avklare konsekvensene mer i detalj og ende opp i kommunedelplaner som fastlegger endelige traséer for henholdsvis vei og bane.

Meldingens innhold

På bakgrunn av dagens kapasitetsproblemer på de vestlige transportårer inn mot Oslo og en forventet trafikkøkning i årene framover, regner NSB med at det er behov for et nytt dobbeltspor fra Asker til Skøyen. Det nye sporet skal reserveres for direkte tog med høy hastighet, opptil 200 km/time (fjerntog, IC-tog), mens eksisterende dobbeltspor reserveres for lokaltrafikken.

Det nye dobbeltsporet planlegges å gå innom stasjonene Skøyen, Sandvika og Asker, evnt. Lysaker, med mulighet for togstopp samt mulighet for å kjøre over på lokaltogsporet. Stoppmonsteret for lokaltogene vil ikke bli vurdert i forbindelse med konsekvensutredningen, men det pekes på at lokaltog kan kjøre delstrekninger på de nye sporene uten stopp.

Meldingen beskriver 4 alternative traséer på strekningen Skøyen-Sandvika og 2 traséer på strekningen Sandvika-Asker sentrum. I tillegg er Ringeriksbanen tenkt avgrenset enten fra Skøyen stasjon, Lysaker stasjon eller fra Sandvika stasjon.

	Besøksadresse:	Telefon:	Telefax:	Teleks:
Fylkesmannen i Oslo og Akershus Miljøvernavdelingen	H. Heyerdahlsgt. 1 Akerspt. 41	22 42 90 85 22 42 90 85	22 42 21 22 22 42 22 65	21588 B80a a -

To av traséalternativene Skøyen – Sandvika følger i hovedsak eksisterende trasé, delvis i dagen, delvis i tunnel på kortere eller lengre strekninger. De to øvrige traséene er hovedsakelig lagt i tunnel vest for eksisterende trasé, men med noen dagstrekninger. Felles for alternativene er dagstrekninger vest for Skøyen stasjon og ved Engervannet nord for Sandvika. Alternativene Sandvika – Asker går i hovedsak i tunnel og er forholdsvis like, men med ulike løsninger for passering av Neselva/Hvalstad.

Meldingen gir en nokså generell beskrivelse av konsekvenser på ulike områder uten å gå spesifikt inn på det enkelte alternativ. Nærmere vurderinger forutsettes utført i forbindelse med konsekvensutredningene fase 1 og 2.

Fylkesmannen har følgende kommentarer og merknader til meldingen:

Det er positivt at det satses på videre utbygging av jernbanen for å oppnå en effektiv, trygg og miljøvennlig transportavvikling i de vestlige deler av Akershus og Oslo. Dette innebærer bl.a. at det må utvikles et tilbud med høy kvalitet, med stasjonslokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende, både i forhold til dagens bosetting og til framtidig senterstruktur og utbyggingsmønster i regionen.

Samtidig må jernbaneutbyggingen skje slik at naturinngrep og fysiske miljøulempere lokalt blir begrenset mest mulig.

Fylkesmannen forventer at konsekvensutredningen viser hvordan hele kollektivtrafikksystemet i vestkorridoren kan utvikles for å gi best mulig dekning lokalt og regionalt. Selv om jernbanen vil utgjøre stammen i transporttilbudet, vil både busser og forstadsbaner ha viktige funksjoner. I denne sammenheng er det viktig at både stasjons- og stoppmønster vurderes. Bl.a. bør det ses på hvilke løsninger som kan gi høy kollektivtrafikkdekning i nye utbyggingsområder, spesielt gjelder dette framtidig utbygging på Fornebu.

For å utnytte det økte potensialet for kollektiv persontransport som utbygging av nytt dobbeltspor i vestkorridoren gir, må det sikres at transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor mht kapasitet. Det er særlig viktig at pendeltogene inn og ut av Oslo og de gjennomgående togene til Gardermoen får en høy kvalitet mht reisetid, frekvens og regularitet. Det forutsettes at disse forholdene blir vurdert i konsekvensutredningen.

En er kjent med at det er framsatt forslag om å få utredet andre alternativer for dobbeltsporet på strekningen Skøyen – Sandvika enn det er lagt opp til i meldingen. Med bakgrunn i at flere av alternativene baseres på forholdsvis lange dagstrekninger gjennom tett bebygde boligområder, bl.a. vest for Skøyen, mener fylkesmannen at det bør være rimelig å få vurdert nye alternativer eller varianter hvor sporet i større grad blir lagt i kulvert eller tunnel for bl.a. å redusere støyproblemene.

Når det gjelder utredningen av miljøkonsekvenser, vil fylkesmannen understreke betydningen av at det ikke bare foretas en kvantitativ registrering av f.eks. natur- og friluftsområder som blir berørt, men at det også blir gjort en vurdering av konsekvenser i forhold til områdets verdi og funksjoner. Det bør bl.a. legges vekt på å vurdere konsekvenser av inngrep i vassdrag og vassdragsnære arealer og andre sårbare områder, nærrekreasjonsområder og sammenhengende grøntstrukturer.

Det foreslåtte utredningsprogram for andre del av konsekvensutredningen, som skal avklare konsekvensene av de ulike traséalternativene mer i detalj og i tillegg foreslå avbøtende tiltak, synes i hovedsak å dekke de temaer som ut fra en generell vurdering er relevante å få utredet.

Fylkesmannen kan imidlertid ikke se at de sikkerhetsmessige forhold i forbindelse med de relativt lange tunnelstrekningene er omtalt i utredningsprogrammet. Da eventuelle ulykker som følge av avsporinger, kollisjoner, togbranner o.l. kan få alvorlig utgang, bør sikkerhets- og beredskapsforhold vies stor oppmerksomhet i det videre utrednings- og planleggingsarbeid. Et mål må være at unnsetningsstyrker kan nå ethvert ulykkessted og at det legges til rette for sikring av de reisende ved ulykker inne i tunnelene.

For øvrig tar fylkesmannen forbehold om å kunne komme tilbake med merknader til siste del av utredningsprogrammet dersom konsekvensutredningens fase 1 skulle avdekke behov for supplerende eller nye utredninger som ikke er fanget opp i det foreslåtte utredningsprogram.

Fylkesmannen er innstilt på å medvirke til en vurdering av disse spørsmål og klarlegge behov for avbøtende tiltak i den videre konsekvensutredning og etterfølgende detaljerte planlegging.

Konklusjoner

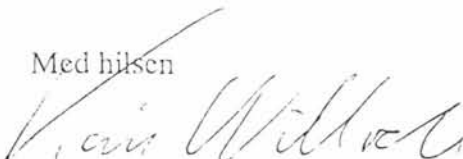
På dagstrekninger gjennom tett bebygde boligområder bør det utredes muligheter for å legge dobbeltsporet i kulvert eller tunnel for bl.a. å redusere lokale støyproblemer og andre miljøproblemer.

Transportanalysene bør vise hvordan det samlede kollektivtrafikktilbudet i vestkorridoren kan utvikles for å gi høyest mulig dekning, også i nye utbyggingsområder. Spesielt gjelder dette framtidig utbygging på Fornebu.

Det må sikres at kapasitetsproblemer på transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor for lokaltogtilbudet og for de gjennomgående togene til Gardermoen. Det forutsettes at disse forholdene blir vurdert i konsekvensutredningen.

Utredningsprogrammet for fase 2 må suppleres med en utredning av sikkerhets- og beredskapsmessige forhold i tunnelene. Fylkesmannen tar forbehold om å kunne komme tilbake med merknader dersom utredningens fase 1 avdekker behov for nye utredninger.

Med hilsen



Kåre Willoch



Asmund Sæther
fylkesmiljøvernssjef

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

UTSKRIFT AV PROTOKOLL

FRA MØTE I FYLKESUTVALGET 11. MAI 1993

SAK NR. 91/93 NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING FRA NSB
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.
HØRINGSUTTALELSE

Representanten Nils Aasheim (H) fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 2, 7. stjernepunkt:

"Alternativene som utredes må inkludere løsninger der dobbeltsporet i større grad legges i kulvert eller tunnel, innbefattet en løsning som forutsetter tunnel på hele strekningen Skøyen - Asker."

Representanten Ingfrid O. Tveit (Frp) fremmet følgende forslag:

"Fylkesutvalget har ikke merknader til planen om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker."

Representanten Anders Madslie (Sp) foreslo å tilføye "eller" foran "Asker" i pkt. 6, 6. stjernepunkt.

Votering:

1. Ingfrid O. Tveits forslag fikk 1 stemme (Frp) og falt.
2. Fylkesrådmannens innstilling unntatt pkt. 2, 6. og 7. stjernepunkt ble vedtatt med 14 mot 1 stemme (Frp).
3. Anders Madslies tilleggsforslag til pkt. 2, 6. stjernepunkt fikk 2 stemmer (Sp, 1SV) og falt.
4. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 2, 6. og 7. stjernepunkt ble vedtatt med 14 mot 1 stemme (Frp).

5. Nils Aasheims tilleggsforslag til pkt. 2, 7. stjernepunkt ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (1SV, Frp).

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

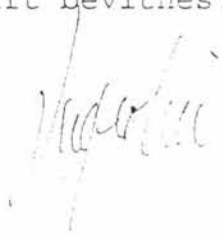
1. Fylkesutvalget i Akershus ser positivt på NSB's planer om bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker.
2. Fylkesutvalget vurderer den fremlagte melding og konsekvensutredningsprogram som i hovedsak tilfredsstillende, men ber om at følgende momenter innarbeides og vektlegges i utredningene:
 - * Transportanalysene i fase I må belyse hvordan det samlede kollektivtrafikksystemet i Vestkorridoren kan gi høyest mulig kollektivandel for reiser lokalt og regionalt.
 - * Alternativene som utredes må ha en lokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende.
 - * Utredningene må inkludere vurderinger av omstigningsmuligheter mellom høyhastighets-, fjern-, intercity-, og lokaltog. Disse utredningene bes gjort i samarbeid med fylkeskommunen / Stor-Oslo Lokaltrafikk.
 - * Utredningene må omfatte vurderinger av virkningene av et høystandard banenett, med mulighet for lokale ekspressvogner, for de reisende i SL's trafikkområde.
 - * Alternativene som utredes må inkludere løsninger som kan betjene Fornebu-området og Lysaker.
 - * Sandvika og Asker som hovedknutepunkter i regionen må inngå som stoppested for intercity- og høyhastighetstog.
 - * Alternativene som utredes må inkludere løsninger hvor dobbeltsporet i større grad legges i kulvert eller tunell.

Alternativene som utredes må inkludere løsninger der dobbeltsporet i større grad legges i kulvert eller tunnel, innbefattet en løsning som forutsetter tunnel på hele strekningen Skøyen - Asker.

 - * NSB bør vurdere en forsering av utvidelse av Oslo-tunellen, for å kunne utnytte økt kapasitet og kvalitet på det nye dobbeltsporet, og etablere et høykvalitets tilbringersystem til Gardermoen.

- * De natur- og friluftsområder som berøres av utbyggingen, må ikke bare registreres kvantitativt, men vurderes utfra verdi og funksjon. Det bør legges spesiell vekt på vassdragsnære arealer, arealer for nærrekreasjon og arealer som inngår i en sammenhengende grøntstruktur.
 - * I utredninger av konsekvenser for landskapet bør karakteren i området; topografi, bebygde områder, landskapsrom og vegetasjon beskrives for tettsteder og kulturlandskap. Verdifulle trær/hageanlegg må registreres og kartfestes, og det må klarlegges om disse kan bevares /erstattes eller går tapt.
3. Fylkesutvalget ber om at viktige registrerte kulturminner må unngås berørt av de alternativer som utredes. Dette gjelder kulturmiljøet på Høvik; med Høvik kirke, villa Solares og Høvik gård, og Neselva og Skustadgata på Hvalstad.
 4. Fylkesutvalget vurderer framdriftsplanen for utredninger og planarbeid som svært stram, og vil understreke betydningen av informasjon og medvirkning for berørte parter og lokale og regionale myndigheter.
 5. Fylkesutvalget vil ta forbehold om at det endelige utredningsprogrammet for fase 2 fastsettes etter høringen av utredningene i fase 1.

Rett utskrift bevitnes. 18.05.1993



FYLKESUTVALGET

SAK NR. 91/93 NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING FRA NSB
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.
HØRINGSUTTALELSE.

INNLEDNING

Saken gjelder melding fra NSB Bane, baneregion sør, om nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker. Saken er sendt på høring i hht. plan- og bygningslovens § 33-4. Saken er lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 15. februar - 15. april 1993, og er samtidig sendt høringsinstansene. Fylkesrådmannen mottok høringsdokumentene først 1. mars 1993, og det er avklart med NSB at en høringsuttalelse vil foreligge etter fylkesutvalgets møte 11. mai 1993.

- ./.
- Fylkesrådmannen ba om sektorenes merknader i brev av 02.03.93. Brevet er vedlagt. Det er innkommet merknader til saken fra utdanningsdirektøren datert 15.03.93, helse- og sosialdirektøren datert 18.03.93, fagnotat fra fylkesmiljøvernssjefen datert 20.04.93, samferdselssjefen datert 21.04.93, næringssjefen datert 31.03.93 og saksforelegg til kulturstyret fra fylkeskultursjefen datert 20.04.93. Alle de innkomne merknader er vedlagt.
- ./.

Fylkeskulturstyret behandler saken i sitt møte 04. mai 1993, sak 35/93, og protokoll fra denne behandlingen vil bli ettersendt til fylkesutvalget.

Fylkesrådmannen varslet denne saken, i tråd med fylkesutvalgsnotat 59/91, i sitt notat til fylkesutvalget 20/93, som ble behandlet i møtet 15. april 1993. NSB's informasjonsbrosjyre var vedlegg til dette notatet.

Fylkesutvalget har tidligere behandlet en tilsvarende melding for E 18 på strekningen Framnes - Asker, i sak 60/91. Som det vil fremgå av sakens dokumenter skal disse to tiltakene ses i sammenheng i deler av det videre arbeidet.

SAMMENFATNING AV SAKEN

Det utsendte høringsmaterialet omfatter en melding som beskriver tiltaket og dets virkninger, og et forslag til utredningsprogram.

Meldingen

Hensikten med tiltaket er å forbedre NSB's tilbud til sine reisende, med hensyn til reisetid, frekvens, punktlighet, sikkerhet, komfort og service. For flere banestrekninger er det et langsiktig mål å øke kjørehastigheter til 200 km/time. Dette kan skje gjennom kjørevegsutbedring og nytt togmateriell.

Trafikkmengden i Vestområdet er forventet å øke, og sammen med et overordnet ønske om overføring av reiser til kollektiv skinnegående transport, nødvendiggjør dette en økning av kapasiteten på strekningen. Det foreslås derfor å bygge et nytt dobbeltspor for direkte tog med høyere hastighet, og reservere dagens trase for lokaltogene.

Prosjektet inngår i Norsk Jernbaneplan 1994-97, med antatt byggestart 1996-97. Antatt byggetid vil være 6 år. Foreløpige beregninger viser at investeringene for dette prosjektet vil ligge mellom 1,7 - 1,9 milliarder kroner.

Konsekvensutredningene er delt opp i 2 faser. Den første fasen vil bli en felles konsekvensutredning for det nye dobbeltsporet og den planlagte utbyggingen av E 18. Denne utredningen vil i stor grad omhandle transportutredninger med sikte på å avklare rollefordelingen mellom vei og skinnegående transport i regionen, og fastlegge kapasitetsbehovet på vei og jernbane og tilbringersystemet. Fase 2 av konsekvensutredningene vil bli gjennomført separat for vei og jernbane. Det vil i NSB bli arbeidet parallellt med fase 1 og fase 2. NSB v/ banedirektøren har fått delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet til, i samråd med Miljøverndepartementet, å fastlegge det endelige utredningsprogrammet.

Utredningsprogrammet for fase 1 er identisk med det programmet Statens vegvesen allerede har fått godkjent. Konsekvensutredningene fase 1 skal undergis offentlig behandling, og er planlagt sendt på høring sommeren 1993. NSB og Vegdirektoratet vil fremme en felles innstilling til Samferdselsdepartementet når det gjelder anbefalinger om videre strategier. Fase 2 av konsekvensutredningene vil være rettet mot å avklare trasevalg som endelig fastlegges i kommune(del)planer. Utredningene skal redegjøre for de vesentlige virkninger for miljø, naturressurser og samfunn.

Det nye dobbeltsporet vil gå innom stasjonene Skøyen, Sandvika, Asker og evt. Lysaker. Reisetiden på strekningen antas å kunne reduseres fra 16-19 minutter til 9-12 minutter avhengig av trasevalg.

Det ble i november 1991 arrangert et ideseminar om nytt dobbeltspor, med drøfting av ulike trasealternativer. Disse er senere vurdert i dokumentet "Mulighetsstudie" datert mars 1992.

NSB har tidligere utredet mulige løsninger for å øke kapasiteten på strekningen, med et 3. spor, og også et 4. spor. De traseer som da ble vurdert inngår i hovedsak i de alternativer som nå vurderes. Bygging av et nytt dobbeltspor vil øke kapasiteten betraktelig i forhold til bygging av et nytt 3. spor.

Meldingen oppsummerer de aktuelle målsettinger for utviklingen i regionen som er nedfelt i Fylkesplanen for Akershus og kommuneplanene for Asker, Bærum og Oslo. I tillegg blir det henvist til transportplanarbeidet i Oslo-Akershus (TP-10). NSB arbeider med andre deler av jernbanenettet som har betydning for dette prosjektet, bl.a. Ringeriksbanen, avlastningsbane gjennom Oslo, Vestfoldbanen og utvikling av stasjonene Skøyen, Sandvika og Asker.

Meldingen beskriver tilsammen 4 alternativer for trase mellom Skøyen og Sandvika, og 2 alternativer for strekningen Sandvika - Asker. Meldingen gir også en foreløpig vurdering av tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn.

To av trasealternativene Skøyen - Sandvika følger i hovedsak eksisterende trase, delvis i dagen, delvis i tunell på kortere eller lengre strekninger. De to øvrige traseer er hovedsaklig lagt i tunell vest for eksisterende trase, men med noen dagstrekninger. Felles for alternativene er dagstrekninger vest for Skøyen stasjon og ved Engervannet nord for Sandvika.

Alternativene Sandvika - Asker går i hovedsak i tunell og er forholdsvis like, men med ulike løsninger for passering av Neselva / Hvalstad.

Utredningsprogrammet

Fase 1 vil omfatte utredning om framtidige transportbehov og alternative strategier, med prinsippløsninger for vei og jernbane. De ulike strategiernes virkning for samfunnet skal utredes, og fase 1 skal gi forslag til utredningsprogram for vegvesenets fase 2.

Utredningsprogrammet for NSB i fase 2 vil omfatte følgende miljømessige forhold: luftforurensning, klimaendringer, støy og vibrasjoner, landskap og kulturmiljø, naturvernområder, plante- og dyreliv. For naturressursene skal forholdene omkring energiforbruk, jord- og skogressurser, vann/grunnavann og mineraler/masseforekomster utredes. For de samfunnsmessige konsekvenser skal utredes forhold omkring trafikkulykker, næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, friluftsliv og rekreasjon, barriereeffekter og trafikantenes opplevelser.

Utredningene skal sammenstilles for de ulike alternativer, med oversikt over de konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn som er klarlagt, og med oversikt over anleggs- og driftskostnader.

INNKOMNE MERKNADER FRA SEKTORENE

Utdanningsdirektøren

Utdanningsdirektøren peker på at utbygginger kan få betydning for skoleskyss for elever i fylkeskommunens skoler, men konkretiserer ikke dette. Videre pekes det på konsekvenser i form av støy og vibrasjoner, og utdanningsdirektøren vil vurdere om dette kan berøre skolenes undervisnings- og arbeidsmiljø.

Helse- og sosialdirektøren

Helse- og sosialdirektøren peker på de positive effekter tiltaket vil få, og nevner følgende momenter:

- nedgang i trafikkulykker ved overføring av trafikk fra vei til jernbane

- en bedre sammenknytning av regionen som kan forskyve ny utbygging til arealer med mindre utbyggingspress, og samtidig gi befolkningen mulighet for å bruke regionens samlede sosiale og kulturelle ressurser
- bruk av mer tidsmessig togmateriell vil redusere støy og forurensning.

Fylkesmiljøvernsjefen

Fylkesmiljøvernsjefen vurderer det som positivt at det satses på videre utbygging av jernbanen for å oppnå en effektiv, trygg og miljøvennlig transportavvikling i Vestområdet. For å oppnå fylkesplanens mål om økt kollektivandel må jernbanen få en lokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende, også sett i forhold til fremtidig senterstruktur og utbyggingsmønster. Jernbaneutbyggingen må skje slik at naturinngrep og fysiske miljøulemper lokalt begrenses mest mulig.

Fylkesmiljøvernsjefen forutsetter at transportanalysene som inngår i konsekvensutredningens fase 1 ser hele kollektivtrafikksystemet i sammenheng, også buss og lokalbane, med en samlet vurdering av hvilke alternativ som gir best dekning lokalt og regionalt. Det pekes spesielt på at kollektivtransportdekning for fremtidig utbygging på Fornebu må vurderes.

For å utnytte den økte kapasiteten som dobbeltsporet vil gi, må det sikres at transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor, både for pendeltogene og de gjennomgående togene som inngår i tilbringersystemet til Gardermoen.

Miljøvernavdelingen mener det vil være aktuelt å vurdere nye (varianter) alternativ hvor sporet i større grad legges i kulvert eller tunell, bl.a. for å redusere støyulempene i tettbebygde områder.

Natur- og friluftsområdene som blir berørt, må ikke bare registreres kvantitativt, men også vurderes utfra verdi og funksjon. Det pekes spesielt på arealer i eller nær vassdrag, arealer for nærrekreasjon, eller arealer som inngår i sammenhengende grøntstruktur.

Fylkesmiljøvernsjefen anser det som aktuelt å vurdere utredningsprogrammet for fase 2, med hensyn til konsekvensene av de ulike traséene, og i tillegg foreslå avbøtende tiltak, ved behandlingen av konsekvensutredningens fase 1.

Samferdselssjefen

Samferdselssjefen gir en sammenligning av arealforbruket for vei og jernbane for å løse rushtidstoppen over bygrensen mot Oslo. Jernbanen frakter 11.000 personer i den hardest belastede morgenrushtimen, noe som tilsvarer utvidelse av veinettet med nye 11 felt på hovedveiene.

Samferdselssjefen vurderer det planlagte dobbeltsporet som del av et nasjonalt jernbanenett, og peker på følgende momenter:

- Jernbanetransportens renessanse i Europa.
- Oslofjordregionens utviklingspotensiale for å møte konkurransen fra Europa/EF, og i denne sammenheng også betydningen av gode kommunikasjoner mellom hovedstadsområdet og distriktene.
- Tidsfaktoren blir stadig viktigere for de reisende. Rask framføring og komfort er viktig for å oppnå en overgang fra bil til tog.

Videre pekes det på at det planlagte dobbeltsporet vil kunne knyttes sammen med høyhastighetsforbindelsen Oslo-Gøteborg.

I en regional sammenheng vil holdeplasstetthet, avgangsfrekvens og koordinering med øvrig kollektivtrafikk bety mer for trafikantenes transportmiddelvalg enn hvordan traséen legges.

Samferdselssjefen fremholder at intercity- og høyhastighetstogene må ha stopp i Sandvika, som er hovedknutepunkt for kollektivtrafikken i Vestområdet. Samferdselssjefen fremholder den store nytten av baneutbyggingen i Vestområdet for den regionale/lokale trafikken.

Samferdselssjefen peker på muligheten av å etablere direkte ekspressvogner fra hovedknutepunktene, og ber om at dette utredes nærmere. Også forhold omkring omstigningsmuligheter mellom de ulike togkategorier bes vurdert nærmere, i samarbeid med fylkeskommunen/Stor-Oslo lokaltrafikk.

Samferdselssjefen ber også om at NSB vurderer en forsering av utvidelse av Oslo-tunellen, som den største flaskehalsen i systemet.

Næringssjefen

Næringssjefen peker på at Fornebu vi bli omdisponert fra flyplass til utbyggingsområde innen et nytt dobbeltspor er ferdig bygd, og ber om dette inngår i konsekvensutredningene. De næringsmessige faktorer ved fremtidig stasjonsutbygging på Lysaker, med evt. avgrensning til Fornebu, bes også vurdert. Videre peker næringssjefen på at NSB's utbygging må utredes ut fra hensyn til senere utbedring av veisystemet i Høvikområdet.

Fylkeskultursjefen

Fylkeskultursjefen påpeker at kartmaterialet som viser de aktuelle alternativer som skal utredes, er unøyaktig. Det gjøres derfor oppmerksom på viktige kulturmiljøer/kulturlandskap som berøres av de foreslåtte alternativer, og som ikke kan aksepteres. Dette gjelder spesielt:

- Kulturmiljøet på Høvik, med Høvik kirke, Villa Solares og Høvik gård i Bærum.
- Neselva og Skustadgata på Hvalstad i Asker.

Fylkeskultursjefen ønsker også noen presiseringer til konsekvens-

utredningsprogrammet for fase 2. I avsnittet om landskap og kulturmiljø er det ønskelig med en beskrivelse av landskap som inkluderer strukturen i området; topografi, bebygde områder, landskapsrom og vegetasjon. Det bes også om at undersøkelser av kulturmiljø / kulturminner suppleres med registrering og kartfesting av verdifulle trær / hageanlegg, og mulighet for bevaring av disse.

FYLKESRÅDMANNENS VURDERINGER

Fylkesrådmannen vurderer det som positivt at NSB planlegger et nytt dobbeltspor for jernbanen gjennom Vestområdet. Som del av en felles utredning om hele transportsystemet i regionen, vil fase 1 av konsekvensutredningene være en oppfølging av den arbeidsmåten som er fulgt i arbeidet med transportplan for Oslo-Akershus (TP-10). For å løse regionens transportbehov er det nødvendig å se alle deler av transportsystemet i sammenheng, som også inkluderer buss og lokalbane. Målsettingen nasjonalt og regionalt om en overføring av transportarbeidet fra privatbil til kollektive og mindre forurensende transportmidler kan best nås gjennom en samlet strategi for transportsektoren.

Fylkesrådmannen vil understreke betydningen av at lokale og regionale myndigheter deltar i et slikt omfattende utredningsarbeid. For de felles utredningene for vei og jernbane, fase 1 i konsekvensutredningene, er det derfor etablert en organisering av arbeidet som inkluderer både den politiske styringsgruppen og den administrative arbeidsgruppen i Vestområdet.

Fylkesrådmannen vurderer den fremlagte meldingen og utredningsprogrammet i hovedsak som tilfredsstillende for å belyse tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn.

Fylkesrådmannen vil fremheve at det for å oppnå fylkesplanens mål om økt kollektivdekning er nødvendig at jernbanen får en lokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende, også sett i forhold til fremtidig senterstruktur og utbyggingsmønster.

I fylkesplanen er det spesielt lagt vekt på at nye næringsarealer skal lokaliseres sentralt i forhold til infrastruktur, og at arbeidsplassintensiv virksomhet må lokaliseres nær knutepunkter for kollektivtransporten. Sett i forhold til dette vil det være av stor betydning for regionen som helhet å få belyst alternativer som kan betjene Fornebu-området. Lysaker er en av de største arbeidsplasskonsentrasjoner i Vestområdet, og med stort potensiale for videreutvikling. I de alternativer som utredes må også Lysaker knyttes til jernbanenettet på en hensiktsmessig måte.

Fylkesrådmannen vil slutte seg til samferdselssjefens vurdering av at Sandvika som et hovedknutepunkt i regionen må være stoppested for intercity- og høyhastighetstogene.

Det nye dobbeltsporet vil være en viktig del av tilbringersystemet til hovedflyplassen på Gardermoen. For å utnytte den økte kvalitet og kapasitet som dobbeltsporet vil gi, er det av avgjørende betydning at transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor. NSB bør derfor, etter fylkesrådmannens vurdering, vurdere

en forsering av utvidelsen av Oslo-tunnellen.

Det nye dobbeltsporet skal føres frem gjennom et av landets tettest befolkede områder. Dette medfører ulemper for befolkningen og konflikter i forhold til eksisterende arealbruk, natur- og kulturverdier. De alternativer som skal utredes må ta hensyn til dette. Fylkesrådmannen vil anbefale at det utredes alternativer hvor sporet i større grad legges i kulvert eller tunell for å redusere støyproblemene.

De natur- og friluftsområdene som blir berørt av utbyggingen må ikke bare registreres kvantitativt, men også vurderes utfra verdi og funksjon. Fylkesrådmannen slutter seg til de presiseringer som er foreslått av fylkeskultursjefen om konsekvenser for landskap og kulturmiljø. Registreringer av verdifulle trær / hageanlegg bør inngå som en del av konsekvensutredningene.

Fylkesrådmannen vil påpeke den svært stramme framdriftsplanen for konsekvensutredninger og påfølgende planarbeid. I de komplekse omgivelser det nye dobbeltsporet skal føres frem, er det av stor viktighet å oppfylle Plan- og bygningslovens bestemmelser om informasjon og medvirkning i planprosessene.

Fylkesrådmannen vil slutte seg til fylkesmiljøvern sjefens vurderinger av at utredningsprogrammet for fase 2, med tilhørende vurderinger av avbøtende tiltak, må kunne fastsettes endelig ved behandlingen av utredningens fase 1.

FYLKESRÅDMANNEN

INNSTILLER:

1. Fylkesutvalget i Akershus ser positivt på NSB's planer om bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker.
2. Fylkesutvalget vurderer den fremlagte melding og konsekvensutredningsprogram som i hovedsak tilfredsstillende, men ber om at følgende momenter innarbeides og vektlegges i utredningene:
 - * Transportanalysene i fase 1 må belyse hvordan det samlede kollektivtrafikksystemet i Vestkorridoren kan gi høyest mulig kollektivandel for reiser lokalt og regionalt.
 - * Alternativene som utredes må ha en lokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende.
 - * Utredningene må inkludere vurderinger av omstigningsmuligheter mellom høyhastighets-, fjern-, intercity-, og lokaltog. Disse utredningene bes gjort i samarbeid med fylkeskommunen / Stor-Oslo Lokaltrafikk.
 - * Utredningene må omfatte vurderinger av virkningene av et høystandard banenett, med mulighet for lokale ekspressstog, for de reisende i SL's trafikkområde.
 - * Alternativene som utredes må inkludere løsninger som kan betjene Fornebu-området og Lysaker.

- * Sandvika og Asker som hovedknutepunkter i regionen må inngå som stoppested for intercity- og høyhastighetstog.
 - * Alternativene som utredes må inkludere løsninger hvor dobbeltsporet i større grad legges i kulvert eller tunell.
 - * NSB bør vurdere en forsering av utvidelse av Oslo-tunellen, for å kunne utnytte økt kapasitet og kvalitet på det nye dobbeltsporet, og etablere et høykvalitets tilbringersystem til Gardermoen.
 - * De natur- og friluftsområder som berøres av utbyggingen, må ikke bare registreres kvantitativt, men vurderes utfra verdi og funksjon. Det bør legges spesiell vekt på vassdragsnære arealer, arealer for nærrekreasjon og arealer som inngår i en sammenhengende grøntstruktur.
 - * I utredninger av konsekvenser for landskapet bør karakteren i området; topografi, bebygde områder, landskapsrom og vegetasjon beskrives for tettsteder og kulturlandskap. Verdifulle trær/hageanlegg må registreres og kartfestes, og det må klarlegges om disse kan bevares /erstattes eller går tapt.
3. Fylkesutvalget ber om at viktige registrerte kulturminner må unngås berørt av de alternativer som utredes. Dette gjelder kulturmiljøet på Høvik; med Høvik kirke, villa Solares og Høvik gård, og Neselva og Skustadgata på Hvalstad.
 4. Fylkesutvalget vurderer framdriftsplanen for utredninger og planarbeid som svært stram, og vil understreke betydningen av informasjon og medvirkning for berørte parter og lokale og regionale myndigheter.
 5. Fylkesutvalget vil ta forbehold om at det endelige utredningsprogrammet for fase 2 fastsettes etter høringen av utredningene i fase 1.

Oslo, den 5. mai 1993

Knut Bakkevig

Saksbehandler: Eli Selstad, planavdelingen

Vedlegg



Saken, PGr u/vedlegg

Til adressaten
(Se vedlagte adresseliste)

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE	
01.03.1993	
JNR. 1618	DNR. 3
ETAT. PLAN	SBH. AELS
GRAD. A	KASS.
ARK.NR. 121.813	

Saksbehandler, telefon
Petter Grimsgaard
03 80 97 84

Deres ref.

Vår ref.
93/1566
BS 552

Dato
11.2.1993

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP.VII-a HØRING

NSB planlegger for tiden et nytt dobbeltspor på strekningen mellom Skøyen og Asker. De nye sporene skal reserveres for hurtigere og mer direkte tog med mulighet for stopp på Skøyen, Sandvika, Asker og kanskje Lysaker. Eksisterende dobbeltspor vil da få plass til flere lokaltog.

Tiltaket har en slik størrelse at det er utarbeidet melding med forslag til program for utredninger om tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. I dette tilfellet er utredningene foreslått delt i to faser, der den første fasen vil være felles med Statens vegvesen og inneholde bl.a. en transportutredning. Konsekvensutredningene i fase 1 vil høsten 1993 være grunnlag for valg mellom alternative strategier, mens fase 2 vil i 1994 være grunnlag for valg mellom alternative traséer i en kommunedelplanprosess.


Samtidig som meldingen legges ut til offentlig ettersyn, blir den sendt ut på høring til offentlige etater og en del interesseorganisasjoner i perioden 15.februar - 15.april 1993.

Vi ber om at eventuelle merknader til meldingens innhold, og særlig til det i kapittel 4 framlagte utredningsprogram i to faser, sendes skriftlig innen høringsfristens utløp 15.april 1993 til: NSB Banereion Sør, Plankontoret, 3006 Drammen.

Dersom det er behov for flere eksemplarer av meldingen eller informasjonsbrosjyren som er utarbeidet, kan disse bestilles fra NSB Banereion Sør, tlf.03 80 98 01 eller fra NSB, Prinsens gate 7-9, Oslo, tlf. 22 36 71 12.

Det forutsettes at bl.a. fylkeskommunene, fylkesmenn, vegvesen og kommunene selv besørger fordeling av meldingen internt innen egen administrasjon.

Med vennlig hilsen


John Ole Grinde
regionsjef

Vedlegg: Adresseliste, melding og informasjonsbrosjyre.

Helse- og sosialdirektøren
Utdanningsdirektøren
Næringssjefen
Fylkeskultursjefen
Samferdselssjefen

Deres ref.:
Jnr. 93/1566

Vår ref.:
Jnr.

Ark.nr.:

Dato:
02.03.1993

**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PLAN- OG
BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a HØRINGSUTTALELSE.**

Vi viser til vedlagte melding og forslag til utredningsprogram for
Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Høringsfrist i saken 15. april 1993, og saken vil bli fremmet for
Fylkesutvalget 15. april 1993.

Fylkesrådmannen ber om sektorenes merknader til saken innen 20.
mars. For de etater som skal behandle saken i sektorstyrer,
oversendes administrasjonens sakforelegg innen denne fristen, og
protokoll fra behandlingen i sektorstyrene ettersendes.

Spørsmål til saken kan rettes til undertegnede.

Med vennlig hilsen

Eli Selstad
Eli Selstad

Kopi: miljøvernavdelingen



Fylkesrådmannen

Deres ref.:
Jnr. 93./1566Vår ref.:
Jnr.

Ark.nr.:

Dato:
31.03.1993**NÆRINGSSJEFENS UTTALELSE VEDRØRENDE NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a.**

Næringssjefen peker på følgende momenter som bør tillegges vekt i det videre arbeid med utredning av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

- 1 Forneboområdet vil bli nedbygget som flyplass og sannsynligvis utbygget til rekreasjon/ bolig/næringsformål innen det nye dobbeltspor er ferdig. Dette bør legges inn i konsekvensutredningene, både i 1. og 2. fase.
- 2 Konsekvensutredningene bør også belyse de næringsmessige faktorer ved fremtidig utbygging av Lysaker stasjon. Spesielt må utredningene ta hensyn til en mulig fremtidig avgrensning fra Lysaker stasjon mot Forneboområdet og konsekvenser for næringslivet.
- 3 Ved Høvik må planene fra NSB og Statens Vegvesen i Oslo og Akershus sees i sammenheng. E 18 er sterkt belastet i dette området, med 53.300 kjøretøyer i døgnet ved Gyssestad stigende til 96.000 kjøretøyer i døgnet ved Lysaker. Konsekvensene ved NSB's utbygging må utredes med særlig hensyn til mulighetene for en senere utbedring av vegsystemet i hele området, og spesielt ved Høvik kirke.

Med hilsen

Inge Brørs
Inge Brørs
e.f.

Øystein Haga
Øystein Haga



Fylkesrådmannen

HER

Deres ref.	Vår ref.	Ark.	Dato:
1618/2/93	1618/6/93	N21 &13 /UDAE	15.03.1993

DOBBELTSPOR ASKER - SKØYEN, HØRINGSUTTALELSE

Det vises til Deres brev av 02.03.93 om dette, vedlagt forslag til konsekvensutredningsprogram.

Utdanningsdirektøren vil anta at en utbygging kan få betydning for skoleskyss av elever i fylkeskommunens skoler, men kan ikke danne seg et klart bilde av dette på bakgrunn av denne meldingen.

Det vises også til meldingens omtale av konsekvenser i form av støy og vibrasjoner, som skal utredes nærmere. Utdanningsdirektøren vil ut fra dette vurdere hvorvidt disse forholdene vil få konsekvenser for undervisning og arbeidsmiljø ved noen av fylkeskommunens skoler i Asker og Bærum.

Berit Nafstad Lyftingsmo
 Berit Nafstad Lyftingsmo
 Utdanningsdirektør

Dag Eriksen
 Dag Eriksen

Kopi uten vedlegg:
Fylkeskommunens skoler i Asker og Bærum

(Internkopi: UBNL, UKJP)



Fylkesrådmannen,
Planavdelingen.

1618 AELS 1618/7/93/HKJH N21 & 13 18.03.93

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. HØRINGSUTTALELSE

Helse- og sosialdirektøren ser flere positive effekter av en utbygging av nytt dobbelt jernbanespor mellom Skøyen og Asker for direkte tog med høyere hastighet. De viktigste effektene vil være:

- Nedgang i trafikkulykker.

Høyhastighetstogene vil få høyere sikkerhet ved planoverganger, mens den kanskje største effekten vil ligge i økt bruk av kollektivtrafikk. Overført trafikk fra veg til jernbane vil, føre til nedgang i personskadeulykker på hovedvegnettet. Høyhastighetstogene har også lavere personskaderisiko enn ordinære tog.

- Kommunikasjon og befolkningsutvikling.

Det nye dobbeltsporet vil ha stor betydning for framtidig utbyggingsmønster og boligbygging. Med større kapasitet og kortere reisetid til Oslo, vil utbyggingen kunne legges til områder med mindre utbyggingspress lenger fra Oslo sentrum. Det vil også bidra til å øke mulighetene for regionens befolkning til å gjøre bruk av Oslo-områdets sosiale og kulturelle ressurser, samtidig som det vil forkorte arbeidsreisene for de som jobber i Oslo.

- Mindre støy og forurensning

Det framgår av rapporten at støynivå og forurensning minimaliseres med de nye togtyper som er tenkt anvendt.

Knut Hamnen
Knut Hamnen

Kjersti Hovden

Kjersti Hovden

Internt notat

Til: Fylkesrådmannen
Fra: Fylkesmiljøvernsjefen
Dato: 20.04.93
Emne: NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN – ASKER – MELDING ETTER PBL'S
KAP. VII-a

Innledning

Foreliggende melding fra NSB omhandler utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen – Asker sentrum. Tiltaket faller klart innenfor PBL's bestemmelser om konsekvensutredninger da investeringene vil komme på 1,7 – 1,9 mrd. kr og prosjektet kan få store konsekvenser for natur, miljø og samfunn.

Statens Vegvesen har tidligere fremmet en tilsvarende melding om ny E 18 Framnes – Asker, som fylkesutvalget behandlet som sak 76/91. Ved den sentrale behandlingen av meldingen ble det bestemt at det skal utarbeides en felles konsekvensutredning for den nye veien og det nye dobbeltsporet på strekningen Skøyen – Asker, som da var under forberedende planlegging.

Et program for den felles konsekvensutredningen ble fastsatt i januar 1993. Ifølge utredningsprogrammet skal arbeidet deles opp i 2 faser. Målet for fase 1 er å avklare rollefordeling mellom bane og vei, legge grunnlaget for videre utrednings- og planarbeid og sile ut et knippe traséalternativer som det skal arbeides videre med i fase 2. Videreføringen i fase 2 skal avklare konsekvensene mer i detalj og ende opp i kommunedelplaner som fastlegger endelige traséer for henholdsvis vei og bane.

Den felles konsekvensutredningen for vei og jernbane er allerede igangsatt, slik at meldingen som nå er på høring, må oppfattes som en "forsinket" formell oppstart til konsekvensutredningsarbeidet fra NSBs side. Meldingen inneholder to utredningsprogrammer, ett som er identisk med det vedtatte felles utredningsprogram (fase 1) og et program for fase 2, som kun omfatter jernbanen. Høringsinstansene er invitert til å komme med uttalelser til meldingens innhold og de to utredningsprogrammene.

Meldingens innhold

På bakgrunn av dagens kapasitetsproblemer på de vestlige transportårer inn mot Oslo og en forventet trafikkøkning i årene framover, regner NSB med at det er behov for et nytt dobbeltspor fra Asker til Skøyen. Det nye sporet skal reserveres for direkte tog med høy hastighet, opptil 200 km/time (fjerntog, IC-tog), mens eksisterende dobbeltspor reserveres for lokaltrafikken.

Det nye dobbeltsporet planlegges å gå innom stasjonene Skøyen, Sandvika og Asker, evnt. Lysaker, med mulighet for togstopp samt mulighet for å kjøre over på lokaltogsporet. Stoppmønsteret for lokaltogene vil ikke bli vurdert i forbindelse med konsekvensutredningen, men det pekes på at lokaltog kan kjøre delstrekninger på de nye sporene uten stopp.

Meldingen beskriver 4 alternative traséer på strekningen Skøyen–Sandvika og 2 traséer på strekningen Sandvika–Asker sentrum. I tillegg er Ringeriksbanen tenkt avgrenset enten fra Skøyen stasjon, Lysaker stasjon eller fra Sandvika stasjon.

To av traséalternativene Skøyen – Sandvika følger i hovedsak eksisterende trasé, delvis i dagen, delvis i tunnel på kortere eller lengere strekninger. De to øvrige traséene er hovedsakelig lagt i tunnel vest for eksisterende trasé, men med noen dagstrekninger. Felles for alternativene er dagstrekninger vest for Skøyen stasjon og ved Engervannet nord for Sandvika.

Alternativene Sandvika – Asker går i hovedsak i tunnel og er forholdsvis like, men med ulike løsninger for passering av Neselva/Hvalstad.

Meldingen gir en nokså generell beskrivelse av konsekvenser på ulike områder uten å gå spesifikt inn på det enkelte alternativ. Nærmere vurderinger forutsettes utført i forbindelse med konsekvensutredningene fase 1 og 2.

Fylkesmiljøvernshjefens vurdering

Det er positivt at det satses på videre utbygging av jernbanen for å oppnå en effektiv, trygg og miljøvennlig transportavvikling i de vestlige deler av Akershus og Oslo. Dette er i samsvar med fylkesplanen for Akershus hvor det er vedtatt som et hovedmål å øke kollektivtrafikkens andel av persontransporten i fylket gjennom utvidet tilbud, bedre regularitet og tilgjengelighet. For jernbanen betyr dette bl.a. at den må få en lokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende, både i forhold til dagens bosetting og til framtidig senterstruktur og utbyggingsmønster i regionen.

Samtidig må jernbaneutbyggingen skje slik at naturinngrep og fysiske miljølemper lokalt blir begrenset mest mulig.

Fylkesmiljøvernshjefen forutsetter at **transportanalysene** som skal foretas i forbindelse med konsekvensutredningens fase 1, legges opp slik at hele kollektivtrafikksystemet blir sett i sammenheng, dvs både jernbane, busser og forstadsbaner, og at en får en samlet vurdering av hvilke kombinasjoner som gir den beste dekning lokalt og regionalt. Her vil jernbanen utgjøre stammen i transporttilbudet, og i denne sammenheng bør både stasjons- og stoppmønster vurderes. Bl.a. bør det ses på hvilke løsninger som kan gi høy kollektivtrafikkdekning i nye utbyggingsområder, spesielt gjelder dette framtidig utbygging på Fornebu.

For å utnytte det økte potensialet for kollektiv persontransport som utbygging av nytt dobbeltspor i vestkorridoren gir, må det sikres at transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor pga kapasitetsproblemer. Det er særlig viktig at pendeltogene inn og ut av Oslo og de gjennomgående togene til Gardermoen får en høy kvalitet mht frekvens, regularitet og reisetid. Det forutsettes at disse forholdene blir vurdert i fase 1 i konsekvensutredningen.

Vi er kjent med at det er framsatt forslag om å få utredet andre alternativer for dobbeltsporet på strekningen Skøyen – Sandvika enn det er lagt opp til i meldingen. Med bakgrunn i at flere av alternativene i meldingen baseres på forholdsvis lange dagstrekninger gjennom tett bebygde

boligområder, mener miljøvernavdelingen at det kan være aktuelt å vurdere nye alternativer eller varianter hvor sporet i større grad blir lagt i kulvert eller tunnel for bl.a. å redusere støyproblemene.

Når det gjelder utredningen av miljøkonsekvenser i fase 1, har miljøvernavdelingen tidligere medvirket i fastsettingen av nivå. Vi vil understreke betydningen av at det ikke bare foretas en kvantitativ registrering av f.eks. natur- og friluftsområder som blir berørt, men at det også blir gjort en vurdering av konsekvenser i forhold til områdenes verdi og funksjoner. Det bør bl.a. legges vekt på å vurdere konsekvenser av inngrep i vassdrag og vassdragsnære arealer (Lysakerelva, Sandvikselva og Neselva) og andre sårbare områder, nærrekreasjonsområder og sammenhengende grøntstrukturer.

Det foreslåtte utredningsprogram for fase 2, som skal avklare konsekvensene av de ulike traséalternativene mer i detalj og i tillegg foreslå avbøtende tiltak, synes å dekke de temaer som ut fra en generell vurdering er relevante å få utredet. Imidlertid må det antas at nye og mer konkrete problemstillinger vil framkomme i konsekvensutredningens fase 1. Dette kan medføre behov for supplerende eller nye utredninger som ikke er fanget opp i det foreslåtte utredningsprogram.

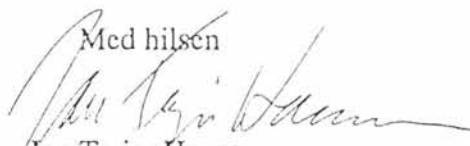
Fylkesmiljøvernseksjonen ser derfor ikke bort fra at det kan være aktuelt å komme tilbake til utredningsprogrammet for fase 2 ved behandlingen av konsekvensutredningen for første fase.

Fagmyndighetene har for øvrig lagt opp til at utredningsprogrammet for fase 2 skal fastsettes i utredningens fase 1. Det er derfor naturlig at utredningsprogrammet først kan vedtas når denne utredningen foreligger og har vært på høring.

Konklusjoner

- På dagstrekninger gjennom tett bebygde boligområder bør det utredes nye alternativer eller varianter med dobbeltsporet lagt i kulvert eller tunnel for bl.a. å redusere lokale støyproblemer.
- Transportanalysene i konsekvensutredningens fase 1 bør inneholde en vurdering av hvordan det samlede kollektivtrafikksystemet i Vestkorridoren kan gi høyest mulig kollektivtrafikkdekning lokalt og regionalt. For jernbanen bør både stasjons- og stoppmønster vurderes og det bør ses på løsninger som kan gi høy dekning i nye utbyggingsområder, spesielt gjelder dette framtidig utbygging på Fønebu.
- Det må sikres at kapasitetsproblemer på transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor for lokaltogene og de gjennomgående togene til Gardermoen med hensyn til frekvens, regularitet og reisetid. Det forutsettes at disse forholdene blir vurdert i fase 1 i konsekvensutredningen.
- Programmet for utredning av miljøkonsekvenser i fase 1 er tilfredsstillende, men det bør legges særlig vekt på å vurdere konsekvenser av inngrep i vassdrag og vassdragsnære arealer (Lysakerelva, Sandvikselva og Neselva) og andre sårbare områder, nærrekreasjonsområder og sammenhengende grøntstrukturer.

- Det foreslåtte utredningsprogram for fase 2 synes å dekke de temaer som ut fra en generell vurdering er relevante å få utredet. Problemstillinger som avdekkes i konsekvensutredningens fase 1 kan medføre behov for supplerende eller nye utredninger. Fylkesmiljøvern sjefen tar derfor forbehold om å komme tilbake til utredningsprogrammet ved behandlingen av konsekvensutredningen for første fase.

Med hilsen

Jan Terjer Hanssen

Saksbehandler: Wilhelm Torheim



Fylkesrådmannen

her

Ny adresse fra 8.2.93:
Schweigaardsgt. 4
0185 OSLO
Nytt tlf.nr. fra 8.2.93:
Tlf: 22 05 50 00
Fax: 22 05 50 55

Deres ref.:	Vår ref.:	Ark.nr.:	Dato:	File:
Jnr. 93/1566	Jnr. 1618/3/93	N 21&13	22.04.1993	1618:text

NYTT DOBBELTSPOR SØYEN - ASKER. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a. HØRINGSUTTALELSE.

Vi har mottatt Fylkesrådmannens brev datert 2.3.93.

BAKGRUNN

Dagens tospors jernbanetrase mellom Skøyen og Asker er i dag sterkt trafikkert med 195 tog i døgnet. I rushtimen går det ca 1 tog pr 7. minutt i en og samme retning. Ut i fra et ønske om økt kapasitet, bedret punktlighet og redusert hastighet vurderes å etablere ytterligere to spor. De nye sporene dimensjoneres for ca. 200 km/t og tenkes f.o.f. benyttet av de raskeste togene som IC-togene og fjerntogene. Lokaltogene og godstogene kan benytte eksisterende trace.

Antatt byggestart er 1996-97.

Flere spor innebærer at fjern- og intercitytogene kan øke hastigheten og at lokaltogene kan få kvartersruter istedet for halvtimesruter.

2. TIDLIGERE POLITISK BEHANDLING2.1. Ringeriksbanen.

Fylkestinget behandlet 15.9.92 som sak 134/92 "Melding og utredningsprogram fra NSB om Ringeriksbanen. Høringsuttalelse." og vedtok bl.a.:

- "1. Fylkesutvalget ser positivt på NSB's planer om bygging av en Ringeriksbane. Dette tiltaket vil, sammen med andre planlagte jernbaneprosjekter, gi mulighet for utvikling av et effektivt kollektivtilbud i hovedstadsområdet, og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.

2. I tillegg til det foreslåtte utredningsprogrammet ber fylkesutvalget om at følgende tema og problemstillinger blir utredet:

- NSB bør vurdere hvordan en framtidig Ringeriksbane kan tilpasses kollektivterminalen i Sandvika for å sikre gode omstigningsmuligheter for reisende mellom tog, buss og bil.
- NSB bør analysere nærmere virkningene de ulike trasealternativene for Ringeriksbanen har for både de regionale og lokale reiser i hele Vestregionen.
- Anleggelse av nye stasjoner, eller flytting av eksisterende, skaper endrede forutsetninger for tettstedsutvikling og utbyggingspress. Det må klarlegges hvordan dette påvirker eksisterende tettsteder og kulturlandskap."

2.2. Transportplanen for Oslo og Akershus

Samferdselsstyret behandlet saken den 4.2.93 som sak 2/93 og fattet bl.a. følgende vedtak:

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

Analysen av de tre "obligatoriske" framtidsbildene understøtter planarbeid i Oslo og Akershus hvor det er dokumentert et stort behov for et sterkere statlig engasjement både på investerings- og driftssiden dersom de tilsiktede miljø- og trafikkmessige mål skal oppnås. Potensialet for flere kollektivreisende er stort, og den betydelige positive nytteeffekter både samfunns- og bedriftsøkonomisk bør derfor gjenspeiles i de økonomiske rammer til Norsk Veg- og Vegtrafikkplan og Norsk Jernbaneplan 1994-97 for Oslo og Akershus-regionen."

2.3. NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994 - 97.

Fylkesutvalget behandlet som sak 186/92 den 17.12.92 ovennevnte sak og vedtok bl.a.:

"1. Akershus fylkeskommune ser positivt på NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan for 1994 - 97. Oslo og Akershus har i dag over 65% av alle togreiser i Norge. NSBs forslag til investeringer på bane- og togmateriellsiden er et viktig bidrag til å løse NSBs kapasitets- og regularitetsproblemer på flere banestrekninger i denne regionen.

NSBs forslag vil skape et mer attraktivt og effektivt jernbanesystem med et stort potensiale for flere togreisende og dermed bidra til å løse regionens store trafikk- og miljømessige problemer. Dette innebærer at investeringsprosjektene lønnsomhet både samfunns- og bedriftsøkonomisk vil bli betydelig."

2. *Den framtidige planlegging og utbygging av Østfoldbanen, Vestfoldbanen og ny Gardermobane m.v. krever gode samarbeidsformer mellom NSB og Akershus fylkeskommune. Et mer formalisert samarbeid mellom de to parter bør etableres. Tilsvarende bør det på driftsiden etableres en hensiktsmessig samarbeidsmodell mellom Samferdselsdepartementet/NSB og Akershus fylkeskommune/SL som sikrer at ruteopplegget på kort og lang sikt er i samsvar med befolkningens behov og samordnet med annen kollektivtrafikk. I det videre planarbeid bør også Gjøvikbanen vies økt oppmerksomhet."*

Samarbeidsutvalget for Oslo og Akershus behandlet NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994 - 97 i sitt møte den 25.2.93 og sluttet seg til fylkesutvalgets overnevnte vedtak. Dessuten ble en kapasitetsutvidelse av den overbelastede Oslo-tunnelen påpekt som særlig viktig å få gjennomført.

3. KORTFATTET BESKRIVELSE AV SKISSEPROSJEKTET SOM ER BAKGRUNN FOR FORELIGGENDE MELDING.

Det foreligger 6 trasealternativer hvorav nr. 1-4 går fra Skøyen til Sandvika og viser mulige forgreninger av Ringeriksbanen øst for Sandvika. Alternativ 5 og 8 går fra Sandvika til Asker og viser mulige forgreninger av Ringeriksbanen rett vest for Sandvika.

Togstoppmønsteret som er avgjørende for bruksgraden for regionale og lokale reiser. Dette er det sagt relativt lite om i rapporten. Alternativene øst for Sandvika- nr. 1, 3 og 4 - vil få mulige togstopp på Skøyen og Sandvika. Alternativ 2 vil i tillegg få mulig stopp på Lysaker og Blommenholm.

Alternativene vest for Sandvika- nr. 5 og 8 - vil få mulige togstopp ved Sandvika og Asker.

De totale kostnader for hele strekningen er grovt anslått til ca. 1660 - 1780 millioner kroner (+/- 30%).

4. SAMFERDSELSSJEFEN VURDERING

4.1. Grov sammenlikning av togets og privatbilens arealforbruk.

Jernbanen frakter ca. 11.000 personer i den hardest belastede morgenrushtimen over bygrensen i retning Oslo. Dersom denne trafikken skulle avvikles med privatbil, ville det vært behov for ytterligere minst 11 kjørefelter på hovedvegene i retning Oslo. Dersom 2 spor bygges, vil den kapasitetsmessige situasjonen bedres betydelig og bidra til flere avganger til/fra Oslo samt at toghastigheten vil kunne økes betraktelig.

4.2. Vurdering av skisseprosjektet i nasjonal sammenheng.

Det er meget viktig for Oslo- og Akershus regionen å få en rask utbygging av høyhastighetsforbindelse til andre deler av landet. Samferdselssjefen vil i denne forbindelse bl.a. vise til at:

- Jernbanetransport er i europeisk sammenheng i ferd med å få en renessanse. Dette har sammenheng med økt vekt på miljømessige spørsmål og betydelige kapasitetsproblemer som eksisterer på hovedveinettet i de større byregioner.

- Oslofjordregionen har i følge en nasjonal undersøkelse fra 1990, det største potensiale for videreutvikling og størst evne til å møte den stadig økende konkurransen fra Europa/EF. Vekst og videreutvikling i regionen er også avhengig av et samspill med distriktene. Jernbanen vil i denne sammenheng spille en betydelig rolle.
- Tidsfaktoren for trafikantene er i ferd med å bli tillagt økende vekt i følge undersøkelser fra TØI. Rask framføring - og god komfort - er meget viktig dersom flere trafikanter skal velge tog framfor bil som reisermiddel.

En høyhastighetsforbindelse vestover fra Oslo vil også kunne knyttes sammen med høyhastighetsforbindelsen Oslo-Gøteborg. Samferdsels- styret har ved flere anledninger uttalt seg positivt til en forsert utbygging av 2 spor mellom Oslo og Gøteborg. Samferdselssjefen viser dessuten til samferdselsstyresak 66/92 om "Støtte til Felles- prosjektet LO-NHO Østlandet - Økt Europarettet samferdselsutbygging på Østlandet" hvor det bes om økt statlig engasjement for å påskynde utbyggingen av samferdselsnettet i denne regionen.

4.3. Vurdering av skisseprosjektet i regional sammenheng.

Holdeplasstettheten, avgangsfrekvensen og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikk betyr mer for hvilken effekt den nye jernbanetraseen skal ha for trafikantenes valg av transportmiddel og for utviklingen av boliger og arbeidsliv i regionen. Dette er viktigere enn valg av trase.

Det er i dag i vestregionen et stort marked og et betydelig potensiale for togreisende med både intercity- og høyhastighetstog. Dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at disse rutene også stopper ved Sandvika stasjon som er hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen.

Det synes som NSB i sin planlegging hittil har undervurdert nytten for den regionale/lokale trafikken ved utbyggingen av banen i vestregionen.

Transport av trafikanter med toget har en viktig rolle i rushtrafikken. 25% av de reisende i morgenrushet passerer grensen mellom Oslo og Akershus med tog. Som påpekt i Transportplanen for Oslo og Akershus bør denne andelen av flere grunner økes. For å få til dette må jernbanen framstå som et rask og komfortabelt alternativ. Innføring av direkte ekspressstog fra hovedknutepunktene vil være et interessant tiltak med stort potensiale i denne sammenheng.

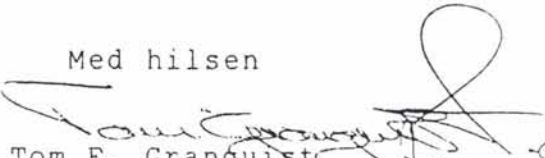
4.4. Forholdene som bør utredes nærmere

Samferdselssjefen vil nevne at nye buss- og jernbaneterminaler er under bygging i Lysaker og Sandvika og under planlegging i Asker. Dette er samarbeidsprosjekter mellom Akershus fylkeskommune, kommunene, NSB og Akershus Vegvesen. Det tas sikte på å utvikle Sandvika sammen med Asker til de viktigste kollektivknutepunktene i Vest-regionen.

Samferdselssjefen forutsetter at fylkeskommunen/Stor-Oslo Lokaltrafikk blir trukket inn i et nært samarbeid når det gjelder vurderinger vedrørende omgangsmuligheeter for høyhstighets-, fjern- og intercitytog samt lokaltog. Samferdselssjefen vil videre presisere viktigheten at det utføres en analyse av de virkningene et høystandard bane-nett med muligheter for lokale ekspressstog har for både lokale/regionale og reisende i SL's trafikkområde.

Samferdselssjefen vil dessuten påpeke at NSB bør vurdere å framskynde en utvidelse av "Oslo-tunnelen" som i dag er en av de største "flaskehalsene" for jernbanenettet for hele Østlandsregionen.

Med hilsen


Tom E. Granquist


Jan Spørck

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
FYLKESKULTURSJEFEN

FYLKESKULTURSTYRET

SAK NR 35/93 NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a
HØRING

NSB BANE har 11.02.93 oversendt melding etter PBL kap. VII a med forslag til konsekvensutredningsprogram for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Melding om konsekvensutredning for E18 Framnes - Asker var utlagt til offentlig ettersyn 1.mars - 1. mai 1992. Det er nå vedtatt å utarbeide en felles transportutredning for vestkorridoren fram til Asker for å kunne se kollektivtransport og veiutbygging i sammenheng.

1.0. KOMMUNALE MÅLSETTINGER

Fylkesplanen for Akershus har som målsetting at kollektivtrafikkens andel av persontrafikken skal økes. Som strategi for å nå dette målet er følgende foreslått: Tettere utbyggingsmønster, tilgjengelighet til fellesgoder skal gjøres mest mulig uavhengig av bil kollektivtransportnettet skal utbedres og nye utbyggingsområder bør ha god kollektivtransportdekning.

I Kommuneplanen for Bærum er utviklingen av Sandvika som regionsenter utpekt som et satsningsområde. Gjennomføringen av tiltak pågår og innebærer utbygging av en større kollektivterminal, et moderne handels- og servicesenter og lokalisering av nye kontorarbeidsplasser nær kollektivterminalen.

I Kommuneplanen for Asker er det et mål å legge forholdene til rette for økt bruk av kollektive transportmidler, og i særlig grad jernbanen. Som tiltak er nevnt høyere utnyttelsesgrad i byggeområder nær jernbanen og bedre muligheter for omstiging og parkering ved stoppestedene.

2.0. NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN ASKER

NSB har i dag kapasitetsproblemer. Spesielt er blandingen mellom lokaltog og fjerntog uheldig. Hvis fjerntogene får egen trasé vil dagens dobbeltspor kunne benyttes til lokaltog, noe som vil bedre både kapasiteten og punktligheten.

Et nytt dobbeltspor skal reserveres for direkte tog som holder høy hastighet. Sporet vil så vidt mulig bli dimensjonert for 200 km/t mellom stasjonene og 130 km/t gjennom stasjonene. I meldingen er det foreslått at fjerntogene skal kunne stoppe ved Asker, Sandvika, (Lysaker) og Skøyen stasjon. Det er foretatt foreløpige vurderinger av tiltakets virkninger. Alle alternativene som er fremlagt har en stor andel tunneler. Dette betyr at det er behov for deponi for utgravde masser.

3.0. PLANPROSESSEN

Utredningsarbeidet er delt i to faser, KU fase 1 og KU fase 2. Denne meldingen omfatter fase 1.

Målet med fase 1 er:

Fase 1 vil være en konsekvensutredning (KU) på et overordnet og prinsippielt nivå hvor NSB og Statens vegvesen samarbeider for å:

- Avklare rollefordelingen mellom vei og jernbane
- Gi føringer for det videre KU- og planarbeidet (faglig og formelt)
- Sile ut alternativer det er aktuelt å arbeide videre med.

NSB og Vegdirektoratet er enige om å fremme en felles innstilling til Samferdselsdepartementet når det gjelder anbefalinger om videre strategier.

Fase 2 vil være separat for NSB og veisektoren og vil være mer detaljert og rettet mot valg av trasé. Utredningene skal redegjøre for de vesentligste virkningene for miljø, naturressurser og samfunn.

Kommunedelplanene skal fastlegge traséene. Ansvaret for kommunedelplanene er kommunenes, men de vil få de vesentligste bidragene fra NSB og Statens vegvesen samt en anbefalt trasé.

Reguleringsplaner fastsetter detaljene i anlegget.

4.0. MELDINGEN OM NYTT DOBBELTSPOR

4.1. Målet for Fase 1

Fase 1 vil være en konsekvensutredning på et overordnet og prinsippielt nivå. Det forutsettes et samarbeid mellom NSB og Vegvesenet for å:

1. Avklare rollefordeling mellom veg og jernbane: Viktige resultater av dette arbeidet blir å fastlegge kapasitetsbehovet på vei og jernbane og på tilbringersystemet. KU fase 1 vil derfor danne grunnlag for overordnede strategier for NSB og Statens vegvesen. Trafikkanalysen er et viktig grunnlag for KU fase 1.
2. Gi føringer for det videre KU- og planarbeidet: Fase 1 skal gi føringer for fase 2 og den videre planlegging, både faglig innhold og formell prosess. Føringerne vil avhenge av høring og behandling av fase 1.
3. Sile ut traséalternativer som det arbeides videre med: Fase 1 sikter ikke mot å fastlegge traséer, men vil gi grunnlag for å avgjøre hvilke alternativer det er aktuelt å arbeide videre med. Selve trasévalget skjer i forbindelse med kommuneplanleggingen.

Traséalternativer er særlig aktuelt for veisektoren. Linjevalget for jernbanen er forholdsvist låst tatt i betraktning at enkelte eksisterende stasjoner skal benyttes. På grunn av høy hastighet blir linjeføringen stiv.

4.2. Konsekvensutredningsprogram

Det er utarbeidet forslag til konsekvensutredningsprogram for både fase 1 og 2. Begge programmene er utlagt til offentlig ettersyn.

4.2.1 Fase 1

Programmet for fase 1 er felles for NSB og Statens vegvesen. Planleggingen legges opp som en videreføring av transportplanarbeidet (TP) for Oslo og Akershus og sees i sammenheng med planarbeidet for Ringeriksbanen. KU-dokumentet for fase 1 skal inneholde:

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

4.2.2. Konsekvensutredning for jernbanen, fase 2

Programmet for fase 2 som er omtalt i meldingen gjelder kun jernbanen. Det er foreslått at konsekvensene for følgende områder skal utredes:

Luftforurensninger, klimaendringer, støy og vibrasjoner, landskap og kulturmiljø, naturvernområder, plante- og dyreliv, energiforbruk, jord- og skogressurser, vann/grunnvann, mineraler/masseforekomster, trafikkulykker, næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, friluftsliv og rekreasjon, barriereeffekter, trafikantens opplevelser.

5.0. PROGRAM FOR UTREDNING AV KONSEKVENSER FOR LANDSKAP OG KULTURMILJØ

5.1. Fase 1

For fase 1 er det i meldingen pkt. 4-2.3. Konsekvenser for miljø, foreslått følgende program:

Landskap og kulturmiljø skal vurderes i forhold til det registreringsmateriale som er foretatt av fylkeskulturspeien og kommuner. Dette vil danne nivået på utredningen.

5.2. Fase 2

For fase 2 er det i meldingen pkt. 4.3.1. Tiltakets konsekvenser for miljø, avsnitt Landskap og kulturmiljø: foreslått mer omfattende program:

Følgende vurderinger av landskapet skal belyses:

- Mer detaljert gjennomgang av traseene med hensyn til virkning i landskapet. Tettstedsproblematikken tas spesielt opp på dette punkt med vurdering av fysisk form og innhold (historikk, områdekarakter, bebyggelsesstruktur, bygningstyper, osv.)

- Visualisering av inngrepet
- Forslag til avbøtende tiltak med materialbruk osv.

For kulturmiljøetskal fylkeskultursjefen gi en mer presis san- synlighetsanalyse. Erfaringskriterier benyttes for nærmere å kunne kartfeste hvor man kan forvente å finne fornminner. Det vil videre måtte foretas feltregistreringer i denne fasen. Etter detaljert fastsetting av alternativene skal følgende vurderinger gjøres:

- Vil særskilt verneverdige kulturminner eller deler av kulturmin- ner bli berørt av tiltaket og kreve sikring, flytting eller do- kumentasjon?
- Vil tiltaket kreve frigiving av fredete kulturminner?
- Virkninger for kulturmiljøet under anleggsfasen, grovvurdering.

Også med hensyn til kulturmiljøet må det legges spesiell vekt på tettsteder i denne fasen.

Det skal redegjøres nærmere for virkningene av foreløpig eller per- manent **massedeponi** fra strekninger der normal massebalanse ikke kan oppnås på grunn av lange tunnelstrekninger. Herunder skal også redegjøres for virkningene av masser i anleggsperioden. Aktuelle massedeponi skal vurderes utifra bl.a. landskapsmessige hensyn, og må sees i sammenheng med bygging av bl.a Ringeriksbanen.

5.0. FYLKESKULTURSJEFENS VURDERING

5.1 Ad Målet for fase 1

I avsnitt 4.1. pkt. 3 er det uttalt at det er et mål å sile ut tra- séalternativer det skal arbeides videre med. Dette vil være særlig aktuelt for Veisektoren.

Meldingen for nytt dobbeltspor inneholder meget unøyaktige kart som viser de ulike alternativene det skal arbeides videre med, og det er ikke uttalt noe om at man i denne fasen skal se nærmere på disse alternativene. Fylkeskultursjefen finner det imidlertid riktig al- lerede på dette tidspunktet å gjøre oppmerksom på viktige kultur- miljøer/kulturlandskap som berøres av de foreslåtte alternativene og som ikke kan aksepteres:

- Kulturmiljøet ved Høvik

Sammen med Høvik kirke utgjør Høvikveien 2 og 4 et av de mest verdifulle kulturmiljøene i østre Bærum. E 18 skaper en barriere mellom kirken og de to bolighusene som er meget uheldig. I for- bindelse med horingen til E 18 uttalte Riksantikvaren at det ville være ønskelig å gjenskape det gamle kulturmiljøet ved få veien bort (f.eks. under terreng).

Fylkeskultursjefen har i forbindelse med eventuelle planer for ny parallelvei til E-18 gjennom parken på Høvik gård uttalt at videre arbeid med denne traséen vil utløse midlertidig fred- ningsvedtak. Brev til Bærum kommune datert 31.03.92 beskriver dette miljøet (vedlegg 1).

- Høvikvn. 2, Villa Solares:

Hovedbygningen - en særpreget bygning fra 1898 i sveitserstil med islett av jugend, gartnerboligen, uthuset og østre del av hageanlegget er regulert til spesialområde bevaring.

- **Høvikvn. 4, Høvik gård:**

Huset som er fra slutten av 1700-tallet ble fredet i 1939. Parken syd og vest for hovedbygningen ble anlagt i begynnelsen av 1800-tallet. Det spesiell lysthuset i sydvestre hjørnet, Floras tempel, er datert til 1840. Parken er fredningsverdig som område omkring et fredet kulturminne, Kulurminneloven § 19.

- **Neselva og Skustadgata, Asker**

Asker kommune arbeider med en kommunedelplan for Hvalstad. I denne planen er det foreslått at kulturlandskapet som omfatter Åstad gård, Neselva, Berger gård og Torstad gård skal bevares. Gjennom dette området går også Skustadgata som er meget bevaringsverdig. Fylkeskulturstyret har i sitt vedtak foreslått at området båndlegges for regulering til spesialområde bevaring. Ut fra vår vurdering er alternativ 8, som foreslår dette området utnyttet til deponi for tunnelmasser, uakseptabelt.

5.2. KU program for Fase 1

Det er foreslått at det materialet som finnes hos fylkeskultursjefen og i kommunene skal danne nivået på utredningen. Tatt i betraktning at banen går gjennom områder som er godt kjent i begge kommuner, har fylkeskultursjefen ingen tilføyelser.

5.3. KU program for Fase 2

Forslaget til program under avsnittet **landskap og kulturmiljø** er i hovedsak akseptabelt. Fylkeskultursjefen ønsker imidlertid noen presiseringer.

Under **landskap** er det ønskelig å få med en beskrivelse av strukturen i området; topografi, bebygde områder, landskapsrom og vegetasjon. Dette må beskrives uansett om det er tettsted eller åpent kulturlandskap.

I forbindelse med **kulturmiljø/kulturminner** vil vi gjøre oppmerksom på at eksisterende verdifull vegetasjon ofte er en viktig del av kulturmiljøet. Vi ber derfor om at verdifulle trær/hageanlegg blir registrert og kartfestet, og at det redegjøres for om disse kan bevares.

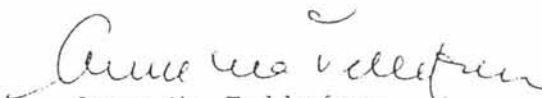
Forslag til vedtak

1. Fylkeskulturstyret foreslår at traséalternativet som berører Høvikvn. 2 og 4 utgår i det videre planarbeidet. Anleggene er fredet/regulert til spesialområde bevaring.
2. Fylkeskulturstyret foreslår at alternativ 8 som forutsetter åpen trasé langs Neselva i Asker og massedeponi i dette området utgår i det videre planarbeidet. Kulturlandskapet er av fylkeskulturstyret i sak 13/93, Kommunedelplan for Hvalstad, foreslått båndlagt etter Plan- og bygningslovens § 20-4.4 for regulering til spesialområde.
3. Konsekvensutredningsprogrammet for fase 1 anbefales.
4. I konsekvensutredningsprogrammet for fase 2, landskap og kulturmiljø er det ønskelig med følgende presiseringer:

Karakteren i området; topografi, bebygde områder, landskapsrom og vegetasjon må beskrives uansett om det er tettsted eller åpent kulturlandskap.

Verdifulle trær/hageanlegg registreres og kartfestes. Det må redegjøres for om verdifull vegetasjonen kan bevares, alternativt plantes på nytt.

Oslo, den 20. april 1993


Anne Ma Tellefsen
fylkeskultursjef

Saksbehandler: Kulturvernkonsulent Kari Bjerke Anderssen
Arkeolog Evy Berg

Vedlegg: 1. Brosjyre om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker (sendes bare kulturstyrets faste medlemmer. Svart hvitt kopi sendes til varamedlemmer)

2. Brev til Bærum kommune vedrørende melding om igangsatt regulering for Ramstadsletta med omgivelser, datert 31.03.92.



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

FYLKESKULTURSJEFEN

Bærum kommune
Bygnings- og reguleringsvesenet
pb. 124
1301 Sandvika

Deres ref.: @
Vår ref.:
Jnr.: 871/92/kba
Dato: 31.03.92

Vedlegg

2

KOPI

BÆRUM KOMMUNE
MELDING OM IGANGSATT REGULERING FOR RAMSTADSLETTA MED OMGIVELSER

Det vises til melding datert 18.03.92 om igangsatt regulering for Ramstadsletta med omgivelser.

Vi har i brev datert 03.06.91 uttalt oss til reguleringsplan for Ramstadsletta. Våre uttalelser til denne planen står ved lag. Det nye i dette varslet er forslaget om å opparbeide adkomstvei til området fra Høvikveien/Snoveien. Denne veitraseen er regulert som en parallellvei til E18. Planen ble stadfestet 25.08.61. Veien går gjennom hagen på Høvik gård, delvis i grensen mot Villa Solaris. Den berører et kulturmiljø som er vesentlig i nasjonal sammenheng.

Høvik gård, Høvikvn. 4

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

Hovedbygningen er fredet. Fredningsvedtaket ble tinglyst 20.09.1939. Huset ble restaurert i 1972. Da ny parallellvei til E18 ble regulert gjennom hagen i 1961, var det ikke hjemmel i kulturminneloven til å frede et større område omkring fredede hus. Riksantikvarens uttalelse måtte derfor begrenses til å anbefale at den unike hagepaviljongen måtte bevares og flyttes til et annet sted i hagen.

Villa Solares, Høvikvn. 2

Villa Solares ble bygget av konsul Georg Iversen i 1898.

(kar: - b - a) r - h o e v i k v - 4

BESØKSADRESSE
Tullins gate 6
0165 OSLO 1

POSTADRESSE
Boks 6888, St. Olavs plass
0130 OSLO 1

TELEFON
Nyhet nr.: 02-365600

TELEFAX
(02) 20 80 55

POSTGIRO
5 11 95 57

BANKGIRO
7029 05 10315

Hovedbygningen i jugendstil er meget bevaringsverdig. Hovedbygningen, gartnerboligen, uthuset og østre del av hageanlegget er nylig regulert til spesialområde bevaring etter plan- og bygningsloven. I forbindelse med behandlingen av reguleringsaken ble spørsmålet om fredning av eiendommen diskutert med Riksantikvaren.

Konklusjon

Høvik Hovedgård, Villa Solares og Høvik kirke utgjør tilsammen et av de mest verdifulle kulturmiljøene i østre Bærum. Støy, forurensning og barrierevirkningen fra E18 er en vesentlig ulempe. Dersom den regulerte veilenken blir anlagt, vil miljøet bli vesentlig forringet. Det vil være grunn til å vurdere fredning av hageanlegget på Høvik gård eller hele kulturmiljøet nord for E18.

Etter lov om kulturminner av 1978 er det i § 15 hjemmel til å frede avgrensede bygningsmiljøer, parker, hageanlegg, alleer m.v.. I henhold til § 21 kan departementet frede et område rundt et kulturminne så langt det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i landskapet eller miljøet.

I henhold til § 22 pkt. 4 kan departementet treffe vedtak om midlertidig fredning inntil saken er avgjort.

Med vennlig hilsen
for fylkeskultursjefen

Thora M. Holmen
Thora M. Holmen
fylkeskonservator

Kari Bjerke Anderssen
Kari Bjerke Anderssen
kulturvernkonsulent

Kopi: Riksantikvaren
Vegvesenet
Kulturvernkonsulenten i Bærum
Birgit Andersson, Høvikvn. 4, 1322 Høvik
Hans Jan Andersson, Kløverenga 10, 1322 Høvik
Planavd.

UTSKRIFT AV KULTUR- OG BYGNINGSLOVENS FØRDRUK

SAK NR 35/93 NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII A
HØRING

Marianne Hagen (H) fremmet følgende tilleggsforslag - nytt pkt 5:
"Fylkeskulturstyret vil prinsipalt anbefale at hele traseén Skøyen-Asker bør legges i tunnel."

Votering:

Fylkeskultursjefens forslag til innstilling pkt 1 ble vedtatt med 14 stemmer mot 1 (Frp) stemme.

Fylkeskultursjefens forslag til innstilling pkt 2 ble vedtatt med 14 stemmer mot 1 (Frp) stemme.

Fylkeskultursjefens forslag til innstilling pkt 3 ble enstemmig vedtatt.

Fylkeskultursjefens forslag til innstilling pkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Marianne Hagen (H)s tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Fylkeskulturstyret foreslår at traséalternativer som berører Høvikvn. 2 og 4 utgår i det videre planarbeidet. Anleggene er fredet/regulert til spesialområde bevaring.
2. Fylkeskulturstyret foreslår at alternativ 8 som forutsetter åpen trase langs Neselva i Asker og massedeponi i dette området utgår i det videre planarbeidet. Kulturlandskapet er av fylkeskulturstyret i sak 13/93. Kommunedelplan for Hvalstad, foreslått båndlagt etter Plan- og bygningslovens § 20-4.4 for regulering til spesialområde.
3. Konsekvensutredningsprogrammet for fase 1 anbefales.
4. I konsekvensutredningsprogrammet for fase 2, landskap og kulturmiljø er det ønskelig med følgende presiseringer:

Karakteren i området: topografi, bebygde områder, landskapsrom og vegetasjon må beskrives uansett om det er tettsted eller åpent kulturlandskap.

Verdifulle trær/hageanlegg registreres og kartfestes. Det må redegjøres for om verdifull vegetasjonen kan bevares, alternativt plantes på nytt.
5. Fylkeskulturstyret vil prinsipalt anbefale at hele traseén Skøyen-Asker bør legges i tunnel.

 **AKERSHUS**
FYLKESKOMMUNE
FYLKESKULTURSJEFEN

6/5-93
Utskrift: Åse Bomstad



A12

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET
 Telefon (03) 80 87 00
 Telefax (03) 80 86 76

NSB
 Baneregion Sør
 3006 Drammen

22 APR. 1993

Vår dato: 16.04.93
 Vår ref.: 822/93 MT/-
 Deres dato: 11.02.93
 Deres ref.: 93/1566
 BS 522

NSB ARKIVET	
DRAMMEN	
93/1566	BS 522

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
 MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-a

Buskerud Fylkeskommunes hovedutvalg for samferdsel og for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål har behandlet ovennevnte melding i møter 11. mars og 13. april. Hovedutvalg for samferdsels vedtak er innarbeidet i det følgende, som ble vedtatt av hovedutvalg for nærings-, ressurs og miljøaker:

- "
- 1 I fylkesplan for Buskerud 1992-95, er det et mål å øke andelen av persontrafikk og godstrafikk på jernbane vesentlig. I denne sammenhengen anbefales at satsing på opprettholdelse og videreutvikling av NSBs kapasitet, kvalitet og service prioriteres.
 - 2 Hovedutvalget ser på utbygging av jernbanen i sentrale strøk på Østlandet som nødvendig for å nå internasjonale og nasjonale målsettinger om rasjonell transport og et renere miljø.
 - 3 På bakgrunn av dette støtter hovedutvalget NSBs planer om utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker.
 - 4 Hovedutvalget har ingen merknader til NSBs melding eller forslaget til konsekvensutredningsprogram.
- "

Plan- og næringskontoret beklager at denne saken har fått forsinket ekspedisjon.

Børre Jacobsen
 Børre Jacobsen
 seksjonsleder

Margrethe Tviberg
 Margrethe Tviberg
 avdelingsingeniør

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr.: (03) 808718

Vedlegg: Utskrift av protokoll fra møte i hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål 13.04.93, sak nr.0025/93

Kopi: Fylkesrådmannen, her
 Samferdselssjefen, her

**A 13**

15 APR. 1993

**Fylkeslandbrukskontoret
i Akershus og Oslo**Deres ref: 93/1566 BS 552
Vår ref: 029993 10020 DIPSaksnr.: 93/243
Arkiv: 471.9

13. april 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

NSB ARKIVET		13. APR. 1993
DRAMMEN		
Referanse nr.	93/1566	
Arkivnr.	BS 552	

24.93 R6w

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN.

Av meldingen går det fram at det videre utredningsarbeid også vil omfatte tiltakets virkninger på landbruket i området. En ser positivt på at det videre utredningsarbeid også skal belyse virkninger av endret arealbruk som følge av nye transportanlegg.

Fylkeslandbrukskontoret har ingen merknader til meldingen eller forslaget til opplegg for konsekvensutredning. En viser for øvrig til landbruksnemndenes merknader.

Torger Gillebo
for Torger Gillebo
fylkeslandbrukssjef

Astrid Elin Halse
Astrid Elin Halse
fylkesagronom

Gjenpart: Landbruksnemndene i Asker, Bærum og Oslo
Landbruksdepartementet, arealkontoret

A14

Arkiv: 19930005.BYG

Saksbehandler:

Førstekonsulent

Anne Karine Garnaas/RK/GM

Landbruksnemnda

Fylkeslandbruksstyre

i Bærum

Møte

Sak

Møte

Sak

30.03.93

15/93

Reg.nr.

Tidl.sak

Reg.nr.

Tidl.sak

02199300005.BYG

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.

MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

HØRING

Landbrukskontoret mottok 15. februar 1993 ovennevnte melding fra NSB Bane.

I oversendelsesskrivet heter det:

"NSB planlegger for tiden et nytt dobbeltspor på strekningen mellom Skøyen og Asker. De nye sporene skal reserveres for hurtigere og mer direkte tog med mulighet for stopp på Skøyen, Sandvika, Asker og kanskje Lysaker. Eksisterende dobbeltspor vil da få plass til flere lokaltog.

Tiltaket har en slik størrelse at det er utarbeidet melding med forslag til program for utredninger om tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. I dette tilfellet er utredningene foreslått delt i to faser, der den første fasen vil være felles med Statens vegvesen og inneholde bl.a. en transportutredning. Konsekvensutredningene i fase 1 vil i 1993 være grunnlag for valg mellom alternative strategier, mens fase 2 vil i 1994 være grunnlag for valg mellom alternative trasèer i en kommunedelplanprosess.

Samtidig som meldingen legges ut til offentlig ettersyn, blir den sendt ut på høring til offentlige etater og en del interesseorganisasjoner i perioden 15. februar - 15 april 1993."

Meldingen er vedlagt.

Det nye dobbeltsporet vil gå innom stasjonene Skøyen, Sandvika og Asker, og eventuelt Lysaker. I meldingen er det vist 8 ulike alternativ for trasèvalg.

Sign.(Lnd.)

Sign.(Fl.st.)

Utskrift sendt til:

Akershus fylkeslandbruksstyre

NSB, Baneregion Sør

Vedrørende landbruksinteressene heter det i meldingen at ulike alternativ vil berøre dyrka mark mellom Stabekk og Høvik, ved Ballerud, ved Neselva og like nord for Asker sentrum. Man regner ikke med å komme i konflikt med vesentlige skogressurser.

I Bærum vil det si at dyrka mark mellom Stabekk og Høvik og ved Ballerud kan bli berørt. Kartgrunnlaget som er i meldingen gir ikke grunnlag for på nåværende tidspunkt å påpeke konsekvensene for landbruksinteressene.

I kap. 4 i meldingen er det fremlagt konsekvensutredningsprogram. Dette vil være delt i to faser. Fase 1 som er felles for NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus og vil være overordnet og prinsipiell.

Fase 2 gjennomføres separat for NSB og er mer detaljert med tanke på valg av trasè i en kommuneplanprosess. Nøyaktigheten og innholdet i utredningene vil bli bestemt ut ifra at de skal være beslutningsrelevante ved valg mellom alternative trasèer. Trasèalternativene vil for dagstrekningene bli bearbeidet i målestokk 1:1000 og for det meste framstilt på kart i målestokk 1:5000. Det er utredningsprogrammet for begge disse fasene som nå sendes ut på høring/legges ut til offentlig ettersyn.

I konsekvensutredningsprogram for fase 2 er det under emnet "tiltaketts konsekvenser for naturressursene" nevnt jord- og skogressurser. Her heter det: "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."

Forslag til uttalelse:

Bærum Landbruksnemnd tar meldingen "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker" til etterretning. Bærum Landbruksnemnd ser positivt på forslaget til konsekvensutredningsprogram da en også har tatt med at konsekvensene for landbruket skal utredes.

Uttalelse:

Forslag til uttalelse enstemmig vedtatt.

RETT UTSKRIFT 18.9
L. Lurkesdal

Sign. (Lnd.) Sign. (Fl.st.) Utskrift sendt til:
Akershus fylkeslandbruksstyre
NSB, Baneregion Sør

A15

Arkiv: 19930013.BYG

Saksbehandler:

Førstekonsulent

Anne Karine Garnaas/RK/GM

Landbruksnemnda

Fylkeslandbruksstyre

i Asker

Møte

Sak

Møte

Sak

30.03.93

15/93

Reg.nr.

Tidl.sak

Reg.nr.

Tidl.sak

02209300013.BYG

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.

MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-A

HØRING

Landbrukskontoret mottok 15. februar 1993 ovennevnte melding fra NSB Bane.

I oversendelsesskrivet heter det:

"NSB planlegger for tiden et nytt dobbeltspor på strekningen mellom Skøyen og Asker. De nye sporene skal reserveres for hurtigere og mer direkte tog med mulighet for stopp på Skøyen, Sandvika, Asker og kanskje Lysaker. Eksisterende dobbeltspor vil da få plass til flere lokaltog.

Tiltaket har en slik størrelse at det er utarbeidet melding med forslag til program for utredninger om tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. I dette tilfellet er utredningene foreslått delt i to faser, der den første fasen vil være felles med Statens vegvesen og inneholde bl.a. en transportutredning. Konsekvensutredningene i fase 1 vil i 1993 være grunnlag for valg mellom alternative strategier, mens fase 2 vil i 1994 være grunnlag for valg mellom alternative trasèer i en kommunedelplanprosess.

Samtidig som meldingen legges ut til offentlig ettersyn, blir den sendt ut på høring til offentlige etater og en del interesseorganisasjoner i perioden 15. februar - 15 april 1993."

Meldingen er vedlagt.

Det nye dobbeltsporet vil gå innom stasjonene Skøyen, Sandvika og Asker, og eventuelt Lysaker. I meldingen er det vist 8 ulike alternativ for trasèvalg.

Sign. (Lnd.)

Sign. (Fl.st.)

Utskrift sendt til:

Akershus fylkeslandbruksstyre

NSB, Baneregion Sør

Asker Kommune, ordføreren

O.U

Vedrørende landbruksinteressene heter det i meldingen at ulike alternativ vil berøre dyrka mark mellom Stabekk og Høvik, ved Ballerud, ved Neselva og like nord for Asker sentrum. Man regner ikke med å komme i konflikt med vesentlige skogressurser.

I Asker vil det si at dyrka mark ved Neselva og nord for Asker senter kan bli berørt. Kartgrunlaget som er i meldingen gir ikke grunnlag for på nåværende tidspunkt å påpeke konsekvensene for landbruksinteressene.

I kap. 4 i meldingen er det fremlagt konsekvensutredningsprogram. Dette vil være delt i to faser. Fase 1 som er felles for NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus og vil være overordnet og prinsipiell.

Fase 2 gjennomføres separat for NSB og er mer detaljert med tanke på valg av trasè i en kommuneplanprosess. Nøyaktigheten og innholdet i utredningene vil bli bestemt ut ifra at de skal være beslutningsrelevante ved valg mellom alternative trasèer. Trasèalternativene vil for dagstrekningene bli bearbeidet i målestokk 1:1000 og for det meste framstilt på kart i målestokk 1:5000. Det er utredningsprogrammet for begge disse fasene som nå sendes ut på høring/legges ut til offentlig ettersyn.

I konsekvensutredningsprogram for fase 2 er det under emnet "tiltakets konsekvenser for naturressursene" nevnt jord- og skogressurser. Her heter det: "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."

Forslag til uttalelse:

Asker Landbruksnemnd tar meldingen "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker" til etterretning. Asker Landbruksnemnd ser positivt på forslaget til konsekvensutredningsprogram da en også har tatt med at konsekvensene for landbruket skal utredes. Landbruksnemnda regner med at minst mulig dyrket jord blir berørt.

Uttalelse:

Forslaget tiltres.

RETT UTSKRIFT 30.3.93
Es. Markstad

Sign. (Lnd.)	Sign. (Fl. st.)	Utskrift sendt til:
<i>O.V.</i>		Akershus fylkeslandbruksstyre
		NSB, Baneregion Sør
		Asker ommune, ordføreren

B KOMMUNER

B7

BÆRUM KOMMUNE

RÅDMANNEN



Rådhuset
Postboks 23, 1301 Sandvika
Telefon* (02) 47 40 50
Telefax (02) 47 38 15

nrk

19 APR. 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN



OBS!
Nytt Telefonnummer:
67 57 40 50

20.4.93 Hkr

DERES REF.

VÅR REF. 621-A HLI/bf

DATO 16.04.93

HØRINGSUTTALELSE TIL MELDING OM NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

Det vises til tidligere oversendelse av rådmannens saksfremlegg og innstilling.

Vedlagt følger utskrift av protokoll fra formannskapetets behandling av saken i møte 14. ds.

For rådmannen

Hans Kr. Lingsom
Hans Kr. Lingsom

Vedlegg

Tilbakesendes rådmannen.

Saken ble behandlet i formannskapets møte 14. april 1993 som sak 61/93.

Ordføreren fremmet forslag om endring av pkt. 1: Bærum kommune ser det som meget positivt at NSB vil bygge et nytt dobbeltspor som vil bedre det kollektive transporttilbud til, fra og gjennom kommunen.

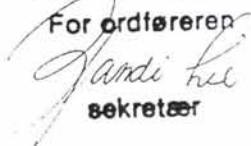
Arne Bjørlykke fremmet følgende forslag:

1. Formannskapet ber ordføreren legge frem et forslag til et politisk utvalg med mandat å vurdere de fremtidige traséer for E-18, Ringeriksbanen og nytt dobbeltspor til Asker.
2. Formannskapet ber Rådmannen om å fremlegge en plan med økonomisk oversikt for arbeidet med E-18, Ringeriksbanen og nytt dobbeltspor til Asker.

Rådmannens innstilling med ordførerens forslag med endring av pkt. 1 ble enstemmig vedtatt. Bjørlykkes forslag fikk 5 stemmer.

Rett utskrift:
BÆRUM FORMANNSKAP

For ordføreren


sekretær



FORMANNSKAPET

Behandlingsutvalg	Sign. saksbeh.	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	HLI	14.04.93	/93

UTTALELSE TIL MELDING OM NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

VIKTIGE PUNKTER I SAKEN:

Meldingen informerer om at NSB har igangsatt planlegging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Myndigheter og interesserte parter gis anledning til å uttale seg om, og å påvirke innholdet i konsekvensutredningsprogrammet for tiltaket.

Målet med nytt dobbeltspor er å øke kapasiteten, bedre punktligheten og redusere reisetiden for passasjerer med InterCity- og fjerntog. Direkte tog med få stopp vil bruke det nye dobbeltsporet, slik at eksisterende linje kan disponeres fullt ut av lokaltrafikken. Dette gir igjen mulighet for å bedre service og avgangshyppighet for lokaltog.

NSB's forslag til alternative trasèer kan få store lokale miljømessige konsekvenser. Samtidig vil valg av trasè og stasjonsmonster få avgjørende betydning for den fremtidige trafikkavvikling i Vestkorridoren (Oslo vest, Bærum og Asker). NSB's utredning samkjøres med en utredning av hele transportsystemet i E18-korridoren. Denne felles utredningen vil danne grunnlag for overordnede strategier for Statens vegvesen og NSB og er således av meget stor betydning for Bærums fremtidige utvikling.

Rådmannen anbefaler at kommunen ber om at andre alternativer som i større grad ivaretar lokale og regionale hensyn blir utredet og at muligheten for å betjene et fremtidig utbyggingsområde på Fornebu blir skikkelig belyst.

VEDLEGG: UTTALELSER FRA VELFORENINGER M.FL.

RÅDMANNENS MERKNADER:

Rådmannen har i samarbeid med de fire kommunalavdelinger gjennomgått og vurdert den foreliggende melding. Det er avholdt flere møter med representanter for NSB, Lysakerelvets Næringsvel og Oslo kommune. Likeledes har det vært direkte kontakt med representanter for Blommenholm Vel. Berørte velforeninger er blitt oppfordret til å sende sine merknader til kommunen slik at disse kunne tas hensyn til i kommunens uttalelse. Det foreligger en rekke uttalelser fra vel-foreninger og andre berørte parter i saken (jfr. eget vedlegg).

Rådmannen viser til at den konsekvensutredning som nå skal gjennomføres for NSB's nye dobbeltspor inngår som del av Fase 1 i en større utredning om samferdselsprosjekt i Vest-korridoren (Oslo vest, Bærum og Asker). Utredningen gjennomføres av NSB og Statens vegvesen i samarbeid og vil ligge på et overordnet og prinsipielt nivå.

Målet for Fase 1 er først og fremst å skaffe grunnlag for å avklare rollefordelingen mellom vei og jernbane. Utredningen vil danne grunnlaget for overordnede strategier for NSB og Statens vegvesen og forslaget til program for konsekvensutredning i Fase 1 gjelder for begge de to tiltakshavere.

Konsekvensutredningen av et nytt dobbeltspor mellom Asker og Skøyen har således direkte betydning for en overordnet og fremtidsrettet transportstrategi i Vestkorridoren.

Generelt

Innledningsvis er det grunn til å understreke at et nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker vil gi muligheter for en vesentlig forbedring av kollektivtilbudet gjennom Bærum. Dette kan igjen gi en viss avlastning på hovedveisystemet med de miljømessige gevinster det kan innebære.

Dobbeltsporet skal gjøre det mulig å føre frem fjerntog og intercity-tog med høy hastighet, god regularitet og uten forsinkende forstyrrelser fra lokaltrafikken. Samtidig vil lokalnettet få økt kapasitet med mulighet for hyppigere avganger og bedre service.

Meldingen presenterer 4 hoved-alternativer for linjeføring gjennom Bærum (jfr. vedlagt fig.1) samt et forslag til utredningsprogram som skal belyse konsekvensene ved de ulike alternativer.

Selv om NSB først og fremst ønsker merknader til utredningsprogrammet har rådmannen forstått NSB dithen at det også er mulig å fremme forslag til utredning av alternative trasèer. Etter rådmannens syn er dette også høyst nødvendig i og med at andre alternativer enn de som er presentert i større grad vil kunne ivareta hensyn både til bolig- og naturmiljø i de berørte lokalsamfunn og til en forbedret situasjon for nærtrafikkavviklingen i Oslo-området.

Rådmannen er klar over at sistnevnte hensyn kan komme i kon-

flikt med NSB's ideelle trafikktekniske krav til svingradius, stigningsforhold og stoppmønster for å holde høye hastigheter. Men i mer tettbygde strøk må det kunne fires noe på tekniske krav for å oppnå miljømessige og samfunns-økonomiske gevinster.

Det er heller ikke urimelig å kreve at alternative trasèer som ivaretar både tekniske krav og hensyn til miljø og regional trafikkavvikling belyses selv om disse skulle gi høyere anleggskostnader. Til syvende og sist skal beslutningstakere foreta en samlet avveining. En slik avveining bør skje på bredest mulig grunnlag.

Når det gjelder trasèvalget gjennom Bærum bør således følgende forhold tillegges særskilt vekt:

- * at trasèen går gjennom tett befolkede områder som allerede er utsatt for betydelig støy og forurensing
- * at tekniske krav som skal sikre høy hastighet må kunne modifiseres fordi høyhastighetstog forutsettes å skulle stoppe så vel i Sandvika (og kanskje Lysaker) som på Oslo S. Nær stasjoner bør krav til høy hastighet kunne fravikes
- * at valg av stoppmønster og linjeføring gjennom Bærum i sterk grad kan bidra til å øke NSB's inntjeningsevne og gi en vesentlig bedring av trafikkavviklingen i hele vestkorridoren.

Mulige konsekvenser

Trasè-alternativene er stort sett lagt i tunnel/miljøtunnel men inneholder følgende dagstrekninger i Bærum:

- * Sandvika: Alle alternativene forutsetter inngrep i eksisterende senterområde.
- * Blommenholm-området: Alle alternativene forutsetter inngrep som berører boligområde og skole eller skolevei.
- * Ramstad-området: Kort dagstrekning (Alt.1) i tilknytning til eksisterende trasè. Inngrep i boligområde.
- * Lysaker-Høvik: Dobbeltsporet (Alt.1) følger stort sett eksisterende spor. Inngrep i boligområder og friområde.
- * Ballerud: Lengre dagstrekning (Alt.4) som berører boligområde og skole.

For alle dagstrekningene - og til dels også der trasèen går i tunnel - kan de negative virkninger omfatte støy og ulemper i forbindelse med omfattende anleggsarbeid, riving av hus, verdiforringelse av eiendom, inngrep i landskap og sosialt miljø, brudd i gang- og kjøreveisystem, rystelser og mulige setningsskader, utdrenering av grunnvann og permanent støy-

belastning under drift.

Med andre ord står en her overfor virkninger som har negativ betydning for helse, trivsel og personlig økonomi for flere av kommunens innbyggere. Det må søkes løsninger som gir minst mulig negative virkninger.

For Sandvika spesielt må det nøye vurderes hvilke følger det vil ha for tettstedet og regionsenteret å legge nytt dobbeltspor i dagstrekning ved siden av eksisterende spor.

Bærum kommune bør etter rådmannens syn anmode NSB om at det utredes en eller flere muligheter for å legge hele traséen i tunnel gjennom kommunen uten åpne dagstrekninger.

Viktige stasjoner

NSB's planer forutsetter at Sandvika stasjon skal kunne betjene det nye dobbeltsporet for høyhastighetstog. Kommunestyret har også tidligere gått inn for at en eventuell ny Ringeriksbane får stasjon i Sandvika med avgrening herfra mot Hønefoss. Dokumentasjon vedrørende Sandvikas betydning og rolle som regionsenter, kollektivknutepunkt, arbeidsplasskonsentrasjon og boligområde er tidligere oversendt NSB.

Når det gjelder øvrige muligheter for stasjon på en høyhastighetsbane for fjerntog, intercity-tog og flyplasstog til Gardermoen er det særlig Lysaker som er aktuell. Rådmannen viser til at det i Gardermoen-utredningen ble forutsatt at både Lysaker og Sandvika ville bli betjent med flyplasstog.

Som Sandvika er også Lysaker-området en viktig arbeidsplasskonsentrasjon i hovedstadsregionen med rundt 10.000 arbeidsplasser i dag og muligheter for økning til det dobbelte. Mye av den næringsutvikling som finner sted på Lysaker baserer seg på at stasjonen skal knyttes til den fremtidige tilbringer-tjenesten med tog til Gardermoen.

Tre av NSB's alternativer for det nye dobbeltsporet går utenom Lysaker. Rådmannen antar at dette i seg selv ikke utelukker muligheter for å la flyplasstog og eventuelt intercity-tog trafikere eksisterende lokalbanespor over Lysaker stasjon. Men tatt i betraktning at nåværende stasjon er noe vanskelig tilgjengelig og dårlig tilrettelagt for matning med buss og bil, bør NSB anmodes om å vurdere en mer tidsmessig løsning der en ny Lysaker stasjon kan betjene både høyhastighetstog og lokaltrafikk. Det vises til at Lysakerelvens Næringsvel har gjennomført en egen utredning som tar opp disse spørsmål og påviser de tekniske muligheter for nye traséer og stasjonsløsning på Lysaker.

Rådmannen vil ellers vise til de muligheter som ligger i en etterbruk av Fornebu og som er godt dokumentert i Gardermoen-utredningen. Muligheten for å betjene dette området med tog bør inngå som et vesentlig punkt i den konsekvensutredning som nå skal gjennomføres av NSB og Statens vegvesen. Det finnes knapt noe annet arealbruksspørsmål som har tilnærmet samme betydning for fremtidig utbyggingsmonster, samferdsel og næringsutvikling i de sentrale deler av hovedstadsregionen.

En stasjon på Fornebu vil kunne legges bedre til rette for mating med buss og bil enn Lysaker stasjon slik den ligger i dag.

Alternative trasevalg

I tillegg til å søke miljøvennlige løsninger vil det være i kommunens interesse at valg av trasè og stoppmønster gir best mulig kollektivbetjening av så vel eksisterende som fremtidige bolig- og arbeidsplassområder. Alternativer som kan kombinere begge disse hensyn vil selvsagt være spesielt interessante for kommunen å få vurdert.

Tre av fire trasèforslag forutsetter kun stopp på Sandvika stasjon, mens ett av alternativene i tillegg gir stoppmulighet på Lysaker. Ingen av alternativene betjener et eventuelt fremtidig utbyggingsområde på Fornebu, men det er antydning mulighet for et sidespor fra Lysaker frem til det nåværende flyplassområdet.

Under arbeidet med denne saken og den pågående utredning av samferdselsspørsmål i vestkorridoren, har det bl.a. vært kontakt med saksbehandlere i Oslo kommune. Det har i den forbindelse blitt trukket frem ett alternativ som kan ha felles interesse over kommunegrensen.

Alternativet - heretter kalt "Fornebulinje A" - går ut på å legge så vel nytt som gammelt dobbeltspor i tunnel fra Skøyen, nord for eksisterende trasè frem til ny stasjon under Lysaker senter, videre via ny stasjon i "dumpa" på Fornebu og frem til Høvik eller direkte til Sandvika, og her under Sandvika stasjon og Sandvikselven. (jfr. fig. 2).

En slik løsning er radikal og utvilsomt dyr, men den løser en rekke problemer både for regionen, lokalsamfunn og NSB:

- den har ingen dagstrekninger
- den løser dagens støyproblem
- den gir stoppmuligheter på de viktige knutepunkter Sandvika, Fornebu og Lysaker
- den gir NSB maksimal fleksibilitet med hensyn til driftsopplegg
- den frigir arealene langs eksisterende trasè til annet formål

Det NSB selv ser som ulempe ved en slik løsning er - i tillegg til økonomiske og eventuelle tekniske vanskeligheter - at passasjerene ikke tilbys visuelle opplevelser på en relativt lang strekning. Løsningen innebærer også at Stabekk stasjon - eventuelt også Høvik og Blommenholm - mister sitt togtilbud dersom ikke andre baneløsninger kan innpasses på eksisterende trasè.

Mellom denne ytterliggående løsning og de alternativer NSB allerede har presentert finnes flere varianter av "Fornebulinjen" som bør vurderes:

1. "Fornebulinje B" bygges kun med ett nytt dobbeltspor

mellom Lysaker og Høvik (eller Sandvika) og forbeholdes fjerntog/intercity-tog med stasjon på Fornebu.

Dette vanskeliggjør betjening av Fornebu med lokaltog, men dagens trasè og stoppmønster for lokaltog beholdes.

2. "Fornebulinje C" bygges med ett nytt dobbeltspor som skal betjene lokaltrafikk slik at eksisterende spor mellom Høvik og Lysaker kan reserveres for fjerntog. Dette innebærer et mindre inngrep på denne strekningen enn NSB's alt.1. Stabekk stasjon nedlegges mens ny lokalstasjon på Fornebu opprettes.

Hverken Lysaker eller Fornebu får stoppmuligheter for fjerntog, men både intercity-tog og flyplasstog bør kunne stoppe på disse stasjoner. Tekniske krav til Fornebulinjen" blir enklere enn i alt. A. og kan i større grad tilpasses fremtidig utbygging på Fornebu.

De alternativer som her er skissert kan i ulik grad bidra til å unngå miljøproblemer på strekningen Sandvika-Lysaker-Skøyen. Samtidig er alternativene ikke utredet på en slik måte at eventuelle nye problemer er avdekket. Nærmere undersøkelser vil vise hvilke av løsningene som er teknisk gjennomførbare og hvilke dagstrekninger som eventuelt må aksepteres.

Til slike undersøkelser er gjort som ledd i den videre konsekvensvurdering ser rådmannen ingen grunn til at Bærum kommune skal vurdere ulike alternativ opp mot hverandre. Det kan også vise seg at en gjennom konsekvensvurderingen finner frem til kombinasjonsløsninger som er enda bedre enn de en ser i dag.

Det vises også til vedlagte forslag fra kommuneoverlegen om å få utredet E-18 i tunnel og plassering av nytt dobbeltspor i E-18's nåværende trasè. Det må forventes at dette og lignende forslag blir vurdert i den fellesutredning på overordnet nivå som NSB og Statens vegvesen nå skal gjennomføre.

For Bærum kommune er det etter rådmannens oppfatning særlig tungtveiende grunner til å anmode NSB om å utrede de alternativer som "Fornebulinjen" representerer.

Konsekvensutredningsprogrammet

En rekke berørte velforeninger, skoler, enkeltpersoner og næringsdrivende har avgitt uttalelser i saken - enten direkte til NSB med kopi til kommunen eller direkte til kommunen. Uttalelsene følger denne saken som vedlegg.

I uttalelsene påpekes de sterke negative virkninger som dagstrekninger og eventuell utbygging av såkalte miljøtunneler vil gi. Miljøtunnel er ifølge NSB en strekning der linjen i anleggsfasen legges i åpen skjæring for deretter å bli dekket til med et lokk slik at området over tunnelen i størst mulig grad kan bringes tilbake til sin opprinnelige tilstand.

Med få unntak anbefaler uttalelsene trasèløsninger som kan gi tunnel i fjell på de aktuelle dagstrekninger.

Når det gjelder utredningsprogrammet er det få merknader til dette. Etter rådmannens syn er programmet vel gjennomarbeidet, men finner likevel grunn til å anbefale at Bærum kommune ber om følgende:

- at konsekvenser for de direkte berørte institusjoner og bolig- og næringsområder blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet i utredningsprogrammet med vekt på behov for sanering av bygg og anlegg, støydempende tiltak og erstatningsspørsmål
- at det foretas en samlet og helhetlig vurdering av virkninger i hvert av de områder som berøres av tiltaket med vekt på total støybelastning, brudd i gang- og kjøreveisystem, visuelle forhold og belastning på natur og miljø, virkning på grøntstruktur, behov for restriksjonsbelter, konsekvenser for boligområdenes og næringsområdenes funksjon, endringer i lokalt trafikkmønster og parkeringsbehov rundt stasjoner.
- at den bebudede visualisering av inngrep i landskap og miljø blir gjennomført
- at det utformes prinsippløsninger for stasjonene slik at det gis garanti for at stasjonsplassering er realistisk før vedtak om trasè fattes

Planprosessen

Meldingens beskrivelse av planprosess og fremdriftsplan innebærer at kommunen skal utarbeide en kommunedelplan for valg av trasè i inneværende år.

Rådmannen viser til at konsekvensutredningene i to faser vil foregå i hele 1993 og delvis inn i 1994. Selv om en viss parallellkjøring av utredning og planlegging kan gjennomføres, vil rådmannen måtte ta reservasjon hva gjelder fremdrift for en eventuell kommunedelplan. Ikke minst vil plan- og bygningslovens bestemmelser om offentlighet, medvirkning og informasjon begrense mulighetene for å forsere et slikt planarbeid.

Rådmannen vil anbefale at Bærum kommune tar forbehold på dette punkt og tar sikte på å drøfte dette spørsmålet nærmere med NSB.

- - - - -

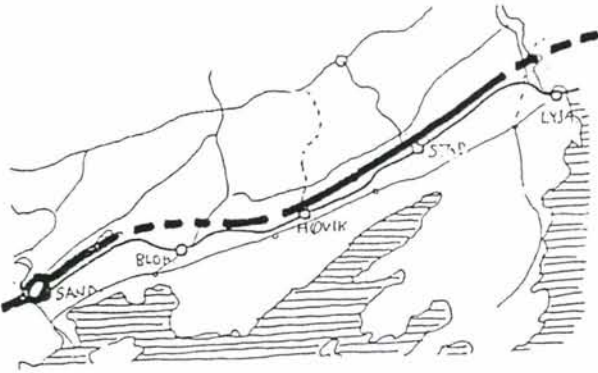
Rådmannen viser til ovenstående og innbyr formannskapet til å fatte følgende

vedtak:

1. Bærum kommune ser meget positivt på NSB's planer for et nytt dobbeltspor som vil bedre det kollektive transporttilbud til, fra og gjennom kommunen.
2. Ved utredning av trasèvalget for nytt dobbeltspor gjennom Bærum bør følgende forhold tillegges særskilt vekt:
 - * at trasèen går gjennom tett befolkede områder som allerede er utsatt for betydelig støy og forurensning
 - * at tekniske krav som skal sikre høy hastighet må kunne modifiseres fordi høyhastighetstog forutsettes å skulle stoppe så vel i Sandvika (og kanskje Lysaker) som på Oslo S. Nær stasjoner bør krav til høy hastighet kunne fravikes
 - * at valg av stoppmønster og linjeføring gjennom Bærum i sterk grad kan bidra til å øke NSB's inntjenings- evne og gi en vesentlig bedring av trafikkavviklingen i hele vestkorridoren.
3. Bærum kommune vil allerede på dette tidspunkt varsle en negativ holdning til en ny dagstrekning for høyhastighetstog i Blommenholm-området og over Ballerud.
4. For Sandvika må det nøye vurderes hvilke følger det vil ha for tettstedet og regionsenteret å legge nytt dobbeltspor i dagstrekning ved siden av eksisterende spor.
5. Bærum kommune ber NSB om å utrede en eller flere muligheter for å legge hele trasèen i tunnel gjennom kommunen uten åpne dagstrekninger.
6. Det forutsettes at Sandvika stasjon skal knyttes til det nye dobbeltsporet. I tillegg bør det utredes hvordan stasjoner på Lysaker og fremtidig utbyggingsområde på Fornebu kan betjenes av lokaltog, fjerntog, InterCity-tog og flyplass- og Gardermoen-tog.
7. NSB anmodes om å utrede de alternativer som "Fornebu- linjen" representerer slik disse er skissert i rådmannens innstilling.
8. Når det gjelder utredningsprogrammet vil Bærum kommune be om følgende:
 - at konsekvenser for de direkte berørte institusjoner og bolig- og næringsområder blir gjenstand for særskilt oppmerksomhet i utredningsprogrammet med vekt på behov for sanering av bygg og anlegg, støy- dempende tiltak og erstatningsspørsmål

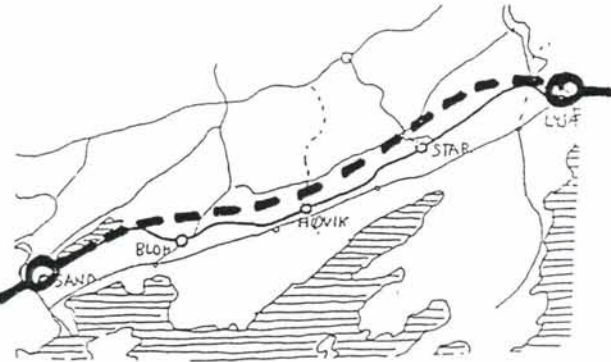
- at det foretas en samlet og helhetlig vurdering av virkninger i hvert av de områder som berøres av tiltaket med vekt på
 - * total støybelastning
 - * brudd i gang- og kjøreveisystem
 - * visuelle forhold og belastning på natur og miljø
 - * virkninger på grøntstruktur
 - * behov for restriksjonsbelter
 - * konsekvenser for boligområdenes og næringsområdenes funksjon
 - * endringer i lokalt trafikkmønster og parkeringsbehov rundt stasjoner
 - at den bebudede visualisering av inngrep i landskap og miljø blir gjennomført
 - at det utformes prinsippløsninger for stasjonene slik at det gis garanti for at stasjonsplassering er realistisk før vedtak om trasè fattes
9. Av hensyn til bl.a. plan- og bygningslovens bestemmelser om offentlighet, medvirkning og informasjon, må kommunen ta forbehold med hensyn til fremdriften i arbeidet med en kommunedelplan for valg av trasè.


Matz Sandman



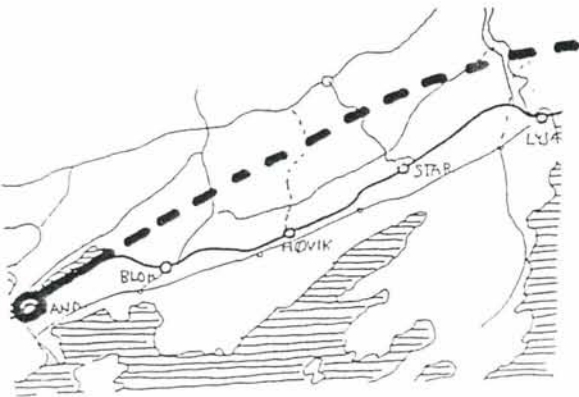
Alternativ 1

Følger dagens trase i store trekk, men i tunnel nord for Lysaker. Bare stasjon i Sandvika (ikke på Lysaker) innen Bærum.



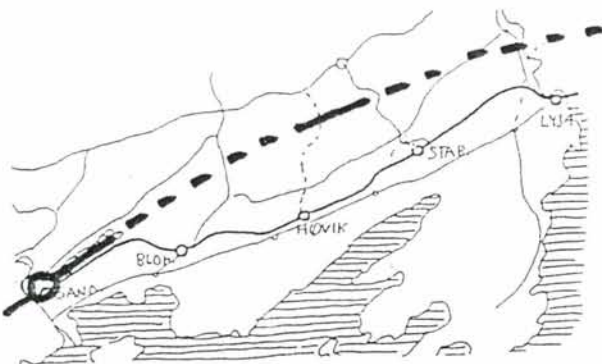
Alternativ 2

I grunn tunnel nesten hele strekningen fra Sandvika til Lysaker. Stasjon i Sandvika og på Lysaker.



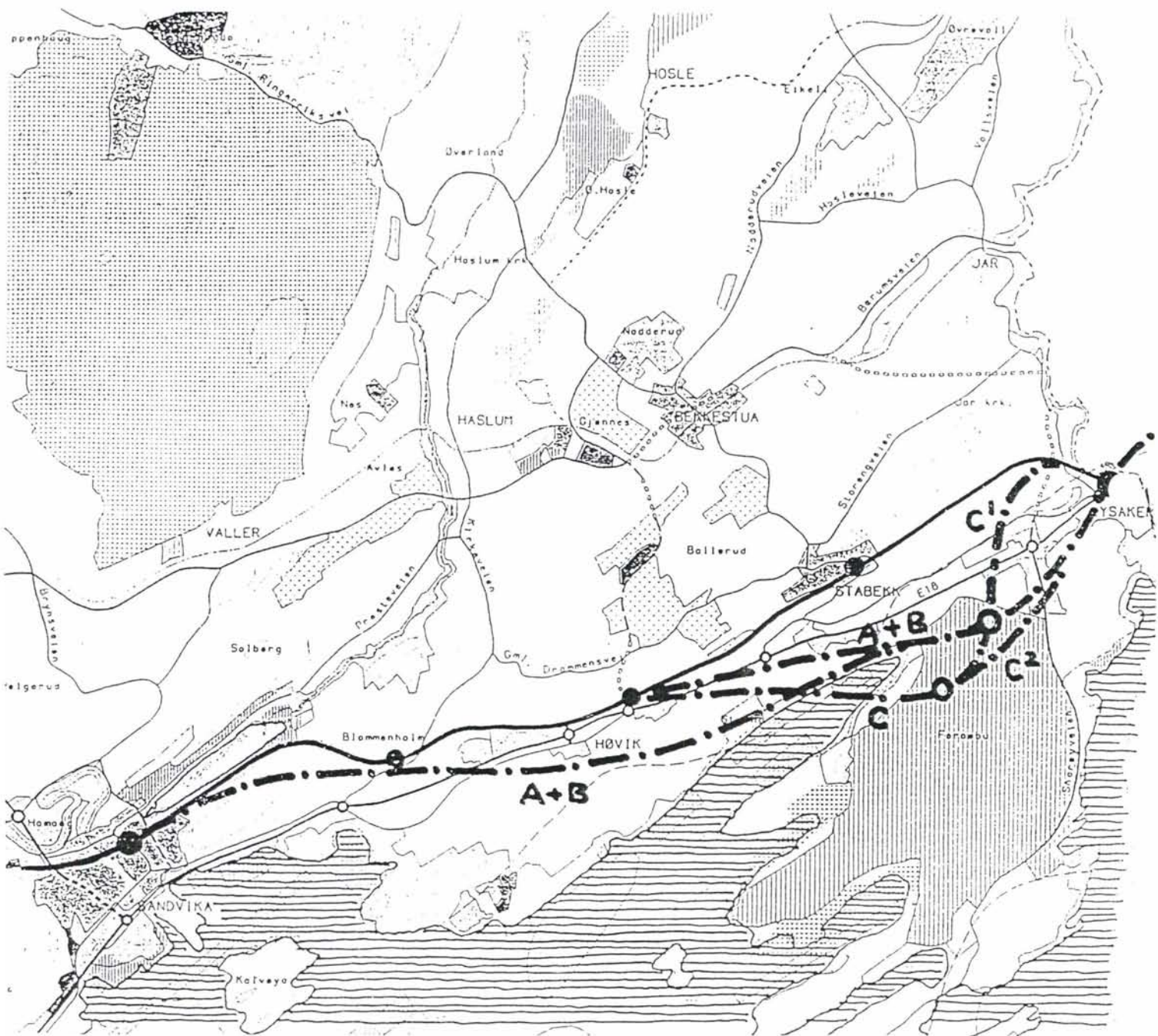
Alternativ 3

Dyp tunnel fra Blommenholm til Oslo grense ved Lilleaker. Bare stasjon i Sandvika innen Bærum.



Alternativ 4

Som alt. 3, men i grunnere tunnel med dagstrekning ved Ballerud. Bare stasjon i Sandvika innen Bærum.



Alternativer for "Fornebu-linjen" beskrevet i rådmannens uttalelse.



ASKER KOMMUNE
TEKNISK RÅDMANN
RÅDHUSET - 1371 ASKER

B2 6 APR. 1993

NSB ARKIVET		KLASSIFIKASJON
DRAMMEN		
Saksnummer	93/1566	
Arkivbet.	BS 552	

NSB Baneregion Sør, Plankontoret,
Strømsø torg 1,

3006 DRAMMEN

VÅR REF: AC U9309277 ARKIVNR.: P Q62 S9101338 DATO: 23.04.93
Sak 114-21.04.93 F

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER - MELDING ETTER PLAN- OG
BYGNINGSLOVENS KAP. VII A. HØRING.

Deres brev av 11.02.93, Deres ref.: 93/1566 BS 552.

Saken ble behandlet av Asker formannskap i møte 21.04.93 hvor
det ble avgitt følgende uttalelse:

"Asker formannskap stiller seg positivt til planen om nytt
dobbelte jernbanespor på strekningen Skøyen - Asker.
Tiltaket vil representere en betydelig forbedring av
kollektivreisetilbudet i Oslo - Vestkorridoren.

Formannskapet vil imidlertid påpeke nødvendigheten av
kapasitetsstyrking for såvidt gjelder NSB's Oslotunnel, et
tiltak som utgjør et viktig ledd i opprustingen av
tilbringersystemet til den nye hovedflyplassen på
Gardermoen.

Videre vil formannskapet påpeke nødvendigheten av at det
avsettes tilstrekkelig tid for gjennomføring av en
forsvarlig og åpen planprosess der Asker kommune og
lokalsamfunnet forøvrig gis reell mulighet til
medvirkning.
Likeledes forutsetter formannskapet at det vil være rom
for å utrede varianter av (og eventuelt nye)
traséalternativ i den hensikt å redusere de
samfunnsmessige og miljømessige ulemper av dobbeltsporet
i størst mulig grad.

Av de to forelagte alternativ fremstår det på sydsøstsiden
av eksisterende jernbanespor som lite akseptabelt ut fra
hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk."


Karsten Krogsäter



4 JUNI 1993

NSB ARKIVET DRAMMEN		1993. Nr. 02
Saksbehandler	93/1566	
Arkivpost	BS 552	

NSB
Baneregion Sør

3006 DRAMMEN

Saksbeh.: Bernt Iversen

Dato: - 3 JUNI 1993

Deres ref.	Vår ref.	Reg.nr.	J.Nr.	Arkivnr.
93/1566 BS 552	BOI/	93/018788	93/01794	651.1

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII A.

Jeg viser til NSBs oversendelsesbrev av 11.02.93 og til foreløpige svar herfra av 19.04.93 og 04.05.93.

Bystyret behandlet saken i møte 26.05.93, sak 396/93.

Vedlagt oversendes kopi av bystyresekretariatets ekspedisjon datert 28.05.93 med Oslo kommunes uttalelse.

Seksjon for plan og utbygging

Bernt Iversen
Bernt Iversen (e.f.)

VEDLEGG

Kopi m/ vedlegg: Plan- og bygningsetaten

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker - Oslo kommunes uttalelse til melding - Byrådsak 245 av 30.04.93

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møte 26/05/93 sak 396

Bystyrets behandling:

Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er bystyrets vedtak følgende:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende melding etter plan- og bygningslovens kap. VII-a "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker":

1. Oslo kommune ber om at fase 1 utvides til å omfatte flere alternativer. Det viktigste tilleggsalternativ vil være nedgravet og overdekket jernbanetrase under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. Det bør også utredes konsekvenser av et alternativ der fjernspor og lokalspor legges parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker med stasjon også på Lysaker.

2. Etter Oslo kommunes vurdering bør NSBs forslag om særskilt kommunedelplan for dobbeltsporet kunne utelates. Dersom NSB likevel er innstilt på å utarbeide slik plan, må den fremdriftsplanen som er beskrevet for denne plantypen revideres.

Oslo bystyres sekretariat, den 28. mai 1993


Knut Frigaard

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker - Oslo kommunes uttalelse til melding - Byrådsak 245 av 30.04.93

Sendt til bystyret.

Samferdsels- og miljøkomiteen har behandlet saken i møte 12/05/93 sak 58

Saken gjelder:

NSB har sendt på høring melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Forslag til konsekvensutredningsprogram er tatt inn i meldingen.

I rushtiden er kapasiteten på dagens dobbeltspor mellom Skøyen og Asker fullt utnyttet både på grunn av stor togtetthet og at togene har ulik kjørehastighet. Trafikken gjennom vestregionen forventes å øke betydelig i årene fremover, noe som bl.a. har sammenheng med opprustning av Vestfold- og Bergensbanen inklusive bygging av Ringeriksbanen. Det vil være ønskelig at fjerntog, Inter-City-tog og godstog kan føres frem med større hastighet, uavhengig av lokaltogene. NSB mener at det vil være nødvendig å øke kapasiteten på Drammensbanen mellom Skøyen og Asker, noe som best kan løses ved å bygge et nytt dobbeltspor for direkte tog med høyere hastighet og å reservere dagens trase for lokaltogene.

Ved bystyrets vedtak av 18.12.91, sak 633/91, ble myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-a delegert til direktøren for plan- og bygningsetaten. På denne bakgrunn har plan- og bygningsetaten utarbeidet uttalelse fra Oslo kommune etter at aktuelle kommunale høringsinstanser er konsultert. Byrådet har imidlertid innkalt saken for at uttalelse på vegne av kommunen skal gis av bystyret. Plan- og bygningsetatens uttalelse følger saken som trykt vedlegg 2.

Byrådet støtter opplegget for tofasert konsekvensutredning med samkjøring av planer for statens vegvesen og NSB i fase 1. Dette vil gi grunnlag for overordnede vurderinger av transportutviklingen i Osloregionen. Byrådet er imidlertid enig med plan- og bygningsetaten i at fase 1 bør utvides til å omfatte flere alternativer.

Byrådet vil understreke Oslo kommunes positive syn på utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Kommunen samarbeider med NSB på flere måter om prosjektet, og byrådet legger vekt på kommunens rolle som samarbeidspartner i det videre arbeidet. Byrådet viser for øvrig til plan- og bygningsetatens saksfremstilling.

BYRÅDET ANBEFALER BYSTYRET Å FATTE FØLGENDE VEDTAK:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende melding etter plan- og bygningslovens kap. VII-a "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker":

1. Oslo kommune ber om at fase 1 utvides til å omfatte flere alternativer. Det viktigste tilleggsalternativ vil være nedgravet og overdekket jernbanetrase under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. Det bør også utredes konsekvenser av et alternativ der fjernspor og lokalspor legges parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker med stasjon også på Lysaker.

2. Etter Oslo kommunes vurdering bør NSBs forslag om særskilt kommunedelplan for

dobbeltsporet kunne utelates. Dersom NSB likevel er innstilt på å utarbeide slik plan, må den fremdriftsplanen som er beskrevet for denne plantypen revideres.

Samferdsels- og miljøkomiteens behandling:

MERKNADER:

Komiteen (Myhre, Hildeng, Staib, Johnson, Stark, Furuholmen, Birkeland, Semmerud, Rudaa, Svendsen, Haukvik) mener at utbygging av nytt dobbeltspor og forbedring av jernbanetilbudet langs aksen Skøyen-Asker generelt vil ha stor betydning for utviklingen av kollektivtilbudet i Oslo kommune.

Det er åpenbart at fire spor mellom Oslo og Asker er nødvendig for en rask og sikker trafikkavvikling, på samme måte som for strekningene Oslo-Ski og Oslo-Lillestrøm. Det er dessuten åpenbart at investeringer for å forbedre jernbanenettet i Oslo-området er de klart mest lønnsomme i Norsk jernbaneplan 1994-1997.

Komiteen vil imidlertid påpeke at Oslotunnelen, som bare har 2 spor, vil kunne fremstå som jernbanenettets svakeste ledd i Oslo. Det vil derfor være nødvendig med rask oppfølging av behovet for å bygge en tunnel til, parallelt med den nåværende.

Komiteen finner det naturlig at nytt dobbeltspor Skøyen-Asker samordnes med ny avlastningsbane gjennom Oslo.

Komiteen støtter forslaget om en *tofas* konsekvensutredning med samkjøring av planer for statens vegvesen og NSB i fase 1, noe som vil gi grunnlag for en overordnet vurdering av transportutviklingen i Oslo-regionen.

Komiteen vil imidlertid understreke betydningen av at fase 1 utvides til å gjelde flere alternativer.

Komiteen mener at en nedgravet og overdekket jernbanetrase bør utredes.

Komiteens medlemmer fra A, SV og SP (Hildeng, Birkeland, Semmerud, Rudaa, Svendsen, Haukvik) ser positivt på Regjeringens satsing på jernbanen og ser det som ønskelig utvikling at nødvendig transport overføres fra vei til bane.

Komiteens medlemmer fra H og F (Staib, Johnson, Stark, Furuholmen, Myhre) finner det merkelig at statlige jernbaneprosjekter ikke underlegges de samme kost-/nytteberegninger som veiprosjekter.

Votering:

Byrådets innstilling ble enstemmig tiltrådt.

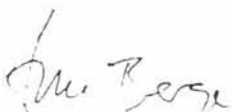
Etter dette er komiteens innstilling:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende melding etter plan- og bygningslovens kap. VII-a "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker":

1. Oslo kommune ber om at fase 1 utvides til å omfatte flere alternativer. Det viktigste tilleggsalternativ vil være nedgravet og overdekket jernbanetrase under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. Det bør også utredes konsekvenser av et alternativ der fjernspor og lokalspor legges parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker med stasjon også på Lysaker.

2. Etter Oslo kommunes vurdering bør NSBs forslag om særskilt kommunedelplan for dobbeltsporet kunne utelates. Dersom NSB likevel er innstilt på å utarbeide slik plan, må den fremdriftsplanen som er beskrevet for denne plantypen revideres.

Oslo bystyres sekretariat, den 14. mai 1993



OSLO BYSTYRES SEKRETARIAT
RÅDHUSET

OSLO KOMMUNE
BYRÅDET

INNK. 3 0 APR. 1993

KL:15.00.....

BYRÅDSAK 245/93

SERIENR.:47.518.....

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER. OSLO KOMMUNES UTTALELSE TIL MELDING.

Saksfremstilling:

NSB har sendt på høring melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger (trykt vedlegg 1). Forslag til konsekvensutredningsprogram er tatt inn i meldingen.

I rushtiden er kapasiteten på dagens dobbeltspor mellom Skøyen og Asker fullt utnyttet både på grunn av stor togtetthet og at togene har ulik kjørehastighet. Trafikken gjennom vestregionen forventes å øke betydelig i årene fremover, noe som bl.a. har sammenheng med opprustning av Vestfold- og Bergensbanen inklusive bygging av Ringeriksbanen. Det vil være ønskelig at fjerntog, Inter-City-tog og godstog kan føres frem med større hastighet, uavhengig av lokaltogene. NSB mener at det vil være nødvendig å øke kapasiteten på Drammensbanen mellom Skøyen og Asker, noe som best kan løses ved å bygge et nytt dobbeltspor for direkte tog med høyere hastighet og å reservere dagens trasé for lokaltogene.

Utbyggingstiltaket har en slik størrelse at det i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger er utarbeidet melding med forslag til utredningsprogram om tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Utredningene er i dette tilfelle foreslått delt i to faser, der den første fasen vil være felles med statens vegvesen og inneholde bl.a. en transportutredning. Fase 1 vil være grunnlag for valg mellom alternative strategier, mens fase 2 er foreslått å være grunnlag for valg mellom alternative traséer i en kommunedelplanprosess.

Ved bystyrets vedtak av 18.12.91, sak 633/91, ble myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kap. VII-a delegert til direktøren for plan- og bygningsetaten. På denne bakgrunn har plan- og bygningsetaten utarbeidet uttalelse fra Oslo kommune etter at aktuelle kommunale høringsinstanser er konsultert. Byrådet har imidlertid innkalt saken for at uttalelse på vegne av kommunen skal gis av bystyret. Plan- og bygningsetatens uttalelse følger som trykt vedlegg 2.

Kommunens høringsfrist overfor NSB utløp 15.04.93. NSB er underrettet om at Oslo kommunes uttalelse vil bli noe forsinket.

Kommentarer fra kommunale høringsinstanser:

Veivesenet:

Veivesenet har ikke noe å bemerke til meldingen. Etaten regner med å få anledning til å komme med kommentarer senere i forbindelse med den videre planlegging.

Etat for eiendom og utbygging:

Etaten mener at tiltaket kan få store innvirkninger på Skøyens utvikling. Skøyen er ett av byens viktigste innsatsområder, og tiltaket bør ikke hindre en positiv utvikling i området.

To dobbeltspor i dagen ved Skøyen stasjon vil skape en enda større barriere i området. Likeledes vil tiltaket kreve arealer som får store konsekvenser for omkringliggende områder, bl.a. flere kommunale eiendommer. Spor i dagen frem til tunnelinnslag ved Olsens Enke-tomta vil videre legge beslag på områder som er tiltenkt nye boliger som igjen er et viktig element i utviklingen av Skøyen.

Når det gjelder alternativ 2 spesielt, så peker etaten på at utvidelse av sporene langs eksisterende trasé mellom Skøyen og Lysaker vil få store konsekvenser for mye av eksisterende bebyggelse langs banen, bl.a. de bevaringsverdige bygningene på Drammensveien 225-227 (tidligere Bestum politistasjon) hvor Oslo kommune er grunneier.

Etat for eiendom og utbygging konkluderer med at tiltaket kan få store konsekvenser for eksisterende forhold i en by som er "ferdig" utnyttet. Det bør utredes alternativer som minsker konsekvensene, dvs. alternativer hvor større deler av banen legges under bakken.

Trafikksjefens etat:

Etaten forutsetter at man i det videre arbeidet vil se på behovet for innfartsparkering.

Byantikvaren:

Byantikvaren fremholder at han i det videre utredningsarbeidet må ha tilsvarende rolle som fylkeskonservatoren i Akershus.

For hele strekningen i de forskjellige alternativer gjelder det at direkte berørte og tilstøtende områder ikke er registrert og vurdert i kulturminnesammenheng. Nødvendig tid til dette (3 mnd. etter mottagelse av plan i henhold til kulturminneloven) må kunne avsettes på den tid av året da marken ikke er snedekket eller frosset.

Etter byantikvarens oppfatning vil Skøyenområdet antagelig mest hensiktsmessig kunne vurderes innenfor rammen av revidert kommunedelplan for området. En sporutvidelse innen

dette delområdet synes å kunne bli problematisk i det man vil måtte berøre enten Skøyen stasjon eller det fredede løkkeanlegget Sofienlund (Drammensveien 155). Byantikvaren har tidligere påpekt bevaringsverdi av Harbitzalléen 2-12.

For hele strekningen i Oslo kommune som vil bli berørt av utvidelse når det gjelder E18 Framnes - Asker har byantikvaren tidligere gitt en oversikt over antikvariske, kulturhistoriske og miljømessige forhold. Oversikten må imidlertid ikke anses som uttømmende (trykt vedlegg 3).

Oslo Energi:

Oslo Energi opplyser at det i området finnes en 47 kV kabel samt transformatorstasjoner. Når nærmere detaljert trasévalg foreligger, ber Oslo Energi om å bli varslet på et tidlig tidspunkt. Det vil da bli vurdert om trasévalget får konsekvenser for deres anlegg samt detaljer for eventuell flytting/justering. Forslag til nye anlegg i forbindelse med sporet må også vurderes.

Vann- og avløpsverket:

Vann- og avløpsverket påpeker at nytt dobbeltspor sannsynligvis vil medføre at hovedledninger må legges om. Før det foreligger mer detaljerte traséforslag kan ikke OVA vurdere omfanget av eventuelle ledningsomlegginger.

I følge bystyrevedtak av 28.08.75 skal nyanlegg samt omlegging av hovedledninger bekostes av vannverket. Ved omlegging skal den som forårsaker tiltaket, betale dagsverdien av ledningene som utgår, mens vannverket skal betale fornyelsen. Utbygger eller den som forårsaker omleggingen må også betale for merutgifter for anlegg av kanaler/varerør der nye hovedledninger må sikres og der oppgraving senere ikke er mulig eller kan tillates. Ved dimensjonering belastes den instans som forårsaker økningen for merutgiftene ved en større ledning.

Der private stikkledninger må legges om bæres utgiftene av den som forårsaker tiltaket. Utgifter til provisoriske hovedledninger og eventuelle andre tiltak i den forbindelse, samt provisoriske stikkledninger, bæres av utbyggeren. Dersom nye ledninger må legges over annen manns grunn, må det opprettes en overenskomst som skal tinglyses på eiendommen.

Miljøetaten:

Etaten viser til miljøverndepartementets rundskriv T-724/89 og peker på at barn og unges forhold må tas med i planarbeidet. Både for barn og ungdoms oppvekstvilkår og for hensynet til friluftsliv og rekreasjon er miljøetaten opptatt av at barrierevirkningen av anleggene vurderes nøye.

Luftforurensning er forutsatt vurdert i forhold til anbefalte normer for luftkvalitet i SFT-rapport nr. 38 1982

som er under revisjon. Dette vil særlig ha betydning når det gjelder miljøkonsekvenser av jernbaneutbygging i forhold til veibygging. Når det gjelder vassdrag viser etaten til prinsippprogrammet for vern av elver, bekker og vann som ble vedtatt av formannskapet 09.06.82 Det vises også til gjeldende vedtekt til § 104 i plan- og bygningsloven.

Støyforhold forutsettes vurdert i forhold til miljøvern-departementets rundskriv T-8/79. I forbindelse med fasadeisolering må tilfredsstillende inneklimateforhold sikres m.h.t. romlufttemperatur og ventilasjonskapasitet/luftkvalitet. Kfr. Helsedirektoratets rundskriv IK-38/91 og IK-39/91. Vibrasjoner fra jernbane i oppholdsrom i boliger bør ikke overskride grenser gitt i standarden ISO 2631-2, kurve 1.4. For høyere vibrasjonsnivåer enn høyeste grense i svensk standardforslag SS 460 48 61 bør innløsning vurderes.

Øvrige kommunale høringsinstanser:

En rekke instanser som er tilsendt meldingen og anmodet om kommentarer har ikke avgitt uttalelse overfor plan- og bygningsetaten. Av disse har Oslo sporveier og bydel 25 (Ullern) også mottatt meldingen direkte fra NSB.

Byrådet bemerker:

Byrådet støtter opplegget for tofasert konsekvensutredning med samkjøring av planer for statens vegvesen og NSB i fase 1. Dette vil gi grunnlag for overordnede vurderinger av transportutviklingen i Osloregionen. Byrådet er imidlertid enig med plan- og bygningsetaten i at fase 1 bør utvides til å omfatte flere alternativer. Det alternativ som peker seg ut innenfor Oslo kommunes grenser er nedgravet og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. I traséen videre mot vest bør det også utredes konsekvenser av et alternativ hvor fjernspor og lokalspor legges parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker med stasjon også på Lysaker. Tilrettelegging for fremtidig tilknytning til utviklingsområdene på Fornebu bør vurderes.

I meldingen er forslag til planprosesser beskrevet. Byrådet besluttet 16.04.93 å legge plan- og bygningsetatens forslag til revisjon av kommunedelplan for Skøyen ut til offentlig ettersyn. NSBs forslag til ny Skøyen stasjon er lagt inn i kommunedelplanforslaget som også inneholder vurderinger av dobbeltsporet Skøyen - Asker. Utarbeidelsen av planforslaget har skjedd i samarbeid med NSB, og etter byrådets oppfatning bør revisjon av kommunedelplanen for Skøyen og tofasert konsekvensutredning, utvidet med kommunens tillegskrav og kombinert med etterfølgende reguleringsplaner, være tilstrekkelig for å ivareta utredningsbehovet. NSBs forslag om egen kommunedelplan for nytt dobbeltspor bør således kunne utelates. Dersom NSB likevel er innstilt på å utarbeide særskilt kommunedelplan, må den fremdriftsplan som er beskrevet for denne plantypen betegnes som urealistisk og må revideres.

Byrådet viser til at en sporutvidelse på Skøyen vil kunne bli problematisk i det man ville måtte berøre enten Skøyen stasjon eller det fredede løkkeanlegget Sofienlund.

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt av Oslo bystyre 27.06.91. Hovedgrepet i planen er at markagrensen ligger fast og at utbyggingsbehovet skal dekkes gjennom fortetting innenfor dagens byggesone. Det ble i denne forbindelse utpekt 12 innsatsområder for konsentrert, bymessig utbygging. Sollerud/Lilleaker og Skøyen er utpekt som to av de 12 områdene. Utbygging av nytt dobbeltspor og forbedring av jernbanetilbudet langs aksene Skøyen - Asker generelt vil derfor ha stor betydning for utviklingen i Oslo kommune. Det vil være naturlig at nytt dobbeltspor Skøyen - Asker samordnes med ny avlastningsbane gjennom Oslo.

Byrådet vil understreke Oslo kommunes positive syn på utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Kommunen samarbeider med NSB på flere måter om prosjektet, og byrådet legger vekt på kommunens rolle som samarbeidspartner i det videre arbeidet. Byrådet viser forøvrig til plan- og bygningsetatens saksfremstilling.

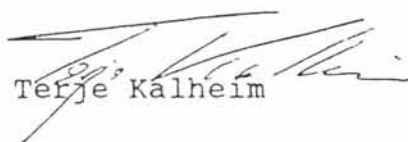
Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende melding etter plan- og bygningslovens kap. VII-a "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker":

1. Oslo kommune ber om at fase 1 utvides til å omfatte flere alternativer. Det viktigste tilleggsalternativ vil være nedgravet og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. Det bør også utredes konsekvenser av et alternativ der fjernspor og lokalspor legges parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker med stasjon også på Lysaker.
2. Etter Oslo kommunes vurdering bør NSBs forslag om særskilt kommunedelplan for dobbeltsporet kunne utelates. Dersom NSB likevel er innstilt på å utarbeide slik plan, må den fremdriftsplanen som er beskrevet for denne plantypen revideres.

Byrådet, den 30. april 1993


Rune Gerhardsen


Terje Kälheim

Trykte vedlegg:

1. NSBs melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker av februar 1993.
2. Plan- og bygningsetatens saksfremstilling av 15.04.93.
3. Brev av 29.04.91 fra byantikvaren til statens vegvesen med oversikt over antikvariske, kulturhistoriske og miljømessige forhold.

Utrykte vedlegg:

- Kopi av kommentarer fra veivesenet, etat for eiendom og utbygging, trafikksjefens etat, byantikvaren, Oslo energi, vann- og avløpsverket og miljøetaten.



Oslo kommune

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Arkivnøkkel.
512.5

Vår ref/mappenr.
930008279

J.nr.
93/8279

Deres ref.

Vår saksbeh.
Asbjørg Skomedal

Dato
15 apr 93

NSB har utarbeidet melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Oslo kommune har hatt meldingen til uttalelse. Kommunen er positiv til NSBs initiativ for å bedre regionens infrastruktur. Opplegget med todelt konsekvensutredning av tiltaket synes fornuftig. Første fase åpner for samkjøring av NSB og Statens vegvesens planer og overordnede vurderinger av tiltakets konsekvenser.

I denne fasen bør konsekvensutredningen utvides til å omfatte flere alternativ. Oslo kommune foreslår utredning av nedgravet og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. I traseen videre mot vest bør det utredes konsekvenser av alternativ hvor fjernspor og lokalspor legges parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker med stasjon på Lysaker.

Kommunen roser samarbeidet så langt i prosessen, men påpeker at sen utarbeidelse av melding - kombinert med at konsekvensutredningens fase 2 er planlagt slutført før fase 1 ferdigbehandles - gir begrensede medvirkningsmuligheter. For Oslos del bør det vurderes å utelate plantypen kommunedelplan, slik at en utarbeider reguleringsplan direkte.

Vurdering av melding

NSB står som tiltakshaver og har utarbeidet melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Oslo kommune har hatt meldingen til uttalelse. Den foreløpige vurdering av tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn anses som tilstrekkelig siden NSB går inn for at meldingen skal følges opp med omfattende konsekvensutredning i to faser før eventuell prosjektering og bygging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Det hadde imidlertid vært ønskelig at meldingen inneholdt mer utdypende begrunnelse for tiltaket, knyttet opp mot politiske målsettinger og NSBs egne strategier, langsiktige mål og intensjoner med utvidet jernbanetilbud i Vestkorridoren.

Det er viktig at denne fasen av utredningen favner et vidt spekter av alternative løsningsforslag. Meldingen burde derfor i større grad innby til videre alternativsøking. (Vedlegg 1 : Vurdering av melding)

Vurdering av forslag til konsekvensutredningsprogram

Oslo kommune ser det som positivt at konsekvensutredningen er delt i to faser, og at første fase gir muligheter for samkjøring av NSB og Statens vegvesens planer og overordnede vurderinger av konsekvenser for transport- og arealutviklingen i regionen.

Det ses som avgjørende at konsekvensutredningens første fase "tar høyde for" å diskutere og bearbeide ideer som er fremtidsrettet, da slike investeringer vil prege byutviklingen i generasjoner. Med den forespeilede trafikkveksten i Vestkorridoren står man også overfor store utfordringer dersom målene for trafikk og miljø skal følges opp. Etter Oslo kommunes oppfatning bør konsekvensutredningen utvides til å omfatte et bredere spekter av alternative løsningsforslag for å øke mulighetene til å imøtekomme disse utfordringene. I vedlegg 3 skisseres kommunes forslag til nytt hovedalternativ, som bør konsekvensutredes på linje med foreliggende alternativer.

Det synes noe merkelig at meldingen ikke beskriver prosjektorganisering, nivå og omfang av konsekvensutredningens første fase siden dette arbeidet allerede er igangsatt, og på enkelte punkt er kommet forholdsvis langt. Særlig savnes beskrivelse av hvilke modellverktøy og inngangsdata som benyttes til utredning av fremtidig transportbehov, og hvorvidt og hvordan analysenresultater fra første fase tenkes benyttet i fase 2.

Når det gjelder arealbruksvurderinger er Oslo kommune særlig opptatt av at NSB ved vurdering av arealbruk, belyser arealbruk som premiss for tiltaket i tillegg til å vurdere hvilke konsekvenser ulike alternativ for nytt dobbeltspor har for arealbruken. (Vedlegg 2: Vurdering av forslag til konsekvensutredningsprogram)

Presentasjon av forslag til nytt hovedalternativ

Oslo kommunes forslag til nytt hovedalternativ innebærer i korthet nedgravet og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. I traseen videre mot vest legges fjernspor og lokalspor parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker. Det forutsettes stasjon på Lysaker.

Hovedideen bak forslaget er å få utredet økt transporttilbud for lokaltrafikken i Vestkorridoren, øke Skøyens attraktivitet for etableringer og betydning som trafikknutepunkt og bidra til større handlefrihet for alternativ bruk av grunnarealer. Behovet for økt transporttilbud for lokaltrafikken og betjening med Intercity-tog begrunnes med stort potensiale for arealutvikling på Skøyen og Lysaker med muligheter for stor passasjerøkning ved disse stasjonene, og da med god transportforbindelse (vei eventuelt bane) mot Fornebuområdet.

Det fremmes i tillegg forslag om utredning av alternativ hvor fjernsporene går inn på nåværende Skøyen stasjon. Slik er det mulig å vurdere konsekvensene dersom nedsenket/overbygget trasé ikke blir anbefalt. (Vedlegg 3: Presentasjon av forslag til nytt hovedalternativ)

Prosess og samarbeid

Transportutredningen i Vestkorridoren er organisert med en styringsgruppe hvor tiltakshaver i tillegg til samferdselssjefene i Oslo og Akershus er representert. Oslo kommune ser det som lite heldig at kun samferdselssiden er representert i styringsgruppen ettersom utredningen behandler temaer som får virkning for flere områder.

Oslo kommune har hatt mulighet til å påvirke konsekvensutredningens innhold, omfang og prosess gjennom deltakelse i styringsgrupper og prosjektgrupper for tiltaket. Dette samarbeidet ses som særlig viktig siden forelagt framdriftsplan etter kommunens oppfatning inneholder enkelte svakheter når det gjelder myndigheter og berørte parters muligheter til å påvirke utredningens omfang og innhold. Dette skyldes både at meldingen kommer såvidt sent i prosessen, men også at konsekvensutredningens fase 2 -som er ment å bygge på føringer fra fase 1 - slutføres før fase 1 ferdigbehandles.

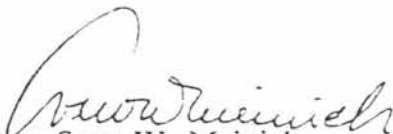
Det regnes med at kommunen blir delaktig i arbeidet med konsekvensutredningen, særlig for å bidra til samordning med øvrig areal- og transportplanlegging i Osloområdet.

NSB legger opp til svært omfattende planprosesser. Etter Oslo kommunes oppfatning er tofaset konsekvensutredning utvidet med våre tilleggskrav og kombinert med etterfølgende reguleringsplaner tilstrekkelig for å ivareta utredningsbehovet og gi et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag. Kommune foreslår derfor at kommunedelplan utelates fra videre planarbeid. (Vedlegg 4: Prosess og samarbeid)

Organisering av arbeidet med Oslo kommunes uttalelse

Direktøren i Plan- og bygningsetaten har ved bystyrevedtak fått delegert myndighet til å avgi uttalelse på vegne av Oslo kommune i saker om konsekvensutredninger i henhold til plan- og bygningslovens kapittel VII-A. Plan- og bygningsetaten har forvaltet dette ansvaret ved å innhente kommentarer fra andre berørte kommunale instanser og sammenfatte materialet til en samlet uttalelse fra Oslo kommune. Uttalelsen oversendes byrådsavdeling for kultur og byutvikling, som lager byråds sak og legger saken frem for byrådet med den nevnte samlede uttalelsen vedlagt.

Med hilsen
Byutviklingsavdelingen



Sven W. Meinich
direktør



August E. Røsnes
avdelingsdirektør

Kopi av denne uttalelsen er sendt Samferdselsdepartementet samt berørte etater og byrådsavdelinger i Oslo kommune.

Saksbehandler: Asbjørg Skomedal
Dato: april 93

Oslo kommunes uttalelse til melding om nytt dobbeltspor Skøyen- Asker

Vedlegg 1: Vurdering av melding

NSB står som tiltakshaver og har utarbeidet melding om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Oslo kommune har hatt meldingen til uttalelse. Den foreløpige vurdering av tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn anses som tilstrekkelig siden NSB går inn for at meldingen skal følges opp med omfattende konsekvensutredning i to faser før eventuell prosjektering og bygging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Det hadde imidlertid vært ønskelig at meldingen inneholdt mer utdypende begrunnelse for tiltaket, knyttet opp mot politiske målsettinger og NSBs egne strategier, langsiktige mål og intensjoner med utvidet jernbanetilbud i Vestkorridoren.

Det er viktig at denne fasen av utredningen favner et vidt spekter av alternative løsningsforslag. Meldingen burde derfor i større grad innby til videre alternativsøking.

1.1 Begrunnelse for tiltaket

Hovedbegrunnelsen for tiltaket er forventet stor trafikkøkning i Vestkorridoren inn mot Oslo gjennom Asker og Bærum i årene fremover, og politisk uttalt ønske om begrensnig av biltrafikk ved overføring av trafikk fra veg til kollektive transportformer, fortrinnsvis skinnegående. Som kjent er allerede mye arbeid lagt ned i i utredning av Vestkorridoren. Begrunnelsen for tiltaket kunne med utgangspunkt i dette vært bedre underbygget og dokumentert.

Det hadde også vært ønskelig med mer utdypende presisering av hvorvidt utredningen følger opp politiske vedtak om trafikk- og miljøpolitikk, regionale mål for byutvikling og samferdsel og NSBs egne strategier og langsiktige mål. I tillegg ville det vært enklere å vurdere prosjektet om NSB hadde gitt til kjenne intensjoner med nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, både når det gjelder modernisering av jernbanen i Norge og hvilke markedsgrupper/reiserelasjoner NSB ønsker å tilgodese ved tiltaket.

Fremskrivninger/ prognoser som ligger til grunn for den forventede trafikkøkningen, og hvilke forutsetninger disse prognosene bygger på kunne også vært mer utfyllende

beskrevet med bakgrunn i den utredning som allerede er foretatt i Vestkorridoren.

Det hadde også vært ønskelig med nærmere beskrivelse av tiltakets forhold til alternative, konkurrerende kollektive transportmidler.

1.2 Oversikt over alternative løsninger

Det er viktig at innledende faser av konsekvensutredningen favner et vidt spekter av alternative løsningsforslag, særlig med tanke på de utfordringer man står overfor i Vestkorridoren. Meldingen burde derfor i større grad innby til videre alternativsøking. Oslo kommune ønsker å bidra i alternativsøkingen og skisserer i vedlegg 3 forslag til nytt hovedalternativ mellom Skøyen og Sandvika.

Trasé- og stasjonsbeskrivelsen for de ulike alternativene er kortfattet og grei. En sammenstillende beskrivelse og vurdering av de ulike alternativ ville imidlertid styrket oversiktligheten og poengtert forskjeller og likhetstrekk alternativene imellom.

1.3 Redegjørelse for arealbruk og forhold til andre planer

NSBs planer

NSB legger opp til at Intercity-tilbudet på Østlandet skal bli en integrert del av togtilbudet til ny hovedflyplass på Gardermoen. Vi går ut fra at dobbeltspor Skøyen-Asker i tillegg til nevnte prosjekt ses i sammenheng med planene for tilbringersystem til Gardermoen selv om dette ikke nevnes spesifikt i meldingen.

Kommuneplanens arealdel

For Oslos del er både Skøyen og Lysaker/Lilleaker vedtatt som innsatsområder for byutvikling, ikke minst ut fra deres sentrale beliggenheten kommunikasjonsmessig. Til orientering har Kommuneplanen, vedtatt i 1990, angitt følgende arealpotensiale for de to områdene:

Sollerud-Lilleaker	ca. 300 000 m ² nytt gulvareal
Skøyen:	ca. 400 000 m ² nytt gulvareal

Kommunedelplaner

Skøyen er nylig vurdert som innsatsområde for byutvikling gjennom revisjon av kommunedelplanen for Skøyen. Forslag til kommunedelplan for Skøyen er for tiden på høring. Hvilke rammer og begrensninger planen gir for eventuelt nytt dobbeltspor Skøyen-Asker når det gjelder trasé og stasjonslokalisering er omtalt i vedlegg 3 som viser Oslo kommunes forslag til nytt hovedalternativ for tiltaket.

Planer for Store ringvei

Transport-, areal- og miljøutredning for Store Ringvei fra Storo til Holmenveien, som er under utarbeidelse i Plan- og bygningsetaten er ikke nevnt i meldingen. Fase I av utredningsarbeidet er avsluttet og en grunnlagsrapport foreligger. Ringveitredningen vurderer blant annet grad av fysisk tilrettelegging for bussdrift, samt viktige relasjoner til en eventuell T-banering. Det er viktig å få avklart busstrafikantenes omstigningsmuligheter til lokal- og intercitytog i de ulike alternativene for nytt dobbeltspor. Ringveitredningen kan være retningsgivende i dette arbeidet.

Transportplan for Oslo og Akershus

Til orientering er TP Oslo/ Akerhus nå behandlet av Byrådet, men planens oppfølging er foreløpig ikke bestemt. Oslo kommune ser positivt på at analyse av dagens transportsituasjon ses i forhold til transportmålene i TP Oslo/Akershus. NSBs forslag om nytt dobbeltspor Skøyen - Asker er også i tråd med de mål og rammer det legges opp til i transportplanen.

1.4 Beskrivelse av alternativenes virkninger på miljø, naturressurser og samfunn

Meldingen gir en kort og konsis beskrivelse av antatte virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Dette anses som tilstrekkelig i denne omgang siden NSB går inn for at meldingen følges opp med omfattende konsekvensutredning i to faser.

1.5 Konsekvensutredningsprogram

Kommentarene til konsekvensutredningsprogrammet behandles i eget vedlegg. (Vedlegg 2: Vurdering av forslag til konsekvensutredningsprogram)

1.6 Planprosess

Planprosess og samarbeid behandles i eget vedlegg. (Vedlegg 4: Prosess og samarbeid)

Saksbehandler: Asbjørg Skomedal
Dato: april 1993

Oslo kommunes uttalelse til melding om nytt dobbeltspor Skøyen- Asker

Vedlegg 2: Vurdering av forslag til konsekvensutredningsprogram

Oslo kommune ser det som positivt at konsekvensutredningen er delt i to faser, og at første fase gir muligheter for samkjøring av NSB og Statens vegvesens planer og overordnede vurderinger av konsekvenser for transport- og arealutviklingen i regionen.

Det ses som avgjørende at konsekvensutredningens første fase "tar høyde for" å diskutere og bearbeide ideer som er fremtidsrettet, da slike investeringer vil prege byutviklingen i generasjoner. Med den forespeilede trafikkveksten i Vestkorridoren står man også overfor store utfordringer dersom målene for trafikk og miljø skal følges opp. Etter Oslo kommunes oppfatning bør konsekvensutredningen utvides til å omfatte et bredere spekter av alternative løsningsforslag for å øke mulighetene til å imøtekomme disse utfordringene. I vedlegg 3 skisseres kommunes forslag til nytt hovedalternativ, som bør konsekvensutredes på linje med foreliggende alternativer.

Det synes noe merkelig at meldingen ikke beskriver prosjektorganisering, nivå og omfang av konsekvensutredningens første fase siden dette arbeidet allerede er igangsatt, og på enkelte punkt er kommet forholdsvis langt. Særlig savnes beskrivelse av hvilke modellverktøy og inngangsdata som benyttes til utredning av fremtidig transportbehov, og hvorvidt og hvordan analysenresultater fra første fase tenkes benyttet i fase 2.

Når det gjelder arealbruksvurderinger er Oslo kommune særlig opptatt av at NSB ved vurdering av arealbruk, belyser arealbruk som premiss for tiltaket i tillegg til å vurdere hvilke konsekvenser ulike alternativ for nytt dobbeltspor har for arealbruken.

2.1 Utfordringer

Med den forespeilede trafikkveksten i vestkorridoren står man ovenfor store utfordringer dersom målene for trafikk- og miljø skal følges opp. Det må derfor legges opp til en konsekvensutredning som på best mulig måte belyser hvordan de ulike alternativene for nytt dobbeltspor imøtekommer disse utfordringene.

Oslo kommune ser det som viktig at NSB med sitt nye høyhastighetsspor i kombinasjon med dagens Drammenbane bidrar aktivt til å øke lokaltrafikktilbudet i Vestkorridoren. Stasjonsmønster og driftsopplegg er særlig viktig for NSB's rolle som transportør, spesielt med tanke på betjening av lokaltrafikken. I det følgende konsentrerer vi oss derfor i hovedsak om dette.

Ved å studere bomringsnittet ved Skøyen finner en denne fordelingen av personturer på de enkelte transportmidler (1989/1990):

Transportmiddel	Antall personer pr. døgn	Andel (%)
Jernbane:	19 000	12,5
Buss:	26 000	17,0
Trikk:	6 000	4,0
Bil: (regner 1,25 person pr. bil)	100 000	66,5
Sum	151 000	100,0

Over døgnet avviker NSB bare 12,5% av den totale passasjermengden, mens de øvrige kollektivmidlene står for 21%.

Med tanke på en betydelig vekst i tureterspørselen i Vestkorridoren (TP-10 angir i et av fremtidsbildene en økning på hele 70% over en 20 - 25 års periode) sammenholdt med veinettets kapasitetsreserve etter fullføring av Oslo-pakken på ca. 30%, er det først og fremst jernbanen som har nødvendig kapasitet og tilstrekkelig reisehastighet til å ta opp denne veksten i konkurranse med bilen. Med en målsetting om en høyere kollektivandel enn i dagens situasjon, står NSB overfor en enda større oppgave.

Det er ønskelig at konsekvensutredningen fokuserer på hvordan investering i nytt dobbeltspor kan bidra til å møte en slik utfordring. Men også hvilke tiltak som må settes inn for at NSB skal ta en større andel av lokaltrafikken, som NSB forutsetter skal betjenes av dagens Drammenbane.

2.2 Krav til utredningsprogram

Det ses som positivt at konsekvensutredningen er delt i to faser. Fase 1 gir mulighet for samkjøring av NSB og Statens vegvesens planer og overordnede vurderinger av konsekvenser for transport- og arealutviklingen regionen, mens fase 2 legger opp til mer løsningsorientert konsekvensutredning. Det kunne imidlertid vært uttrykt klarere hvorvidt og hvordan resultater fra konsekvensutredningenes første fase tenkes benyttet i fase 2.

2.2.1 Konsekvensutredningsprogram fase 1

Oslo kommune ser det som avgjørende at konsekvensutredningens første fase "tar høyde for" å diskutere og bearbeide ideer som er fremtidsrettet. Ved investeringer i ny, tung infrastruktur som hovedveier og jernbaner i by må en kunne stille krav til tiltakshavere med hensyn til utredningsomfang. Slike investeringer vil legge premisser for byutviklingen i lang tid fremover.

Trasè- og stasjonsalternativ

Med den forespeilede trafikkveksten i Vestkorridoren står man overfor store utfordringer dersom målene for trafikk og miljø skal følges opp. Etter Oslo kommunes oppfatning imøtekommer ikke de foreliggende alternativene disse utfordringene tilfredsstillende. Kommunen går derfor inn for at konsekvensutredningen utvides til å omfatte et videre spekter av alternative, fremtidsrettede løsningsforslag. Hovedrapporten bør inneholde resymé av alternativsøkingen.

Oslo kommune ønsker å bidra aktivt i alternativsøkingen. I vedlegg 3 presenteres kommunens forslag til nytt hovedalternativ. I korthet innebærer forslaget tunnel for nytt dobbeltspor med forutsetning om stasjon på Lysaker. Hovedideen bak forslaget er å øke transporttilbudet for lokaltrafikken i Vestkorridoren, forenkle forholdene på Skøyen og gi større handlefrihet for alternativ bruk av overflaten. Behovet for økt transporttilbud for lokaltrafikken og betjening med IC-tog begrunnes med stort potensiale for arealutvikling på Skøyen og Lysaker med muligheter for stor passasjerøkning ved disse stasjonene.

Sett ut fra et byutviklingssynspunkt og med Skøyen som et viktig satsingsområde, mener Oslo kommune at NSB også må utrede muligheter og konsekvenser ved en nedgravet og overdekket jernbanetrasé, inkludert stasjon gjennom Skøyenområdet. Det fremmes i tillegg forslag om å utrede andre alternativ som går ut på at fjernsporene skal gå inn på nåværende Skøyen stasjon. Slik er det mulig å vurdere hva konsekvensene kan bli dersom en nedsenket/overbygget trasé ikke blir anbefalt. (Vedlegg 3: Presentasjon av forslag til nytt hovedalternativ)

Transportbehov

Det tas i konsekvensutredningens første fase sikte på å utrede alternativ for fremtidig transportbehov i år 2010. Dette oppfattes som forholdsvis kort tidshorisont i jernbanesammenheng, men er nødvendig som grunnlag for dimensjonering og vurdering av mer kortsiktige virkninger for naturressurser, miljø og samfunn. Den nye generasjon jernbaneløsninger i Oslo vil avskrive/supplere over 100 år gamle anlegg og må kunne forsettes en tilsvarende levetid. Ved utredning av transportbehov bør NSB derfor også vurdere jernbanens rolle for transport og byutvikling i et noe lenger tidsperspektiv.

Oslo kommune avstår fra å kommentere forslag til program for utredning av fremtidig transportbehov siden dette arbeidet allerede er kommet såvidt langt. Det synes merkelig at meldingen ikke gjengir resultater som forelå på meldingstidspunktet vedrørende transportanalysens nivå og omfang, valg av modellverktøy og inngangsdata. Men også opplysninger om hvorvidt analysen vil gi resultater som er tilstrekkelig detaljert og pålitelig til å fungere som inndata til delmodeller for å avlede konsekvenser for naturressurser, miljø og samfunn.

Oslo kommune stiller seg forøvrig positive til bruk av deler av EMMA-modellen benyttet i transportplanarbeidet, og at dagens transportsituasjon ses i forhold til transportmålene i TP Oslo /Akershus.

Arealbruk

Utredningsprogrammet legger opp til å belyse sammenhengen mellom arealbruk og transport. Omfang, nivå og tidsperspektiv for slik utredning burde vært bedre presisert. Kommunen er særlig opptatt av at NSB ved vurdering av arealbruk belyser arealbruk som premiss for tiltaket i tillegg til å vurdere hvilke konsekvenser ulike alternativ for nytt dobbeltspor har for arealbruken. NSB bør ta mål av seg til å belyse konsekvenser for transport- og arealutviklingen i regionen i et lengre tidsperspektiv enn fram til år 2010. Transportsystemets kapasitetsreserve ut over 2010 bør også angis.

Det legges opp til at arealkonsekvenser og muligheter skal studeres i en korridorbredde på ca 500m, men gjøres avhengig av stedlige forhold. Dette kan synes noe knapt i denne utredningsfasen. Samarbeid med kommunene vil avdekke et slikt behov.

Forholdet til andre planer

Utredning av konsekvenser av nytt dobbeltspor må koordineres med andre store utbyggingsprosjekt innen samferdsel i regionen. Eksempel på tiltak som må vurderes i den forbindelse er ny Ringeriksbane, høyhastighetsbane Oslo - Kornsjø og utbygging av ny hovedflyplass på Gardermoen - med tilhørende tilbringersystem.

Samfunnsmessige konsekvenser

NSBs satsing i Vestkorridoren vil kunne få konsekvenser for det regionale utbyggingsmønsteret, for både arbeids- og bosettingsmønster, såvel som næringsliv og sysselsetting. Tiltakshaver vil besørge nødvendige utredninger for å belyse dette. Hva NSB oppfatter som nødvendig omfang og geografisk avgrensning av slike utredninger burde vært presisert i utredningsprogrammet, men også i hvilken grad resultater fra transportanalysen tenkes benyttet. Nødvendig utredning av utbyggingsmønster vil bli utført i samarbeid med "Arbeidsgruppe for regional utvikling Akershus vest." Oslo kommune ser positivt på opprettelsen av et slikt tverretattlig samarbeid.

Konsekvenser for miljø

Konsekvensanalysen bør i utstrakt grad gjøre bruk av kartillustrasjoner hvor konfliktområder med hensyn til miljø avmerkes for de ulike alternativene.

Programmet bør utvides til å omfatte vurdering av konsekvenser for bygningsmiljø og kulturminner og inneholde opplegg for videreføring av dette arbeidet i konsekvensutredningens fase 2. Ut over dette tilfredsstillende foreslått program våre behov for utredning av miljøkonsekvenser.

Økonomi

Når det gjelder økonomi må utredningens første fase utvides til å omfatte vurdering av tiltakets driftsinntekter i tillegg til å belyse driftskostnader og investeringer.

2.2.2 Konsekvensutredningens fase 2

Det forelagte utredningsprogram for fase 2 bør etter Oslo kommunes oppfatning utvides noe. Nedenfor opplistes de tillegg vi mener utredningsprogrammet bør utvides med for å inneholde de nødvendige aspekter for utredning av et såvidt omfattende tiltak.

o Bakgrunn og sentrale forutsetninger

- Problembeskrivelse
- Politiske beslutninger av betydning for tiltaket
- Beskrivelse av tiltaket art og omfang
- Sentrale forutsetninger
- Målsetninger satt opp i målhierarki med delmålsetninger
- Sammenstilling av resultater fra konsekvensutredningens fase 1
- Opplegg for eventuell videreføring av transportanalysen
- Framdriftsplan

o Beskrivelse av tiltaket i flere alternativ

o Beskrivelse i ord og illustrasjoner av alternativene med hensyn til:

- Lokalisering og utforming av tiltaket i forhold til eksisterende og planlagte kulturlandskap, kulturminner og bygningsmiljø
- Lokalisering i forhold til eksisterende og potensielle arbeidsplass- og befolkningskonsentrasjoner
- Lokalisering i forhold til eksisterende og planlagt kollektivtilbud
- Trafikpotensiale ved stasjoner
- Reisemiddelfordeling bil/tog og øvrig kollektivtrafikk i Vestkorridoren
- Avbøtende tiltak

o Alternativenes konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn

Krav om tillegg til utredningsprogram for miljøkonsekvenser:

- konsekvenser for fredete, vernete og verneverdige stående bygninger og anlegg, estetikk, bystruktur i antikvarisk sammenheng

Krav om tillegg til utredningsprogram for konsekvenser for samfunn:

- konsekvenser for kommunal økonomi, infrastrukturkostnader og konsekvenser for øvrig kollektivtilbud

Krav om tillegg til sammenstillende analyser:

- Sammenstilling av Virkninger/konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn knyttet opp mot tiltakets målsettinger.
- Spesifisering av eventuelle forskjeller alternativene i mellom når det gjelder mulige konsekvenser og måloppnåelse.
- Utarbeiding av følsomhetsanalyser hvor faktorer som passasjergrunnlag, driftsinntekter, -utgifter og investeringskostnader varieres.
- NSBs anbefaling av trasé og stasjonslokalisering

Saksbehandler: Asbjørg Skomedal
Dato: april 1993

Oslo kommunes uttalelse til melding om nytt dobbeltspor Skøyen- Asker

Vedlegg 3: Presentasjon av forslag til nytt hovedalternativ

Oslo kommunes forslag til nytt hovedalternativ innebærer i korthet nedgravet og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. I traseen videre mot vest legges fjernspor og lokalspor parallelt i tunnel mellom Skøyen og Lysaker. Det forutsettes stasjon på Lysaker.

Hovedideen bak forslaget er å få utredet økt transporttilbud for lokaltrafikken i Vestkorridoren, øke Skøyens attraktivitet for etableringer og betydning som trafikkknutepunkt og bidra til større handlefrihet for alternativ bruk av grunnarealer. Behovet for økt transporttilbud for lokaltrafikken og betjening med Intercity-tog begrunnes med stort potensiale for arealutvikling på Skøyen og Lysaker med muligheter for stor passasjerøkning ved disse stasjonene, og da med god transportforbindelse (vei eventuelt bane) mot Fornebuområdet.

Det fremmes i tillegg forslag om utredning av alternativ hvor fjernsporene går inn på nåværende Skøyen stasjon. Slik er det mulig å vurdere konsekvensene dersom nedsenket/overbygget trasé ikke blir anbefalt.

3.1 Arealutvikling

For Oslos del er både Skøyen og Lysaker/Lilleaker vedtatt som innsatsområder for byutvikling, ikke minst ut fra den sentrale beliggenheten kommunikasjonsmessig. Kommuneplanen, vedtatt i 1990, har angitt følgende arealpotensiale for de to områdene:

Sollerud-Lilleaker: Ca. 300 000 m² nytt gulvareal
Skøyen: Ca. 400 000 m² nytt gulvareal

Sollerud-Lilleaker

Undersøkelse gjort av Lysaker Næringsvel viser en konsentrasjon av 10.000 arbeidsplasser idag innenfor en akseptabel gangavstand fra stasjonen. Med igangsatte og nye prosjekter vil dette potensialet øke til over 20 000 arbeidsplasser rundt år 2010. Dette tilsvarer minst 50 000 personturer pr. døgn. Med en andel av personturene på 15% tilsvarer det 7 500 passasjerer pr. dag over Lysaker stasjon. Til sammenligning er passasjertallet i dag ca. 1 500.

Skøyen

Skøyen er nylig vurdert som innsatsområde gjennom revisjon av kommunedelplanen. Bortfall av Citadel-prosjektet og en del andre nye arealforutsetninger viser at dagens 5 000 arbeidsplasser kan øke til 14-15 000 ved full utbygging. I tillegg kommer det trafikkpotensialet som Norges Varemesse representerer. Skøyen representerer altså et nesten like stort potensiale som Lysaker. Til sammenligning benytter i dag ca. 3 600 reisende pr. døgn Skøyen stasjon.

Sett fra et transportmessig synspunkt må det være avgjørende å betjene både Lysaker og Skøyen med et maksimalt togtilbud. Dette bør etter vår oppfatning omfatte:

- * Intercity-tog
- * Flyplassstog uten behov for omstigning på Oslo S.
- * Vanlige nærtrafikktoget.

Fjerntog på Bergens- og Sørlandsbanen har ikke behov for stopp mellom Sandvika og Oslo Sentrum.

3.2 Alternativ for nytt dobbeltspor

De fire foreslåtte alternativene mellom Skøyen og Sandvika møter etter vår oppfatning ikke de utfordringene som er påpekt. Alternativ 2 betjener riktignok både Skøyen og Lysaker, men realismen i en utvidelse av dagens Drammenbane synes liten. Dette er også bekreftet av NSB gjennom flere samtaler. Ingen av de tre andre alternativene (Alt. 1, 3 og 4) går innom Lysaker.

Skøyen

Skøyen stasjon er definert som fastpunkt for samtlige alternativ, basert på at stasjonen bygges ut til full standard med fire spor. Gjennom arbeidet med revisjon av kommunedelplanen for Skøyen har det kommet klart frem at jernbanen representerer den viktigste barrieren i forhold til bystrukturen og ferdselsmønsteret. Dette gjelder både i dagens situasjon og i enda større grad når nytt dobbeltspor og utvidet stasjon skal innpasses.

For Oslo er Skøyen et meget viktig satsingsområde for byutvikling, med et betydelig potensiale for økning både i antall og andel kollektivreiser til og fra området. Oslo kommune mener derfor at NSB må utrede nytt hovedalternativ som innebærer nedgravet og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon. Dette er i vårt høringsutkast til kommunedelplan tatt inn som bestemmelse, og vil bety at planer for overflateløsninger for jernbanen ikke kan vedtas før en slik utredning foreligger, og da bare hvis utredningen gir klar negativ konklusjon med hensyn til gjennomførbarheten av et jernbaneanlegg under bakken.

Idèforslag til nedsenket jernbanetrasè fremgår av skisser til slutt i vedlegget, merket alternativ A. Det må forutsettes et nært samarbeid med Oslo kommune om løsningsmuligheter i utredningsfasen.

NSB har allerede fremlagt en løsning for innføring av nytt dobbeltspor på Skøyen. Forslaget innebærer både riving av flere boliger og en betydelig reduksjon av et ferdig regulert boligområde ("Olsens Enke"). Fra Plan- og bygningsetatens side er det stillet kritiske spørsmål til en slik løsning ut fra et samlet areal- og miljøspørsmål. Byantikvaren ser på sporutvidelse innen Skøyen-området som problematisk idet enten Skøyen stasjon eller det fredete Løkkeanlegget Sofienlund vil berøres. Vedrørende boliger påpeker Byantikvaren bevaringsverdien av området Harbitzalleen 2 - 12.

For å gi NSB nødvendig handlefrihet til å gjennomføre sin konsekvensanalyse, har Plan- og bygningsetaten imidlertid akseptert at det nedlegges midlertidig bygge- og deleforbud for et nærmere avgrenset område som sikrer en eventuell gjennomføring av den foreslåtte løsningen.

Oslo kommune krever imidlertid at NSB også utreder andre alternativ som er basert på at sporene skal gå inn på nåværende Skøyen stasjon (se skisse; alternativ B). Slik er det mulig å vurdere hva konsekvensene vil være dersom en nedsenket/overdekket trasè ikke blir anbefalt.

Lysaker

Oslo kommune krever at NSB også utreder et tunnelalternativ for nytt dobbeltspor som forutsetter stasjon på Lysaker. Ut fra de forholdene som er omtalt på Skøyen, ser vi det som logisk at også lokalsporet legges i en tunnel mellom Skøyen og Lysaker parallelt fjernsporet. Det vil både forenkle forholdene på Skøyen, samtidig som traseen for Drammenbanen kan frigis. Dette gir meget stor handlefrihet for alternativ bruk av overflaten:

- * Utbygging på Bestum sporområde (boliger).
- * "Miljøkorridor" langs dagens Drammenbane.
- * Store og fleksible utbyggingsmuligheter i Lysaker sentrum på friggitt stasjonsområde.
- * Plass for nødvendig standardheving på E18 ved Sollerud/Vækerø.
- * Mulighet for utbygging av god transportforbindelse (vei evt. bane) mot Fornebuområdet.

SKØYEN - LYSAKER

Oslo kommunes forslag til nytt hovedalternativ

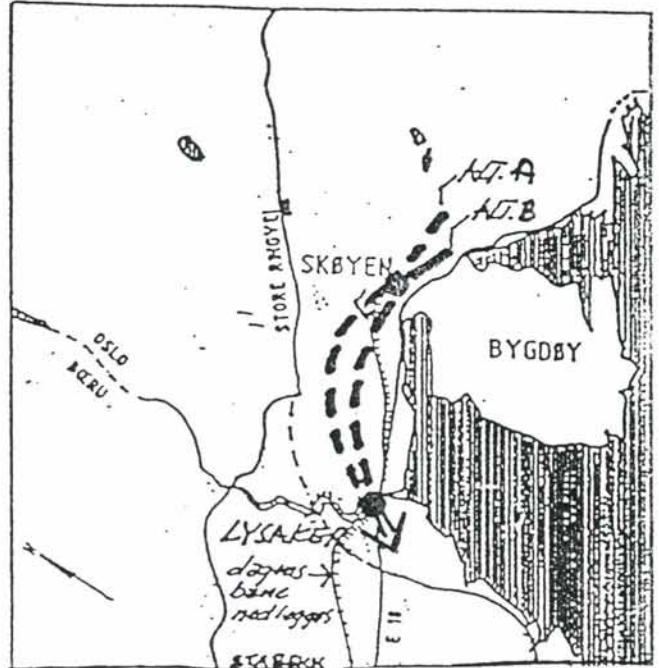
Traséskisse:

Alternativ A:

Nedgravet og overdekket
jernbanetrasé under stasjonsområdet
på Skøyen med overdekket stasjon

Alternativ B:

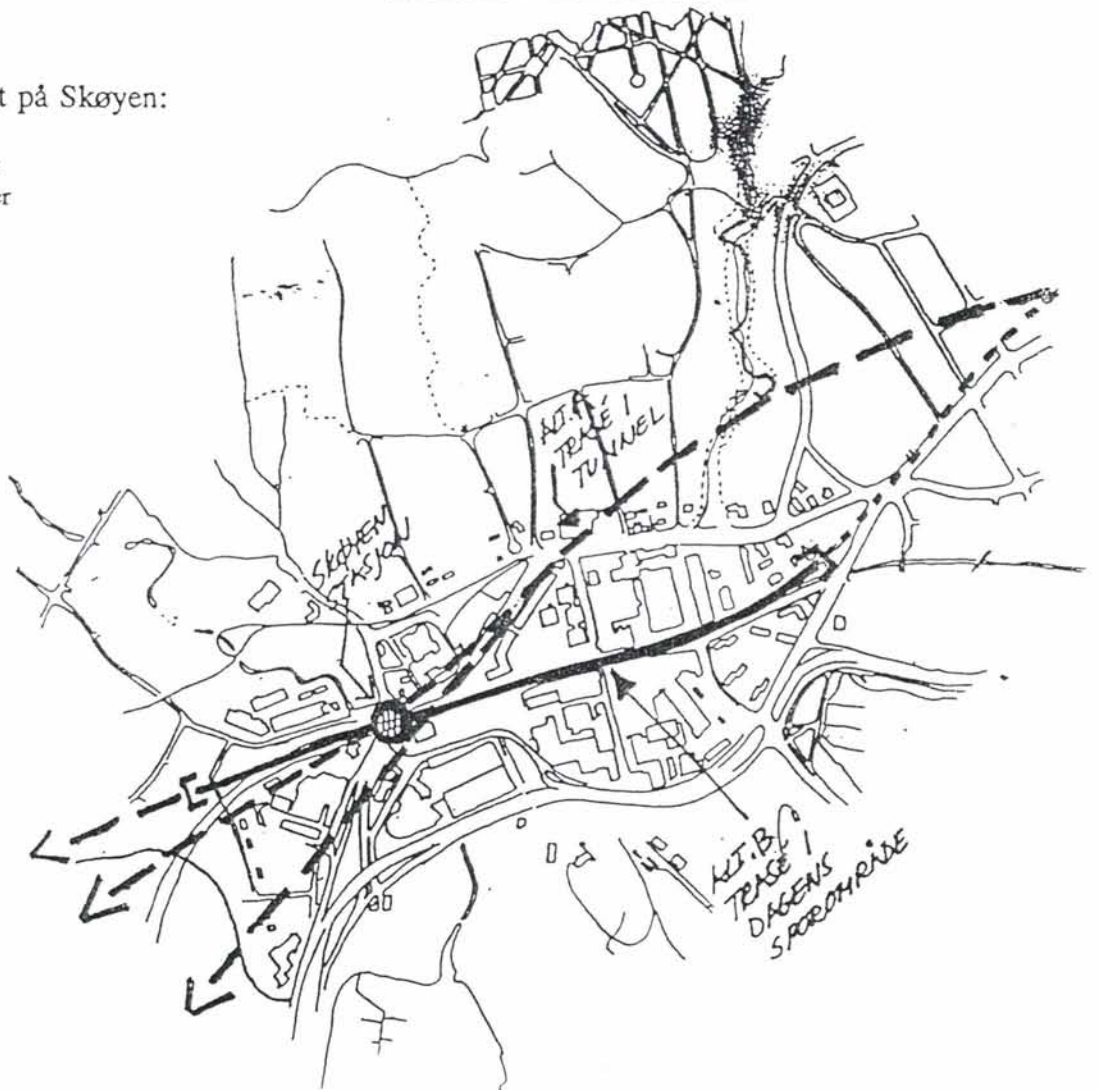
Dobbeltspor inn på nåværende
Skøyen stasjon



Stasjonsområdet på Skøyen:

Alternativ A og B:

Som beskrevet over



Saksbehandler: Asbjørg Skomedal
Dato: april 1993

Oslo kommunes uttalelse til melding om nytt dobbeltspor Skøyen- Asker

Vedlegg 4: Prosess og samarbeid

Transportutredningen i Vestkorridoren er organisert med en styringsgruppe hvor tiltakshaver i tillegg til samferdselssjefene i Oslo og Akershus er representert. Oslo kommune ser det som lite heldig at kun samferdselssiden er representert i styringsgruppen ettersom utredningen behandler temaer som får virkning for flere områder.

Oslo kommune har hatt mulighet til å påvirke konsekvensutredningens innhold, omfang og prosess gjennom deltakelse i styringsgrupper og prosjektgrupper for tiltaket. Dette samarbeidet ses som særlig viktig siden forelagt framdriftsplan etter kommunens oppfatning inneholder enkelte svakheter når det gjelder myndigheter og berørte parters muligheter til å påvirke utredningens omfang og innhold. Dette skyldes både at meldingen kommer såvidt sent i prosessen, men også at konsekvensutredningens fase 2 -som er ment å bygge på føringer fra fase 1 - slutføres før fase 1 ferdigbehandles.

Det regnes med at kommunen blir delaktig i arbeidet med konsekvensutredningen, særlig for å bidra til samordning med øvrig areal- og transportplanlegging i Osloområdet.

NSB legger opp til svært omfattende planprosesser. Etter Oslo kommunes oppfatning er tofasert konsekvensutredning utvidet med våre tilleggskrav og kombinert med etterfølgende reguleringsplaner tilstrekkelig for å ivareta utredningsbehovet og gi et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag. Kommune foreslår derfor at kommunedelplan utelates fra videre planarbeid.

4.1 Synspunkter på prosessen så langt

Det anses som svært positivt at konsekvensutredningens første fase gir mulighet for samkjøring av vegmyndighetene og NSBs planer og overordnede konsekvensvurderinger.

Melding om tiltaket "ny E-18 Framnes - Asker" som inneholdt utredningsprogram for fase 1 på vegsiden ble godkjent i januar 1993. NSB ligger noe etter siden meldingen for jernbanedelen foreligger først nå, og utredningsprogrammet tidligst kan godkjennes våren 1993. Til tross for manglende godkjenning av utredningsprogram ble konsekvensutredningens første fase startet allerede sommeren 1992 for visse deloppgaver. Det oppfattes som positivt at konsekvensutredningen er kommet såvidt langt men uheldig at meldingen med forslag til utredningsprogram kommer så sent i prosessen. Tiltakshavers utfordring blir å sørge for at meldingsforsinkelsen ikke begrenser myndigheter og berørte parters mulighet til å påvirke utredningens innhold og omfang.

Transportutredningen i Vestkorridoren er organisert med en styringsgruppe hvor tiltakshaver i tillegg til samferdselssjefene i Oslo og Akershus er representert. Prosjektetorganisasjonen består videre av blant annet styrings- og prosjektgruppe for regional utvikling i Akershus vest. Oslo kommune ser det som lite heldig at kun samferdselssiden er representert i styringsgruppen ettersom utredningen behandler temaer som får virkning for flere områder. Det er derfor viktig at det opprettes et nært samarbeid med Akershus Vest gruppene .

Oslo kommune er ut over dette fornøyd med prosjektets organisering. Samarbeidet hittil har gitt kommunen mulighet til å ta aktiv del i prosessen som har ført frem til bruk av todelt konsekvensutredning som redskap for å løse planoppgaven, i tillegg til å påvirke utredningens innhold og omfang.

4.2 Synspunkter på videre prosess

Oslo kommune er svært interessert i å samarbeide med tiltakshaverne med tanke på å sikre byens handlefrihet for fremtiden, ved at disposisjoner og beslutninger som tas nå, fortsatt gir rom for disposisjoner/endringer i kommende generasjoner.

Vi forventer at våre tilleggskrav til konsekvensutredningens innhold, som blant annet innebærer utredning av nytt traséalternativ og alternativ løsning for stasjon på Skøyen, blir fulgt opp ved endelig fastsettelse av utredningsprogram. Vi er kjent med at NSB i samråd med Miljøverndepartementet skal fastsette utredningsprogrammets innhold. Dersom NSB ikke ønsker å imøtekomme våre krav til tillegg i utredningsprogrammet, regner vi med at Oslo kommune blir konsultert før endelig fastsettelse.

Oslo kommune regner med å ta aktiv del i arbeidet med konsekvensutredningen, særlig for å bidra til samordning med øvrig areal- og transportplanlegging i Osloområdet. Det er forøvrig forutsatt at virkninger av endret arealbruk som følge av nye transportanlegg skal belyses i samarbeid med kommunene. I dette arbeidet er Plan- og bygningsetaten aktuell samarbeidspartner.

Det legges opp til svært omfattende planprosesser idet det forutsettes utarbeidet både kommunedelplaner og reguleringsplaner. Etter Oslo kommunes oppfatning er tofaset konsekvensutredning utvidet med våre tilleggskrav og kombinert med etterfølgende reguleringsplaner tilstrekkelig for å ivareta utredningsbehovet og gi et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag i Oslo.

NSB vil bidra i planprosessen med beskrivelse av alternative traseer og utredninger, samt anbefaling av trasé. Plan- og bygningsetaten er ansvarlig for utarbeidelsen av kommunedelplaner og har den koordinerende rollen når reguleringsplaner skal utarbeides. Plan- og bygningsetaten vil ha ansvaret for at alle berørte blir hørt og at alle relevante konsekvenser av tiltaket blir belyst. Det er også Plan- og bygningsetaten som fremstiller planene til politisk behandling.

4.3 Framdriftsplan

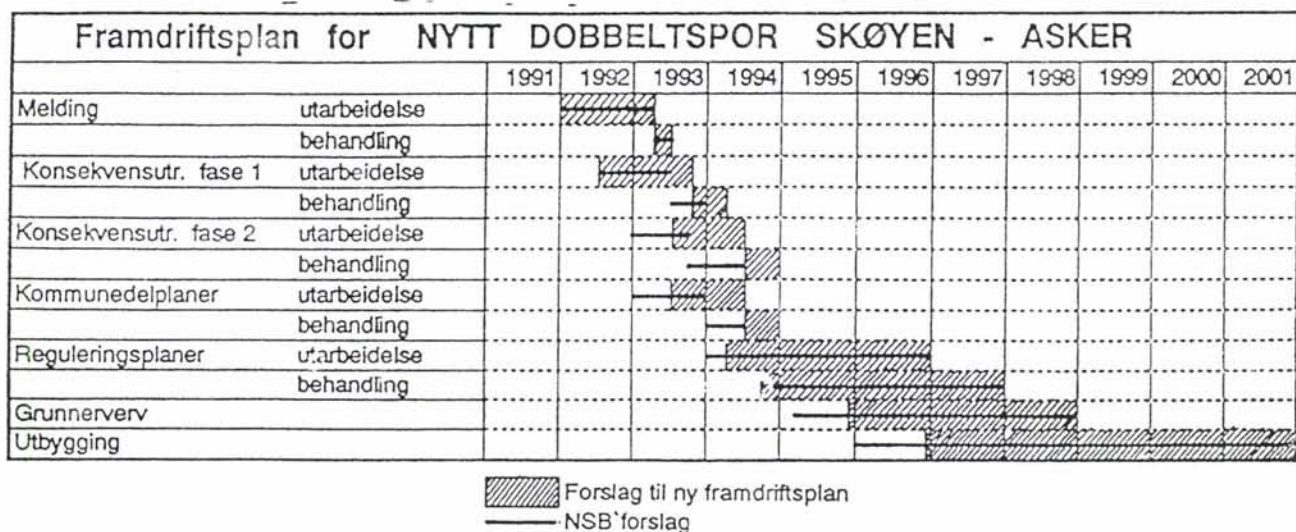
Det er uheldig at meldingen kommer såvidt sent i prosessen slik at konsekvensutredningens første fase er startet lenge før utredningsprogrammet er fastlagt. Enda mer uheldig er det at fase 1 ferdigstilles samtidig med behandling og godkjenning av meldingen. Et slikt opplegg gir myndigheter, berørte etater, og interesserte parter liten mulighet til å påvirke utredningsprogrammet, som er meldingens hovedintensjon.

Konsekvensutredningens fase 1 er ment å gi føringer til konsekvensutredningens fase 2 i form av utredning av fremtidig transportbehov og strategier definert i alternative prinsipløsninger for veg og jernbane. Framdriftsplanen legger opp til at konsekvensutredningens fase 2 startes mens utredning av fase 1 pågår og slutføres før fase 1 er behandlet. Det anses som positivt med samkjøring av de to faser, men berørte myndigheter og interesserte parter mulighet til å påvirke fase 2 gjennom høringsuttalelser til første fase bortfaller dersom fase 2 slutføres før fase 1 ferdigbehandles.

Figuren under viser forslag til ny framdriftsplan som etter vår mening bedre sikrer myndigheter, berørte etater, og interesserte parter muligheter til å påvirke utredningsprogram og behandling av utredningen.

Den foreslåtte framdriftsplan vil sprekke tidsmessig dersom plantypen kommunedelplan benyttes i Oslo. Fra Byrådet vedtar mandat for kommunedelplanarbeidet til Bystyret godkjenner kommunedelplan tar det erfaringsmessig for normale planer fra to til tre år. Dersom det foreligger innsigelser til planen eller overordnede planer "innkalles" av nasjonale hensyn, kan den statlige behandlingen ta ytterligere 1 - 1.5 år. Som tidligere nevnt går vi inn for at utredningsbehov og planlegging for Oslos del ivaretas gjennom konsekvensutredning og reguleringsplanlegging. Foreslåtte framdriftsplan er derfor aktuell også for Oslo dersom kommunedelplan sløyfes.

Oslo kommunes forslag til ny framdriftsplan





OSLO KOMMUNE
BYANTIKVAREN

Majorstuvn. 8 0353 Oslo 3
Postboks 5623 - Briskeby
0209 Oslo 2
Tlf. 55 72 48 - 55 72 49
Telefax 44 18 05

TRYKT VEDLEGG 3

Statens Vegvesen,
Postboks 6003 Etterstad,

0601 Oslo 6.

OSLO KOMMUNE		
PLAN-OG BYGNINGSETATEN		
JOURNALNR.	MOTTATT	
	06. APR 93	
AVD..	SAKSB.	NØKKEL
		Jnr. 390
MAPPENR.		MERK

Arkivnr.

Deres saksbehandler

Hans H. Ruud

Deres henvendelse av

27.02.1991

Vår saksbehandler

AKH

Dato

29.04.1991

E-18, STREKNINGEN FRAMNES - ASKER SENTRUM.

Det vises til konsekvensutredning for E - 18 på strekningen:
Framnes til Asker sentrum.

Veiprosjektets ulike alternativ på strekningen Framnes -
Lysaker vil berøre antikvariske, kulturhistoriske og miljømes-
sige forhold.

Som en foreløpig redegjørelse vil byantikvaren nevne følgende:

Området "Frognås-Skarpsno", regulert til bevaring.
Området "Skarpsno-Frognerstranda", foreslått regulert til
bevaring.
Området "Kristinelund", regulert til bevaring.
Området "Madserud", foreslått regulert til bevaring.
Drammensveien 88 B,C,E, regulert til bevaring.
Drammensveien 102, m.fl, inngår i bevaringsplanen for området
"Skarpsno-Frognerstranda".
Drammensveien 118, "Katrinelund" bevaringsverdig løkkeanlegg.
Drammensveien 119, bevaringsverdig alme-tre.
Drammensveien 123 og 125 ønskes bevart.
Bygdøy Alle 135, bygning nr. 41, 69, 70, og 75 ønskes bevart.
Drammensveien 155, "Sofienlund", fredet anlegg.
Skøyenområdet - Bestunområdet bebyggelsen må registreres.
Drammensveien 163 m.fl. - Hoffsbakken 1, anbefalt bevaring.
Drammensveien 175, anbefalt bevaring.
Drammensveien 225, 227 og 229, Vækerøstuene (fredningsklasse)
og Vækerø politistasjon, søkes bevart.
Drammensveien 250, Vækerø gård, regulert til bevaring.
Drammensveien 290, Sollerud Gård, regulert til bevaring.
Området Lysaker-Lilleaker. Enkeltojekt og fabrikkmiljø søkes
bevart.

På bakgrunn av prosjektets tidsangivelse, taes det forbehold
om eventuelle forandringer i redegjørelsen.

Byantikvaren vil bemerke at Bygdøy vurderes som ^{en viktig del av} hovedstadens kulturlandskap. Bygdøy berøres i vesentlig grad dersom E-18 avskjærer Bygdøys naturlige sammenheng både med bykjernen og Skøyen/Bestum /Ullern området.

Videre bemerkes at de topografiske forhold ved Bestum opptrer som vesentlige i bylandskapssammenheng.

Et veiprosjekt som nødvendigvis gjør stor bruk av støyskjermtiltak, vil kunne forårsake uønskede og utilsiktede forandringer for bevaringsområder og enkeltobjekt. Støyskjermtiltak gir ofte en uønsket tunnelopplevelse i miljøet. En vil foreslå at det utarbeides alternative løsninger til lyddempende arrangement.

Byantikvaren vil be om at prosjektarbeidet inkluderer en arkeologisk undersøkelse slik at nødvendig dokumentasjon muliggjøres for realitetsbehandling.

Byantikvaren i Oslo

Ole Petter Bjerkek
etter fullmakt

Anne Kathrine Heggebø



19 APR. 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
Strømsø torg 1
3006 DRAMMEN



Sak nr.
BU A 32/93

Saksnr.
92/807

Arkivnr.
515.0

Utskrift av vedtak fra Ullern bydelsutvalg:
Nytt dobbeltspor Jernbanen Skøyen - Asker,
Ullern bydelsutvalgs merknad til meldingen

Saken ble etter fullmakt fra Ullern bydelsutvalg i møte 25.03.93 behandlet av Ullern byutviklingskomite og Ullern trafikk- og miljøkomite i felles ekstraordinært møte 14.04.93:

Forslag fra Gry Hovland (SV) og Tom S. Vadholm (H) med omforente endringer ble enstemmig **vedtatt**:

"Ullern bydelsutvalg stiller seg positivt til opprusting av jernbanen som et ledd i bedring av kollektivnettet i Oslo-området og som et effektivt transportmiddel mellom Oslo og landet forøvrig.

Bydelsutvalget er opptatt av tiltak som kan legge til rette for miljøforbedring lokalt og globalt på kort og lang sikt. Statens og NSB's satsing på modernisering og utbygging av jernbanenetnet, oppfatter vi som et bidrag til en slik positiv miljømessig utvikling.

Bydelsutvalget er spesielt innstilt på at de planer som nå utarbeides for NSB gjennom bydelen, også kan og bør bidra aktivt til en byutvikling som bydelen er tjent med. Dette gjelder spesielt for bydelens to tradisjonelle stasjonsentra, Skøyen og Lysaker.

Vi forutsetter derfor at det utvikles en nær og bevisst samplanlegging mellom NSB og de kommunale planmyndigheter i Oslo og Bærum kommuner.

Særlig er det vesentlig for Oslo's kommunedelplan for Skøyen at NSB's utbyggingsplaner blir en integrert del av denne (og omvendt) både planmessig og tidsmessig.

Bydelsutvalget er selvsagt først og fremst opptatt av å ivareta befolkningens interesser med hensyn til planlegging for utvikling av sentra, nærmiljøområder, boligområder og gode kommunikasjonsmuligheter innenfor bydelens grenser. Primært i denne sammenheng står derfor hensynet til de beboere som kan bli berørt direkte eller indirekte av NSB's utbyggingsplaner.

Bydelsutvalget kan ikke akseptere en jernbaneutbygging som i betydelig grad forverrer bomiljøet for etablerte boligområder.

Bydelsutvalget presiserer derfor allerede nå at ingen av de fremlagte alternativer i meldingen oppfattes som akseptable for strekningen Skøyen - Sollerud/Lysaker.

Vi ønsker også at potensielle utbyggingsarealer i minst mulig grad blir berørt. Det er få gjenstående større ubebygde tomtreserver i bydelen.

Skøyen og Lysaker er bydelens fremste trafikk-knutepunkter. Her er stor konsentrasjon av arbeidsplasser og aktive planer for en videre utbygging av disse områdene.

Som et ledd i en effektiv trafikkavvikling med fremtidsrettet satsing på kollektivtransport, finner bydelsutvalget det naturlig og ønskelig at Skøyen og Lysaker stasjoner opprettholdes både for lokaltog og InterCity-tog.

Konklusjon

Ullern bydelsutvalg vil på bakgrunn av meldingen og våre premisser i det foranstående (uthevet), be om at følgende alternativer blir konsekvensutredet for dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker:

14.03.93

1. Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker samt nåværende spor, legges i tunnel i direkte forlengelse av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon.
Det forutsettes at Skøyen stasjon opprettholds for både lokaltog og InterCity-tog. Det forventes at eksisterende sporområde mellom Oslo-tunnellen og Lysaker frigjøres til annet formål.
2. Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker legges i tunnel i direkte forlengelse av dagens tunnel fra Oslo Sentralstasjon. Nåværende spor mellom Oslo-tunnellen og Lysaker opprettholdes som pr. idag og eksklusivt for lokaltrafikk. Det forutsettes at Skøyen forblir stasjon for både lokaltog og InterCity-tog.
3. Det nåværende dobbeltsporet opprettholdes som pr. idag og benyttes eksklusivt for lokaltrafikk. Nytt dobbeltspor for øvrig togforbindelse føres i tunnel fra et utgangspunkt for nedkjøring som medfører at boligområdene vest for Skøyen stasjon ikke berøres av nye sporområder.
4. Lysaker stasjon tilknyttes det nye dobbeltsporet via tunnel og utvikles både for lokaltog og InterCity-tog. Det forutsettes også her at etablert boligområder ikke blir unødig berørt."

Oslo, 14.04.93
ULLERN BYDELSFORVALTNING



Kjell Erik Eide
møtesekretær

Kopi til: Bestum Vel
Sollerud Vel
Lysakerelvans Næringsvel
Ragnar Evensen A/S
Bydelsutvalgets partigruppeledere
Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
Byrådsavdeling for kultur og byutvikling, Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Oslo kommune
Bystyret partigrupper
Bærum kommune

C VELFORENINGER

Sollerud Vel

v. Bjørg Christoffersen

C1

Sollerudv. 9 C

0283 Oslo 2

Bankgiro: 1609.13.49977

NSB plankontor,
Baneregion Sør,
Strømsø torg 1,
3006 Drammen.

15 APR. 1993

NSB ARBEISET	Resultat
27 APRIL	
93/1566	
BS 552	

DERES REF.

VÅR REF.

OSLO, 14.4.1993

VEDR. NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.

Sollerud vel har hatt meget kort tid til å behandle og forberede en uttalelse til ovennevnte på en forsvarlig måte. Dette skyldes først og fremst at hverken vellets styre, eller noen av dets medlemmer er varslet om saken, eller høringsfristen på annen måte enn via dagspressens forskjellige omtaler. Dette ser vi på som meget beklagelig, spesielt når man ser i hvor stor grad en stor del av vellets grunneiere kan bli til dels dramatisk berørt. På ovennevnte bakgrunn må vi be om forlengelse av fristen for uttalelse til 15. juni då.

Styret i Sollerud vel vil her gi en foreløpig uttalelse:

Vi ser det som et overordnet mål at trassevalget tar maksimale miljømessige hensyn, både i Oslo og i Bærum. Konklusjonen må derfor bli å legge hele trasseen i tunnel.

Av de alternativer NSB peker på ser alternativ 3 ut til å gi den beste løsning for vårt vedkommende. - Denne trasse er den som går lengst nord, og derved trolig vil få mest fjelloverdekkning. Dette mener vi vil få betydning ved redusert, eller ingen støy og rystelser for ovenliggende bebyggelse. Dertil ser den ut til å passere under Lysakerelven. Dette siste ser vi også positivt på. - Dette er foreløpig vårt primære ønske.

Dersom resultatet skulle bli alternativ 3 og 4 som vist og beskrevet, må det bygges miljøtunnel ved Sollerud i Bærum.

Vi har i tillegg til de to ovennevnte alternativer også sett på et alternativ som til nå ikke er vist på noe kart.

Denne tanke er vist på vedlagte kart.

Det tar utgangspunkt i retningen på siste del av Oslo-tunnelen ved Skøyen. Går i tunnel under NEBB's gamle tomt, under indre del av Frognerkilen og nordre del av Bygdøy, under Lysakerfjorden. Underjordisk stasjon ved Fornebu. Under Holtekilen i Bærum til Sandvika.

Slik den er tenkt i følge vedlagte kart, vil denne trasse få en gunstig kurvatur, og bli en del kortere enn de andre løsningene.

Vi er klar over at det er vanskelige grunnforhold ved NEBB-tomten. Dette er imidlertid forhold som kan løses hvis løsningen forøvrig kan sees som interessant.

Vi håper denne tanke vekker interesse, og blir studert nærmere før endelig avgjørelse fattes.

Med vennlig hilsen

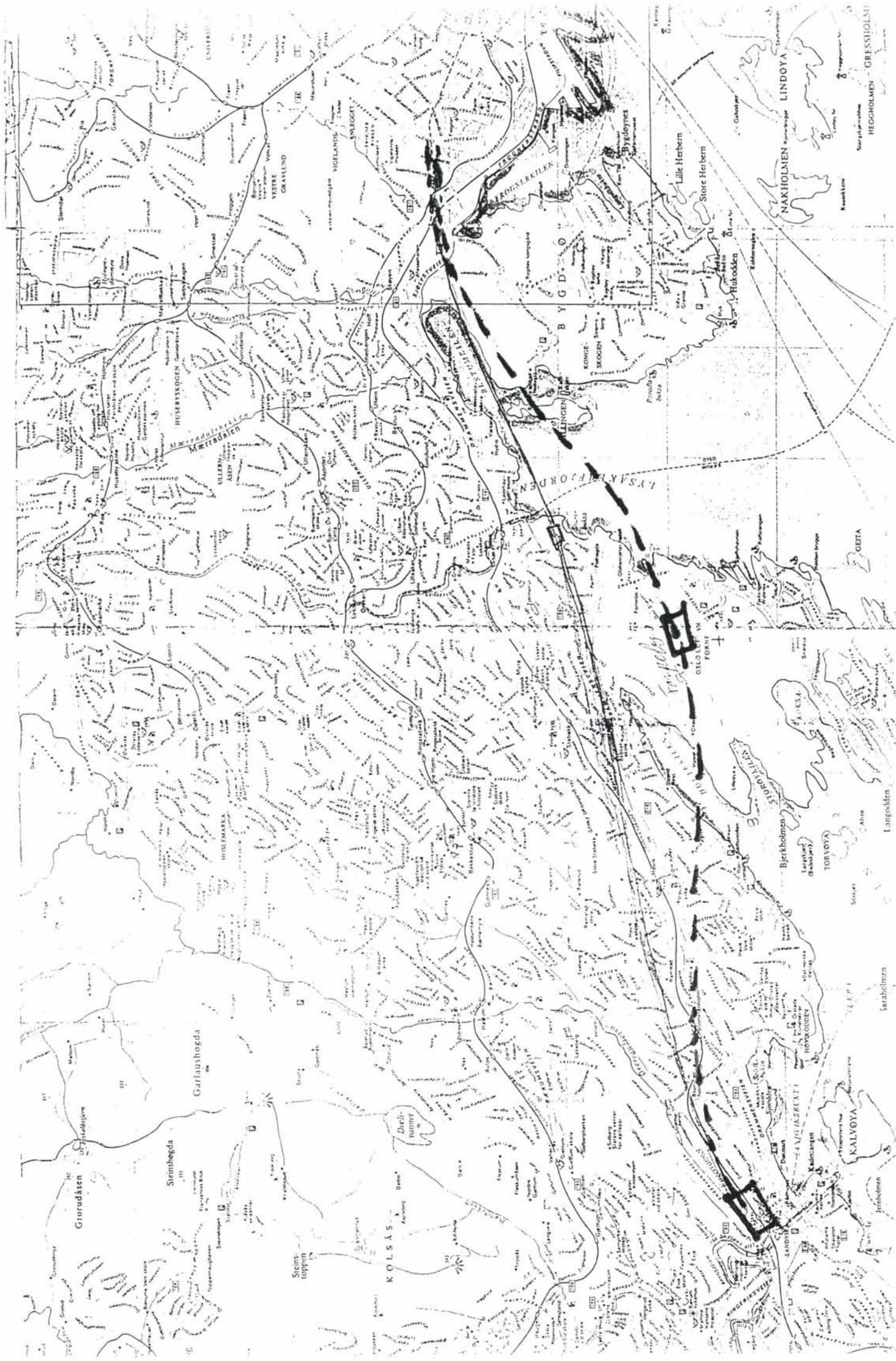
for

Sollerud vel

Bjørg Christoffersen

Bjørg Christoffersen

Kopi sendt: Fylkesmannen i Oslo og Akershus. - Miljøverndepartementet. Sivilombudsmannen.



30 APR. 1993

Sollerud vel

v/ Bjørg B. Christoffersen
Sollerudvn. 9 C, 0283 Oslo.



GR
NSB Baneregion Sør
Plankontoret,

3006 Drammen.

Deres ref. 93/1566 BS 552

Sollerud 28.4.1993

VEDR. NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER.
ENDELIG UTTALELSE FRA Sollerud vel.

Vi viser til vårt brev av 14.4. då, som vi holder fast ved, og Deres svar av 21.4. då, og takker for den forlengede fristen til å avgi utfyllende uttalelser, som følger her.

Saken er i Sollerud vel behandlet av en ad-hochkommite, som har knyttet til seg ekstern relevant kompetanse.

Vi bygger våre vurderinger på de skisser vi har fått tilsendt, samt innholdet i melding av februar 1993 fra NSB Baneregion Sør, samt informasjon gitt under møte på Bestumhjemmet den 17.3 då. Vi konsentrerer vår oppmerksomhet om strekningen Vækerøveien - Lysakerelven.

Den 17.3 ble det sagt at kalkylen for dagtrasse inkluderte erstatning til grunneiere, men NSB vet ikke hvor mange eiendommer som berøres.

På bakgrunn av dette uttrykker Sollerud vell stor skepsis til kalkylene for dette alternativ.

Plassering av stasjoner:

Sollerud vel er kjent med at det fra andre interessegrupper er fremmet forslag om å etablere enda en stasjon på Lysaker også for det nye dobbeltsporet.

Av hensyn til den meget tette trafikk Lysakerområdet alt er belastet med, er det **IKKE ønskelig** med enda en stasjon. En slik stasjon vil påføre samfunnet store merkostnader i investeringer til fordel for noen særinteresser, og vil klart gå på bekostning av lokalbefolkningens interesser.

Alternativt kan vi tenke oss en stasjon ved Fornebu, men anser ikke dette som noe sentralt punkt for oss. - Vi mener det må være mer lønnsomt å tilpasse rutetider på lokaltogene til fjerntogene på de nye sporene og samtidig få en raskere trasse på sistnevnte.

Konsekvenser for Sollerud ved evt. dagtrasse Skøyen - Lysaker:

- * Ca. 100 eiendommer vil bli direkte eller indirekte berørt.
Av disse må ca. 40 hus rives og et ukjent antall fraflyttes.
- Blandt hus som må rives er helt nye hus.
- * I tillegg vil dagtrasse få negative konsekvenser på ytterligere 50 - 100 eiendommer.
- * Blandt eierne er det nå opp til 5. generasjon på samme eiendom.
- Dette for å illustrere strøks-tilknytningen.
- * Noen av eiendommene er base for selvstendig næringsdrift i tillegg til å være bolig. I noen tilfeller er tomten nødvendig, samt nærmiljøet kundegrunnlaget.
- * Et attraktivt bomiljø vil bli sterkt beskåret, og barrieren mot fjorden vil bli enda mer markert.
- * Dagtrasse vil måtte medføre en ombygging av jernabenbroen ved Lysaker, som trolig er en av de vakreste broer i Oslo-området og verneverdig.

Konsekvenser for NSB ved evt. dagtrasse Skøyen - Lysaker:

- * Stipulerte erstatninger vil ligge på ca. 300 mill. kr, men vi binder oss ikke nå til beløpet. Tilfeller av tapt næringsinntekt kan gi store utslag.
- * Dagtrasse vil bli vesentlig dyrere enn tunnelløsning.
Det bygges her på de erfaringstall vellets komite har på tunnelpriser fra veiprosjekter i Oslo, samt strøkets eiendomspriser.
- * Det vil fra Sollerud bli reist erstatningskrav som forlanges avgjort før utbyggingen starter. Sollerud vil opptre samlet. Reelle verdier vil bli lagt til grunn, pluss påførte omkostninger og ulemper.
- * Pris og teknologi på tunnellbygging, gjør tunnel til et kanskje vel så godt alternativ i dag.
- NSB kan følgelig ikke påberope seg at et meget stort antall beboere **må** vike for samfunnets interesser, når det finnes andre fullgode, kanskje bedre løsninger, som også er billigere.
- * Befolkningstetthet, bokvalitet og eiendomsveridene er høye langs de dagtrasseer NSB har skissert.
(Det virker som det er påkrevet å minne om at vi nå er kommet til 1993 og ikke lever i 1900.)
Beboerne her er også en del av det samfunnet NSB skal tjene med sine investeringer fra samfunnets felles midler.
- NSB kan følgelig ikke påberope seg å tjene samfunnet bedre med dagtrasse til høyere kostnad enn tunnel, når man samtidig kan tenke seg å "valse over" en så stort del av samfunnet.
Tunnel stiller NSB friere i valg av kurvatur, og reduserer vedlikeholdskostnadene i fremtiden.

Konsekvenser for Oslo kommune ved evt.
dagtrasse Skøyen - Lysaker:

* Reduserte skatteinntekter som følge av:

- Mange familier må flytte, og mange flytter trolig ut av Oslo.
- Reduserte eiendomsverdier, med påfølgende lavere ligningsverdi fører til: 1. Lavere eiendomskatter.

2. Lavere fordelsbeskattning av egen bolig.

- * Redusert bokkvalitet for svært mange vil føre til dårligere allmen helse.
- Dette medfører større utgifter på helsesektoren.

Som en sammenligning kan nevnes eksempelet ved ilandføring av tunnelen under den engelske kanal. I Engeland er det kun 11 hus som må rives, og de fleste bygges opp i gjen etter at arbeidene er ferdige.

Vennlig hilsen

for

Sollerud vel

Irja Trøften /s/


Bjørg Christoffersen

Arne Pettersson /s/

Ellen Forbech Havre /s/

204.93/62

BESTUM VEL

— FOR BEDRE BOMILJØ —

Postboks 375 Skøyen, 0212 Oslo 2

14 APR. 1993

NSB Baneregion Sør
Strømsø Torg 1
3006 DRAMMEN

NSB ARKIVET	Kategori
BYG. OMEN	
Saksbehandler	93/1566
Arkivbet.	BS 552

Oslo, 14. april 1993

Merknader/Protester til nytt dobbeltspor Skøyen-Asker Melding etter plan- og bygningsloven kap. VII-a med forslag til konsekvensutredningsprogram

NSB skal og må bygge et tidsriktig og fremtidsrettet jernbanenett til/gjennom Oslo-området, som tar vare på alle tilhørende miljøaspekter.

Bestum Vel representerer de fleste av de berørte beboere på Skøyen/Bestum og aksepterer ikke NSBs fremlagte planer og utredningsprogram, som vist i meldingen, eller tegningsmateriale vist/fremlagt i tilknytning til det foran nevnte området.

Miljøbelastningene som følger av NSBs utbyggingsforslag er uakseptable!

NSB har lagt frem et forslag der trasé for høyhastighetstog og godstrafikk føres frem på overflaten i etablerte boligområder. Forslaget er ikke fremtidsrettet og er dessuten i strid med NSBs egen målsetting om tog som et miljøvennlig alternativ.

Den miljøvennlige løsning for utbygging av jernbane i byområder, er å legge sporområde med stasjon og linjenett under bakken. Til tross for at kostnadene ved et slikt alternativ er større, vil samfunnet få investeringer tilbake i form av større potensiale for god byutvikling og redusert miljøbelastning. NSB kan ikke avvise å utrede alternativer under henvisning til at disse "er for dyre", - det er opp til bevilgende myndigheter å foreta de vurderinger som skal tas omkring de økonomiske følgene av å velge en miljøvennlig utbygging.

Utredningsprogrammet må vise en samlet og helhetlig vurdering av virkninger i hvert av de områder som berøres av tiltaket, med vekt på total støybelastning, brudd i gang- og kjørevei-system, visuelle forhold og belastning på natur og miljø, virkning på landskapsform, konsekvenser for boligområdenes og næringsområdenes funksjon og endringer i lokalt trafikkmønster. Alle planlagte inngrep i landskapet må visualiseres.

Bestum Vel/Beboerne på Bestum, Hoff og i Skøyen-området krever at NSB legger opp til en bredere planprosess og at konsekvensutrednings-programmet endres og utvides til å inkludere tunnelalternativer. Vi vil kreve at politikere og planleggere påser at NSB legger eventuell ny trasé for høyhastighetstog i tunnel under eksisterende boligområder på Skøyen/Bestum og at NSB pålegges å utrede tunnel-alternativene og at Oslo kommune i sin kommunedelplan for Skøyen stiller krav til NSB om at tunnel-alternativer utredes som den eneste akseptable og fremtidsrettede løsning.

Med vennlig hilsen
for BESTUM VEL
Aksjonskomiteen

Øyvind Brådalen

Knut Lycke

Marit Mihle

Jørn Narud

Bjørn Vandraas

Erling Wist

Kopi med vedlegg:

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Oslo Kommune, Plan- og bygningssetaten
Bydel 25, Ullern bydelsforvaltning
NSB Konsernstab, strategi og miljø
Miljøverndepartementet

MERKNADER TIL MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN MED FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FOR NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

1. ALLE AKTUELLE ALTERNATIVER MÅ UTREDES

Bestum Vel representerer beboerne i området Skøyen - Bestum - Hoff.

Bestum Vel ønsker å uttale seg og bli hørt i forbindelse med den melding om konsekvensutredninger for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker som 15.2. d.å. ble lagt ut til offentlig høring.

I tiden som har gått siden NSBs planer ble kjent har vi kunnet registrere stor aktivitet i vårt nærmiljø, og konklusjonen har i alle sammenhenger vært den samme:

NSB kan ikke gjennomføre et slikt inngrep i et område som er vel-regulert og etablert, og som har et stort potensiale for annen utnyttelse, uten at det også er foretatt konsekvensutredning av alternativer som er basert på at jernbanen føres frem i en underjordisk trase.

2. KONSEKVENSENE FOR MILJØET ER STORE

Konsekvensene av en slik utbygging som NSB foreslår er klart bagatellisert i det materiale som er sendt ut eller dette er omtalt på en svært upresis måte.

Dersom NSBs utbygging gjennomføres vil hele Skøyen - Bestum området bli berørt:

LANDSKAPET RASERES

- Grensen for boligbebyggelse vil flyttes. Jernbanen vil skjære seg inn i et område som i dag fremstår som velregulert og grønt og danner en forbindelse mellom bebyggelsen på Skøyen og videre vestover.
- Harbitzalleen vil bli rasert som vei og vil fremstå som et kaotisk sporområde med skjæringer, påhugg og broer.
- Planene vil effektivt stoppe Oslo kommunes ønsker om å utvikle Skøyen til et trivelig sammenhengende sted å bo og ferdes i.
- Potensialet for utvikling av arealene øst for Skøyen stasjon ødelegges.

UNIKT BOMILJØ ØDELEGGES

- Ca. 40 husstander vil bli ekspropriert. De fleste husene er for få år siden solgt fra NSB til egne ansatte. Boligene er etter den tid restaurert og påkostet vesentlig. Mange beboere har bodd i området i mange år, og det er et godt og trygt miljø i strøket. I de senere år har boligene vært attraktive for småbarnsfamilier, som har etablert seg her.
- Ca. 50 husstander vil få sine eiendommer vesentlig redusert hva angår konkrete utbyggingsmuligheter og eiendomsverdi.

VERNEVERDIGE BYGNINGER RIVES

- 8 verneverdige bygninger i Harbitzalleen 2 - 12 vil bli revet. Boligene er bygget i tiden 1911 - 20 som betjeningsboliger for Thune Eureka.
- Byantikvaren uttaler at "Bebyggelsen anbefales opprettholdt i sin opprinnelige form som et helhetlig og identitetsskapende industrihistorisk boligområde.

STØYPLAGENE OG VIBRASJONSPLAGENE ØKER

- NSB oppgir en støysone på 30 m som gjeldende omkring sine anlegg. Statens Forurensingstilsyn foreslår denne endret til 50 m. I mellom Europa er støysonen omkring høyhastighetstog 70 m.
- Fra tunnelutløpet på Frogner til innslaget for ny tunnel på Olsens Enke tomten, vil et stort antall husstander og kontorer bli sjenert av støy. Beboerne langs Sigurd Iversens vei og sydover mot Bestum vil også oppleve det samme. pÅ grunn av landskapsrommets form, vil støy og øvrige ubehageligheter, spesielt vibrasjoner, bli sjenerende for ytterligere store områder, f.eks. Tingstuveien og Abbedikollen.
- Fra Skøyen stasjon til Bestum, vil dette kunne omfatte ca. 500 husstander og et tilsvarende antall arbeidsplasser. Støysonene vil båndlegge store områder som kunne vært utviklet til bolig- og næringsformål.

BYGGEPERIODE MED RIGG OG MASSEUTTAK

- Tunnel innslag på Olsens Enke-tomten vil bety en byggeperiode på 3-5 år. I denne perioden vil veiene i området bli ytterligere belastet, og støy og støv vil gjøre Harbitzalleen ubeboelig. Området er i dag skolevei for strøkets barn. Faren for ulykker vil øke radikalt.
- Bygge- og deleforbudet har medført at boligene i området ikke er salgbare og at det ikke kan gjøres investeringer. Beboerne må leve i usikkerhet med dette i flere år.
- Store utbyggingsarealer for boligutvikling båndlegges og planlagt utnyttelse av ubebyggede arealer i området er stoppet.

3. NSB HAR LAGT FREM ET UFULLSTENDIG KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM

Bestum Vel vil hevde at det er en selvfølge at det legges frem materiale i forbindelse med forestående konsekvensutredninger som tar for seg mulighetene for å velge en en løsning som fjerner høyhastighets- og godstog fra overflaten.

Både formelle og faktiske forhold taler for at dette må gjennomføres.

Det fremgår klart av plan- og bygningslovens bestemmelser og de forskrifter som er gitt av lovgiver at hensikten med å gjennomføre konsekvensutredninger er å kartlegge alle aktuelle alternativer. Dette må omfatte alle løsninger som er teknisk mulig å gjennomføre. Dette for at reguleringsmyndigheter i kommunen og politikere på alle plan skal ha et forsvarlig grunnlag for å fatte sine beslutninger.

Vi henviser i den anledning til "Veileder i konsekvensutredninger for næringsvirksomhet, kommunale- og fylkeskommunale bygg", utgitt av Kommunaldepartementet i 1992. Kravet til utbygger er her formulert slik: "I både melding og konsekvensutredning skal mulige alternative utbygginger omtales. Dette gjelder både lokaliseringalternativer og alternative tekniske løsninger. Formålet er å få belyst løsninger som gir ulike følger for miljø, naturressurser og samfunnsforhold." (s.6)

Det fremgår av Norsk Jernbaneplan 1994 - 96 at NSB planlegger en avlastningstunnell for godstrafikken gjennom byen, som vil gå ned fra Skøyen. Videre konkluderer også NSB med at Oslo-tunnellen og Nationalteateret stasjon er en "flaskehals" i dag, slik at den foreslåtte utbygging alene ikke løser de problemer en har. I informasjonsmøter har det dessuten vært uttalt at det blir vurdert om toglinjen må ned under overflaten gjennom NEBB-området innen 10-20 år, dersom en skal kunne utnytte det potensiale disse arealene har for byutvikling.

På tross av at signalene er så klare for at et tunnell-alternativ må utredes har NSB valgt å forkaste dette alternativet allerede tidlig i prosessen. Det henvises til at det er avholdt et "ide-seminar" der utvalgte interesser har vært representert.

Det utredningsprogram som er lagt frem er i virkeligheten variasjoner over et svært snevert tema, der de viktigste valgene med hensyn til trasevalg allerede er tatt. Ingen av alternativene tar hensyn til at området fra Frogner til Hoff allerede er sterkt trafikkbelastet. Ingen av alternativene tar vare på eksisterende miljø, eller gir muligheter for ønsket byutvikling på Skøyen.

NSB kan ikke avvise å utrede alternativer under henvisning til at disse "er for dyre", - det er opp til bevilgende myndigheter å foreta de vurderinger som skal tas omkring de økonomiske følgene av å velge en miljøvennlig utbygging.

I eksisterende kommunedelplan for Skøyen er de områder NSB ønsker å rasere forutsatt bevart til boligformål. Vi er kjent med at kommunen også i kommende revidert kommunedelplan vil kreve at Harbitzalleen bevares som boliggate og at bebyggelsen spares som et forbindelsesledd til resten av det sentrale Skøyen.

4. PLAN- OG BYGNINGSETATEN: KOMMUNEDELPLAN FOR SKØYEN/SKØYEN TERMINAL

Gjennom planarbeidet med NSB har Oslo kommune v/Plan- og bygningsetaten utarbeidet ideer for en kollektiv-terminal på Skøyen, der hovedingrediensene innebærer:

- Flytting av trikketrasé til Drammensveien og Hoffsvæien.
- Benytte Drammensveien som kollektivåre for buss, trikk og taxi og gi muligheten for forretningsdrift langs Drammensveien på Skøyenområdet.
- Vesentlige endringer til på- og avkjøring til E-18 og vesentlig klargjøring av trafikkområdet rundt Messehallen.
- Vesentlig ønske om å beholde det eksisterende boligmiljø og å utvide og videreutvikle boligtilbudet, bl.a. gjennom attraktive uthyggingsområder som Olsens Enke tomta, elvepromenade og boligområde på Hoff og å reetablere parkområde på Sofienlund.

I den allerede godkjente reguleringsplan med vist bebyggelse på Olsens Enke eiendommen, er det lagt opp til en bebyggelse som forsterker det etablerte og særpregede boligområdet med bl.a. antikvariske bygningsmiljøer og fredet landskap og kulturmiljø.

Byantikvaren har vurdert bebyggelsen i området, og går inn for bevaring, som et viktig industrihistorisk spor. Byantikvarens vurdering er gjort på oppdrag fra Bydelsutvalget, som ber om at det vurderes å fremme regulerings sak med sikte på vern av området.

NSB ser på mulighetsstudier av traséer for hurtigtogsbane som ikke er forenlig med Plan- og bygningsetatens forutsetninger om en naturlig og fremtidsrettet utvikling av området.

5. TUNNELL-ALTERNATIVET

Den miljøvennlige løsning for utbygging av jernbane i byområder er i dag å legge linjenettet under bakken. Selv om kostnadene ved dette er større vil samfunnet få investeringen igjen i form av større potensiale for byutvikling og redusert miljøbelastning.

En tunneltrase for fjerntog som tar ut rett vest for Nationalteateret stasjon må utredes.

En slik løsning muliggjør:

- Topplansløsning for Skøyen stasjon, med mulig stopp på underjordisk stasjon for hurtigtog. Eksisterende lengde på perronger og plattformer vil kunne beholdes på overflaten.
- Lokaltog vil kunne stoppe på Nationalteateret, Elisenberg, Skøyen og Lysaker. Lokaltrafikken kan gå i eksisterende spor fra Skøyen stasjon.
- Dette gir samtidig en god løsning for Skøyen stasjon som kollektiv-knutepunkt, noe som er i tråd med kommunens ønsker for utvikling av Skøyenområdet.
- Områdene øst for Skøyen stasjon og Olsens Enke-området vest for stasjonen vil kunne videreutvikles til attraktive utbyggingsområder.
- Bebyggelse kan bevares og boligområder spares for støy og annen forurensning.

6. VI KREVER AT NSB LEGGER OPP TIL EN BREDERE PLAN-PROSESS OG AT KONSEKVENsutredningsPROGRAMMET ENDRES

* LOKALE INTERESSER MÅ INVOLVERES I PLANPROSESSEN

NSB har i møter som har vært holdt gitt løfter om at de konsekvenser som er dokumentert og de alternativer som er lagt frem skal få en "grundig og seriøs behandling."

Bestum Vel forutsetter at dette vil skje og at vi vil bli holdt orientert og trukket med i den videre planprosess.

Det fremgår av meldingen at det er NSB selv ved Banedirektøren som fastsetter det endelige utredningsprogram i samråd med Miljøverndepartementet. Vi er overrasket over at det er delegert til forslagsstiller selv å ta stilling til de innvendinger som kommer i høringsrunden.

Vi vil henstille til involverte besluttede myndigheter å medvirke til at motforestillinger og gode forslag fra beboere og næringsliv i området og kommunale eier blir tatt hensyn til.

* TUNNELALTERNATIVER MÅ UTREDES

Vi krever at forskjellige tunnelalternativer utredes:

- tunnel fra Oslo S
- tunnel fra Nationalteateret stasjon
- tunnel som legges ned i bakken øst for Skøyen stasjon
- andre alternativer der tunnel eller nedsenket sporområde på Skøyen sparer eksisterende bebyggelse.
- flytting av Skøyen stasjon østover, med utbygging på ledige arealer øst for stasjonen

Disse alternativer må gis samme grundige behandling som de muligheter NSB har lansert.

*** STØYSONER MÅ BESTEMMES**

NSB må allerede nå ta stilling til et krav om at støysonen settes til 70m omkring høyhastighetsbanen. De utredninger som er foreslått tar kun sikte på å kartlegge omfanget av støyen. Høyhastighetsbaner er imidlertid allerede bygd ut i et så stort omfang i Europa at NSB kan trekke på disse erfaringene og utarbeide kartmateriale som viser konsekvensene når støysonene klart defineres som en gitt avtand til sporområdet. (jfr. meldingens s.37,39)

*** VERNEVERDIER MÅ REGISTRERES BEDRE**

Utredningsprogrammets fase 1 vil basere seg på eksisterende data omkring verneverdier i området. Det er imidlertid klart at det ikke er foretatt grundige nok undersøkelser av verneverdi på bebyggelse og natur i berørt område. Slike undersøkelser må igangsettes snarest. (jfr. meldingens s.37,39)

*** KONSEKVENSER FOR BOMILJØET MÅ PRESENTERES OG KONKRETISERES**

NSBs omtale av konsekvensene for boområdene vest for Skøyen stasjon er påfallende upresis. Det samme er tilfelle i det materiale som er sendt fra NSB til Oslo kommune. Her vies atskillig omtale til en rekke tekniske småproblemer, og for eksempel riving av et lite skur ved Skøyen stasjon. At 40 boenheter må fraflyttes og at 100 planlagte boenheter ikke kan realiseres omtales gjennomgående slik: "Linja går gjennom et mindre område med boliger der noen boliger må rives og noen planlagte boliger ikke kan bygges. (jfr. meldingens s.17,19)

Konsekvensene for landskapet omkring Skøyen stasjon for meldingens alternativer 1,3 og 4 må fremstilles i visualisert form.

*** KOSTNADER MÅ SES I SAMMENHENG MED DE TOTALE INVESTERINGER**

Som del av konsekvensutredningene må utredes hvordan en utbygging under overflaten vil influere på de totale utgifter som kommer i forbindelse med nytt dobbeltspor til Asker, ny Skøyen stasjon og Ringeriksbane. Vi vil hevde at merkostnadene ved et tunnelalternativ er marginale. Det er dessuten mye som tyder på at en slik løsning er den eneste rette på lenger sikt.

*** NSB MÅ GRIPE SJANSEN TIL Å BYGGE FREMTIDSRETTET OG MILJØVENNLIG**

Et lite land som Norge moderniserer ikke jernbanenettet ofte. Sett i forhold til de ressurser som er "gravd ned" i små og store bilveier omkring i landet er det ikke store beløp som nå overføres til jernbaneutbygging. NSB benevner imidlertid selv den utbygging som nå skjer som et løft som vil ha effekt "de neste hundre år".

Da må det være ekstra viktig å prioritere riktig, og tenke langsiktig. Det fremgår av den foreliggende melding at det finnes ganske omfattende planer for avlastningstunnel(er) for godstrafikk gjennom Oslo.Grefsen - Bestun banen er også aktuell fortsatt. (jfr. meldingens s.12,13.) I Stortingsmelding nr.35 - Norsk Jernbaneplan 1994 - 97 er dette nærmere beskrevet. Oslo-tunnelen omtales her som en flaskehals for togtrafikken gjennom byen. (jfr. stortingsmeldingens s-62-64)

Etter å ha lest disse plandokumentene sitter en igjen med inntrykket av at her er det mange planer som vil kunne realiseres i løpet av de nærmeste 10 - 20 år og som griper i hverandre; - Skøyen og Nationalteateret stasjoner ombygges, nytt dobbeltspor mot Asker påbegynnes og ny Ringeriksbane planlegges.

De planer som nå skal realiseres i Oslo i stort tempo representerer kanskje bare "lappverk" på eksisterende problemer?

Det må kreves at det som del av konsekvensutredningen legges frem en oversikt over den utbygging som er aktuell innenfor Oslo de nærmeste 10 - 20 år. NSB må legge frem en plan som viser hele jernbanenettet på overflaten og under bakken gjennom Oslo slik dette vil se ut om 20 år.

NSB må om det er mulig velge en utbygging som løser flest mulig problemer med ett "grep",- og som samtidig er miljøvennlig. Sett i et mer langsiktig perspektiv vil dette lønne seg også rent samfunnsøkonomisk.

Kommentarer til punkt 5 i vedlegget.

Tunnelalternativ er et langsiktig og miljøriktig alternativ

Den miljøvennlige og fremtidsrettede løsning for utbygging av jernbane i byområder er idag å legge linjenettet under bakken. Selv om kostnadene ved dette alternativ er større for NSB, vil samfunnet få investeringen igjen i form av større potensiale for byutvikling og redusert miljøbelastning.

- Hovedproblemet for NSB er distansen fra Oslo Sentralstasjon til Skøyen og det er først og fremst her ressurser og kapasitet skulle legges inn, bl.a. gjennom tekniske løsninger og trasévalg, som ville redigere avstanden og tiden mellom diverse tog, fordi:
 - driftsteknisk kan ikke fjerntog stoppe både på Oslo Sentralstasjon, Nationalteateret, Skøyen og Lysaker. Idag stopper alle typer fjerntog på Lysaker.
 - Idag passerer alle tog vestover på en ubenyttet og uferdig Elisenberg stasjon.
 - Lokalstasjoner trenger perronger/plattformer på 220 meters lengde. Fjerntog/hurtigtog vil trenge ca. 400 meters perrong/plattform.
 - Stoppetid for lokaltog skal være mellom 20 og 40 sek. på hver stasjon.
 - Begrensende faktor for øket kapasitet i Oslo-tunnelen er i hovedsak akselerasjon og retardasjon ved Nationalteateret stasjon.
- Dersom fjerntog får et alternativt trasévalg, vil kapasiteten ikke tilsi noe ekstra lokalspor på Skøyen stasjon. M.a.o. kan sporområdet på Skøyen stasjon prinsipielt opprettholdes innenfor dagens eiendomsgrenser.
- Godstog kjører i hovedsak utenfor rusj-tider i begge retninger og er således ikke et moment for et eget godsspor ved Skøyen.

NSBs forslag til trasévalg for nytt høyhastighetsspor og godstrafikk, løser således ikke problemene der det i hovedsak er mest nødvendig.

For å øke spor- og tunnelkapasiteten ifm. drift av fjerntog og lokaltog i Oslo-tunnelen, og for å spare vesentlige bolig- og utviklingsområder, foreslås derfor at NSB vurderer egen trasé for fjerntog rett vest for Nationalteateret stasjon. Dette muliggjør en eventuell toplansløsning for Skøyen stasjon, med sannsynlig underjordisk stasjon for hurtigtog/intercity-tog (og med en alternativ mulighet for stopp på Lysaker og Sandvika).

Denne løsningen vil gi lokaltogene (og østgående lokaltog) mulighet for øket kapasitet og i tillegg muliggjøre lokalstopp på Elisenberg stasjon, som et utvidet service-tilbud. M.a.o. vil lokaltogene således få mulighet til å stoppe ved Oslo S, Nationalteateret, Elisenberg, Skøyen og Lysaker. Hurtigtog/Intercity-tog kan således få stopp på Oslo S, Skøyen og/eller Lysaker, Sandvika osv. i egen trasé. Tunnel-løsning vest for Nationalteateret til Skøyen medfører ca. 2,5 km ny trasé under overflaten, men vil øke den totale sporkapasiteten både mht. lokaltog og fjerntog.

Med det foran nevnte alternativ, vil konsekvensene for drift, sikkerhet og øket kapasitet for NSB vesentlig forbedres der problemene kan synes tydeligst. Nærmiljøer ifm. byutvikling, luft- og støyforurensing vil positivt bedres og ytterligere barriere-effekter unngåes.



BÆRUM VELFORBUND

25 MARS 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

1. 3. 1993
DRAMMEN

393R

Nytt dobbeltspor Skøyen - Sandvika

Bærum Velforbund er paraplyorganisasjon for Bærums 50 velforeninger. Flere av disse velforeninger vil bli direkte berørt og vil forventlig etter hvert engasjere seg sterkt ettersom planene konkretiseres i form av kommunale planer og reguleringsplaner.

På nåværende stadium er planene såvidt generelle at lokal- miljøene har lite å bygge på.

Bærum har med sin beliggenhet og som "vertskap" for E18, betydelige trafikkproblemer av nær- og fjerntrafikk til og fra Oslo. BV ser derfor positivt på alle tiltak om omlegging til kollektivtrafikk. Av meldingen fremgår det at det nye dobbeltsporet fortrinnsvis vil bli reservert for fjerntrafikk. BV håper at en slik prioritering ikke vil bli absolutt, og at det vil la seg gjøre å etablere en lokalstasjon, f.eks. i Bekkestua/Stabekkområdet og ved Bærums Verk på Ringeriksbanen.


Nåværende E18 har i tillegg til å generere støy og forurensning den ulempe at den "deler" Bærum i to. Uten ved bruk av bil forflytter man seg ugjerne over denne "barrieren". Det vil være katastrofalt om den nye jernbanetraseen skal få en tilsvarende virkning og isolere store deler av sentrale Østre Bærum også mot nord. Et tunnellalternativ som alternativ 3 vil trolig forandre dette, samtidig som det vil redusere eller fjerne støyen helt fra de hurtiggående togene.

I Bærum Kommune arbeides det for tiden med et prosjekt "bevaring av kulturlandskap". Vi ser for oss at tunnellarbeider eller utgraving av dype skjæringer vil generere store mengder masse som må deponeres midlertidig eller permanent. Slike deponier må ikke etableres i områder der det vil virke skjemmende eller forandre landskapets karakter. I det hele tatt er det uønsket med slike deponier i Bærum.

Når det gjelder lokale konsekvenser av det planlagte sporet, må vurderingen av disse utstå til det foreligger konkretiserte planer, først i kommuneplanprosessen og deretter i lokale

reguleringsplaner. Vi vil anta at De kommer til å motta omfattende kommentarer fra BV's medlemsorganisasjoner når den tiden kommer.

Med hilsen
BERUM VELFORBUND



Ivar Kleiven
Formann

cc: Kommuneplansjefen
Rådhuset
Postboks 23
1301 SANDVIKA

C9

15 APR. 1993



Selskabet til Sandvikens Vel

Stiftet 1896

Postboks 32
1301 Sandvika, den

0493/6w

NSB Baneregion Sør,
Plankontoret,
3006 Drammen.

NSB ARKIVET DRAMMEN		Kont.no
Saksnummer	93/1566	
Arkivnr.	BS 552	

Vedr. Dobbelt spor Skøyen - Asker.

Forslag til konsekvensutredningsprogram er forelagt Styret i Selskabet til Sandvikens Vel, og ble tatt opp på årsmøtet den 30.3.93.

Sandvika, sentrum i Bærum Kommune, er under rask utbygging. Det gjelder næringsliv - forretninger og annet service virksomhet, tekniske og økonomiske konsulenter, undervisning og offentlig administrasjon.

Sandvika har allerede betydelige miljøproblemer og tilfredsstillende ikke de krav som et moderne samfund stiller. Miljøbelastningene skyldes i det alt vesentlige jernbane og veitrafikk, og vil, hvis det ikke blir vesentlige forbedringer, kunne bremse opp utviklingen og forslumme forholdene i Sandvika.

All erfaring i Norge og andre land viser at det er en klar sammenheng mellom en befolknings helsetilstand og den miljøbelastning den utsettes for. Dette gjelder så vel for støy som for vanlig luftforurensning.

Jernbanen, og det gjelder spesielt stålbroen over Sandvikselva er en meget sterk støykilde og en betydelig miljøbelastning for boliger, butikker og kontorer, kort sagt for all virksomhet i Sandvika.

Dagens støynivå må reduseres vesentlig. Samtidig er det et ufravikelig krav at den løsning som blir valgt for det nye dobbeltspor, må gi tilfredsstillende miljøforhold i Sandvika.



Selskabet til Sandvikens Vel

Stiftet 1896

Postboks 32
1301 Sandvika, den

- side 2 -

Det investeres betydelige summer i utbyggingen i Sandvika som kommunens sentrum. Skal disse investeringene bli vellykket, må miljøet tilfredsstille de strenge krav som utvilsomt vil bli stilt i fremtiden.

Styret til Selskabet til Sandvikens Vel konkluderer med fgl:

Miljøbelastningen som følge av NSB`utbyggingsplaner er uakseptable.

Forslaget er ikke fremtidsrettet og er i strid med NSB`mållsetting om tog som et miljøvennlig alternativ.

Eventuelt broer vil skjære gjennom tettstedet, potensiale for videre utvikling i Sandvika hemmes.

Støy ansees idag som miljøskadelig. All bebyggelse i Sandvika vil ved en broløsning bli rammet av dette. Sandvika er idag omgitt av et ringveisystem og 2 av Norges mest beferdede ferdselsårer.

Tunnel alternativet er en fremtidsrettet løsning.

Utvikling av jernbanen i by- tettsteds område ligger idag i å legge linjenettet under bakken. Selv om kostnadene ved dette er stor, vil samfundet få investeringene tilbake i form av større potensiale for utviklingen og redusert miljøbelastningen.

Vi krever at alternative løsninger utredes og at tettstedet Sandvika blir ansett som spesielt.

NSB er forpliktet til å bygge et tidsriktig og fremtidsrettet jernbane anlegg gjennom Bærum som tar vare på alle miljøaspekter.

Kopi av dette brev er sendt ordføreren i Bærum med anmodning om at kommunen gir arbeide med å bedre miljøforholdene i Sandvika



Selskabet til Sandvikens Vel

Stiftet 1896

Postboks 32
1301 Sandvika, den

- side 3 -

høy prioritet og påser at utvidelsen av jernbanen ikke vil gi uakseptable miljøforhold. Og ved dette støtter våre krav.

Sandvika, den 13. april 1993

For Selskabet til Sandvikens Vel

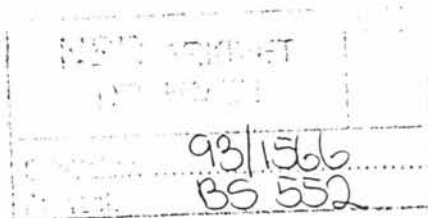
formann Knut Wøllo

Kopi: Ordfører Odd Reinsfelt
Rådmann Matz Sandman

20 APR. 1993

Østre Stabæks Vel
Postboks 178
1321 Stabekk

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen



Stabekk, 15.4.1993

Att.: regionsjef John Ole Grinde

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Det vises til NSB's melding utsendt i februar d.å.

7493
K4
Styret i Østre Stabæks Vel har med interesse gått i gjennom innholdet i meldingen. Vårt velområde befinner seg i hovedtrekk mellom punktene Lysaker Skole (Frembanen) og Strand, og er i nord avgrenset av Drammensbanen og i sør av E - 18. Vi ligger dermed helt inntil dagens jernbanetrase og er derfor naturlig nok svært opptatt av jernbanens fremtid.

Etter gjennomgang av meldingen finner vi å meddele følgende kommentarer :

1. Et nytt dobbeltspor i dagen parallelt med eksisterende trase mellom Lysaker og Høvik vil gripe så dramatisk inn i nærmiljøet at vi på det sterkeste må oppfordre NSB til å unngå dette. Slik vi ser det vil bomiljøet for svært mange mennesker bli sterkt forverret. Dessuten vil aktivitetsområdene langs jernbanelinjen på Nedre Stabekk bli delvis rasert. Vi tenker her på Frembanen og de tilknyttede grøntområder på nordsiden av jernbanen. Videre vil boligområdene langs Kveldsroveien og Markalleen bli sterkt berørt.

2. Slik vi ser det må tunnellalternativet være det eneste aktuelle alternativ mellom Lysaker og Høvik/Sandvika. Dette innebærer at alternativ 1 slik det er presentert i meldingen må avvises. Hvilke av de tre andre alternativer som bør velges har vi ikke sterke synspunkter på, men vi regner med at NSB's planavdeling vil gjøre detaljerte studier for å finne den beste løsning. Slik kostnadsoverslagene er fremvist, synes ikke økonomiske hensyn å tilsa at trasevalg i dagen er bedre enn tunnelltrase. Vi har tiltro til at NSB tar hensyn til våre synspunkter, og dermed vil satse på et trasevalg som i hovedtrekk er basert på tunnellvalg.

Blant beboerne i vårt vel er det svært mange faste NSB-brukere som daglig nyter godt av jernbanens transporttilbud. Etter vår oppfatning må det være i alles interesse å ytterligere forbedre jernbanetilbudet i Oslo-området, og vi tillater oss derfor å ønske NSB lykke til med det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Østre Stabæks Vel

Paul Erik Ravlo
formann

ENGERJORDET SAMEIE og VEL
Engerjordet 128
1300 SANDVIKA

16 APR. 1993

Tel.: 67 54 29 34
030-64 571

14. april 1993

24.93 *W*
NSB Baneregion Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

POSTEN POSTKONTOR	
93/1566	
BS	552

HØRINGSUTTALELSE - NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Ref.: Deres melding m/forslag til Konsekvensutredningsprogram av februar 1993.

Innledning

Vi er innforstått med at samfunnets behov kan komme i konflikt med enkelte borgeres interesser - og at det relevante lovverk sikrer at NSB/Samfunnet som utbygger er forpliktet til å unngå/ redusere negative effekter mest mulig - og til å gjøre ordentlig opp for ulemper og rettighetsreduksjoner som ikke er til å unngå.

I denne saken er Deres oppgave å foreslå løsninger på fremtidens transportbehov på de folkevalgte premisser - og vår oppgave er å påpeke ulemper/skadevirkninger som grunnlag for avbøtende tiltak og oppgjør som underlag for beslutningsfatterne.

Deres melding omfatter mange punkter som skal inngå i konsekvensutredningsprogrammene, men de sikter mest mot de store linjer - i store geografiske områder.

Forhold som berører nær- og bomiljø og de berørtes økonomi er stort sett utelatt. Vi legger derfor hovedvekten på disse i vår uttalelse:

1. Generelle forhold - planbindinger, miljøhensyn og økonomi
2. Nærmiljø og Bomiljø og beboerøkonomi
3. Geologi, setningsforhold og effekter for bygninger langs baner og veier
- * Vedlegg: NGI-rapport vedr. konsekvenser av prosjektet for Engerjordet..

KONKLUSJON

Vi støtter ingen av de forelagte fire alternativer.

Det må kreves underjordiske løsninger for høyhastighets- og fjerntrafikk på bane og vei ved planlegning i boligområder.

At etablerte og fremtidige boligområder skal deles opp i fem-seks langsgående striper mellom fjernmålbasert og tungtrafikkerte veier og baner med barriere-effekter, redusert trafikk-sikring/adgang til rekreasjonsområder samt luft- og lydforurensning kan ikke være akseptable overordnede føringer for utviklingen av fremtidige lokalsamfunn.

1. GENERELLE FORHOLD

Vi støtter det mål at mer trafikk skal over fra bil/vei til bane av miljøhensyn, men dette må skje slik at lokalmiljøene ikke forringes.

Bindinger for planarbeidet

Grunnforholdene er ikke avklart i de presenterte alternativer. I dette brev's kap. 3 dokumenteres svært vanskelige grunnforhold på Engerjordet - som ble spesielt observert ved VEAS-anlegget. På denne bakgrunn forventes en oversikt over grunnforholdene og hvordan det blir tatt hensyn til disse ved KU-2 og ved prosjektplanleggingen.

I meldingen fremstilles bl.a. den situasjonen som nå etableres i Sandvika som binding i valg av trase og løsninger (radius, hellning osv.).

Avklaringsbehov:

Vi ber om en oversikt over tidligere vedtak som kan binde oss nå - og om en bekreftelse på at de er basert på rimelige hensyn til folkets hørings- og påvirkningsmulighet i fremtidige, store saker (som dobbeltsporet, Ringeriksbanen, veiprosjekter osv.)

Vi ønsker angitt/estimert hvilke investeringer som er tapt om resp. bindinger må aborteres.

Med referanse til løsninger i andre områder forutsettes at teknologien ikke setter bindinger - og at alternative investerings- og driftsforhold kan dokumenteres basert på erfaringer fra andre prosjekter. Vi ser frem til å få vite mer om hvilke forhold som endrer investeringer og driftsøkonomi ved tunnel kontra de foreslåtte alternativ og hvor store differansene blir - inkl. erhverv og erstatninger.

Generelt om miljø

I meldingen adresseres temaer hvor virkninger av anlegg og drift skal "kartlegges og botemidler vurderes": Forurensning, støy, landskap og kulturmiljø, naturvernområder med plante og dyreliv, jord-/skogressurser, friluftsliv og rekreasjon.

Her blir det usikkerhet om hva som er god nok kartlegging og om økonomi for botemidler!

NB: Det er Banedirektøren som er tillagt myndighet til å avgjøre omfanget av kartleggingen i KU-sammenheng. (Dette er et betenkelig poeng som må tas opp politisk).

Kommuneplanen har bl.a. barn og ungdoms oppvekstvilkår som satsningsområde - med bl.a. skoler som oppvekstsentra - med heldagsskole fra seksårsalder. Ellers skal jo beboerne ha rimelig adgang til naboer, kollektivtrafikk, butikker, rekreasjonsområder og serviceinstitusjoner. Hva blir resultatet om etablerte og fremtidige boligområder deles opp i striper, mellom fjernmålbasert og tungtrafikkerte veier og baner?

Avklaringsbehov:

Tredimensjonal visualisering av barriere-effekter, skoleveier og trafiksikring, adgang til naboer og rekreasjonsområder - under anleggsperioden og i driftsperioden - for hvert alternativ (inkl. tunnel).

Det må tas hensyn til at Sandvika er vårt distriktssentrum hvor vi vil ha et fredelig miljø - uten togbruer, men med bussterminal, parkering og underjordisk jernbanestasjon..

Intet av miljøet forbedres ved bane og vei på dagstrekninger og i miljøtunneler, mens alt kan bevares ved tunnel - og i Sandvika vil det forbedres!

Samfunnsøkonomi

KU tar sikte på å belyse samfunnsøkonomiske effekter ved neddiskontering av visse forhold.

Her mangler vesentlige elementer i regnestykkene:

Ved beregninger av reduserte personskader ved overgang fra vei til bane må det vises separat effekten av at ulykkesfrekvensen vil øke fordi alle lokalveier er skoleveier!

Anleggsøkonomien synes holdt utenfor i beregningene - denne må med og vise atskilt erhverv og erstatninger. Økonomioversikten må vise grovspesifikasjoner og forutsetninger for hvert alternativ - inkl. nye tunnel-alternativ.

Under punktet Transportkostnader må det vises atskilt effekten av et nærmere definert bedre tilbud for lokaltrafikk på bane (benevnt som ikke vurdert i meldingens pkt.2.1).

Økonomioversiktene skal inneholde referanser til forutsetninger og erfaringer fra tilsvarende prosjekter - og må gis en slik form at de gir nødvendig utsagnskraft for de som skal påvirke og de som skal foreta valg mellom alternativer - og for etterkontroll overfor utredende organer.

Siden reiseopplevelse for reisende på dagslystrekninger er tatt med som et poeng, må forventet variasjon i driftsinntekter vurderes pr. alternativ - og da satt opp mot tilsvarende ulemper for bomiljø og for markedsverdi for eiendommene forårsaket av dagdrift og av godstog på natten.

2. NÆRMILJØ og BOMILJØ og BEBOERØKONOMI

Juridisk sett har jo en nabo adgang til å planlegge hva som helst for sin eiendom - og må først underkaste seg lovens spilleregler ved gjennomføringen. Når imidlertid en nabo som NSB planlegger noe som vil ha svært sterk innvirkning på hundretalls naboer, må det i hvertfall vekke til billighetsbetraktninger - hos planlegger og politikere:

2.1 Problemer i meldingsfasen

Denne fasen omfatter konsekvensutredning og planarbeid før trasevalget og skaper usikkerhet og utrygghet om hva fremtiden vil bringe for de berørte beboere. Det vil ikke være marked for boligen om beboeren vil/må flytte av ulike årsaker (f.eks. ved jobbskifte i disse urolige tider). Han er i denne fasen i en meget vanskelig økonomisk situasjon - som han helt sakesløst er kommet opp i - han hverken ønsker eller har anmodet om dobbeltspor med intercity-tilbud.

Avklaringsbehov:

Vi vil ha dokumentert i KU-1 at NSB vil engasjere autoriserte takstfolk som ved ordinære salgstakstprosedyrer etablerer en oversikt over takstverdi for berørte eiendommer før og etter at utbyggingsplanen ble kjent. Herunder NSB's definisjon for "berørte" eiendommer - og NSB's retningslinjer for å holde de berørte skadesløse.

2.2 Problemer i planfasen.

Denne fasen omfatter kommunedelplan og reguleringsarbeid etter at trasevalget er gjort. Usikkerheten fra meldingsfasen vil nå være over for de fleste - særlig dersom det raskt besluttes et rent underjordisk alternativ. Ellers er en del beboere kommet fra asken til ilden: Avhengig av avstand til dobbeltsporet vil deres bolig være uomsettelig eller sterkt verdireduert.

Avklaringsbehov:

Vi vil ha dokumentert i KU-1 de kriteriene NSB legger til grunn ved avgjørelse av hvilke eiendommer som helt eller delvis overtas/eksproprieres og en grundig innføring i oppgjørssatser og betingelser ved ekspropriasjon og annen overtakelse.

2.3 Problemer i utbyggings- og driftsfasen.

Ref.: naboloven av 16.6.61: "Ingen må ha, gjøre eller sette i verk noe som er urimelig eller unødvendig til skade eller ulempe for naboen ...".

Utbyggingsfasen vil innebære støy, forurensning av luft og vann, vibrasjoner, tungtransport og massedeponier. Alle veier i distriktet er skoleveier som blir trafikkfarlige og det blir betydelige barriere-effekter overfor naboer, kollektivtrafikk, butikker og serviceinstitusjoner.

I driftsfasen kan dette i varierende grad bli permanente ulemper avhengig av trasevalg og løsninger - dersom det ikke velges dyp-tunnel.

I områder med vanskelige grunnforhold - som på Engerjordet - kan det oppstå setninger både i anleggs- og driftsperioden som fører til problemer med dører/vinduer, sprekker/vanninnslag i grunnmur, feil fall i kloakk osv. (dette - og krav til setningsmålinger etc. er nærmere dokumentert i kap. 3). Det er nødvendig med forutsigbarhet ved konstatering og konsekvensbehandling ved evt. uheldig utvikling:

Avklaringsbehov:

Vi ønsker bekreftet i KU-1 at NSB vil engasjere autoriserte takstfolk som skal dokumentere eiendommenes status for og etter anleggsperioden, lage arbeidsbeskrivelser for evt. nødvendige reparasjoner og/eller fastsette ulempe-erstatninger også for situasjoner som fremgår av kap. 3. Den enkelte beboer forutsettes å motta kopi av alle slike dokumenter som angår ham.

3. GEOLOGI og SETNINGER

Grunnforhold og trasevalg kan gi sterke utslag i setninger som skader boligene. På Engerjordet forårsaket grunnforholdene skjevsetninger på inntil 25-30 cm frem til 1976. Dette endret seg ytterligere etter VEAS-tunnelen, men forholdene er nå stabile.

Autoriserte takstmenn har fastslått betydelige ulemper og verdireduksjoner. Iflg. etablerte bygningsstandarder ville 48 hus blitt underkjent ved ferdigbefaring og ved et tilsvarende antall hus ville entreprenøren måttet foreta omfattende reparasjoner. Et mindretall hus er upåvirket av setningene.

De autoriserte takstmenn og NGI tror området fortsatt vil være stabilt om det ikke skjer terrengoppfyllinger eller senkning av grunnvannsnivået.

Beboerne har opprettet et fond på ca. 2,5 Mkr for å redusere den enkeltes utrygghet.

NSB's planer for dobbeltspor nær Engerjordet skaper nettopp den situasjonen som faginstansene mener kan gi dramatiske konsekvenser for våre hus.

Vi har derfor fått Norges Geotekniske Institutt til å gjøre en ny vurdering i lys av NSB's planer. Denne rapporten følger som vedlegg og danner den faglige referanse for disse forhold.

3.1 Setningsmålinger

Det er utført regelmessige målinger på ca. 130 bolter på våre hus siden 1976. VEAS påtok seg kostnadene for målingene i sin anleggsperiode og har fulgt opp med selektive målinger i drifts-årene hittil.

Avklaringsbehov:

Vi vil ha bekreftet at NSB engasjerer oppmålingsfirma for måling av nivå- og skjevsetninger for eiendommer langs banen - herunder ca. 130 bolter på Engerjordet som har vært målt siden 1976. Planen må omfatte målinger for anleggsstart, hvert halvår i anleggsfasen og hvert år i ti år deretter .

3.2 Grunnvann og poretrykksendringer

I vedlagte NGI-rapport vises risikoen for lekkasje av grunnvann inn i tunnel som kan gi setninger på hus i nærheten - f.eks. husene på Engerjordet.

Uansett tunnel-type for dobbeltsporet må det sikres mot slike grunnvannslekkasjer - og at evt. endringer dokumenteres.

Avklaringsbehov:

Vi vil ha bekreftet at NSBi KU-1 vil dokumentere relevante måledefinisjoner m/toleransegrenser, og et måleprogram som dekker situasjonen for oppstart, i anleggsfasen og i driftsfasen - med rapportering til berørte vel og eiendommer.

3.3 Vibrasjoner

Den vedlagt NGI-rapport påviser at rystelser kan overskride tillatte grenser for nærliggende bebyggelse - både i anleggs- og driftsfasen.

Det refereres her til internasjonale standarder og midlertidig norsk standard med akseptable grenseverdier under forskjellige betingelser (bl.a. grunnforhold, trafikkart og -hyppighet).

Avklaringsbehov:

Vi vil ha bekreftet at NSB i KU-1 vil dokumentere relevante måledefinisjoner m/toleransegrenser, og et måleprogram som dekker situasjonen i anleggsfasen og driftsfasen - med rapportering til berørte vel og eiendommer.

3.4 Deponi av gravemasser

Setningsstabiliteten på Engerjordet er avhengig av at det ikke foretas større masseforflytninger og -lagring. I vedlagte NGI-rapport angis risikoforutsetninger og målekriterier.

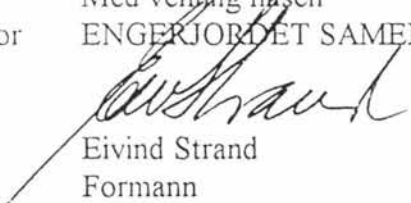
Avklaringsbehov:

Vi vil ha bekreftet i KU-1 at NSB vil helt unngå deponier på/ved Engerjordet.

Avslutningsvis vil vi understreke at vi alltid er tilgjengelig for nærmere avklaring av det vi har skrevet og referert til. Vi ønsker å bidra til et tillitsfullt samarbeide for å finne den beste helhetsløsningen - og ser frem til at NSB vil dele med oss all relevant informasjon - særlig ut fra de avklaringsbehov vi har spesifisert foran.

Med sikte på dette organiserer vi et utvalg av ressurspersoner med relevant kompetanse og budsjetterer tilstrekkelige midler til assistanse fra rådgivere.

Med vennlig hilsen
for ENGERJORDET SAMEIE og VEL


Eivind Strand
Formann

VEDLEGG

NGI-rapport 930016 av 22.3.93

Nytt dobbeltspor NSB Skøyen - Asker.
Vurdering av konsekvenser



Eivind Strand
Engerjordet 128

1300 SANDVIKA

30 mars 1993
f:\brukere\ms\ae\brv\9

930016 - Nytt dobbeltspor NSB Skøyen-Asker Vurdering av konsekvenser

Det vises til møte onsdag 17 mars d.å.

I det etterfølgende har vi beskrevet hvilke problemstillinger som bør utredes av NSB som en del av planprosessen ved valg av trasé for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Selv om disse vurderingene er gjort spesielt for Engerjordet, er de gyldige for alle løsmasseområder/dyprenner som kan bli berørt av den nye jernbanen.

SETNINGER

Tunneldrenasje

Ut ifra erfaringer med tidligere tunnelanlegg i Oslo-området, inkludert avløpstunnelen til VEAS som strekker seg fra Lysaker til Slemmestad, kan det oppstå lekkasje av grunnvann inn i en slik tunnel. Dette sees spesielt i områder med svakt og oppsprukket fjell.

Dersom det er lekkasje inn i en fjelltunnel, vil dette vanligvis medføre en permanent reduksjon av poretrykkene der det er løsmasser over fjellet, og med en avtagende effekt i økende avstand fra tunnelen.

Våre konklusjoner fra VEAS-anleggets innflytelse på poretrykkene ved Engerjordet er at det kan ha vært en viss reduksjon av trykkene pga lekkasje av grunnvann inn i tunnelen, med tilhørende setninger på bebyggelsen. VEAS-tunnelen ligger på kote 0 ca. 200 m fra sentrale deler av Engerjordet.

Muligheten for at en evt. jernbanetunnel kan gi poretrykksreduksjoner med tilhørende setninger på bebyggelsen på Engerjordet er derfor til stede og må utredes spesielt. De viktigste faktorene som bestemmer omfanget av en slik påvirkning er avstanden til tunnelen, hvor dypt tunnelen blir liggende i fjellet og lokal geologi/grunnforhold. Lekkasjeproblemer kan løses ved injisering av tetningsmiddel i fjellet, men det oppnås ikke alltid en helt tett tunnel selv etter injiseringen. En permanent betongutføring kan derfor også vise seg nødvendig.

Deponier av gravemasser

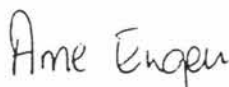
Et deponi av utgravde masser på terreng vil medføre en tilleggsbelastning på terrenget og gi setninger over tid dersom det er løsmasser under deponiet. Enhver midlertidig eller permanent deponering av gravemasser nær inntil eksisterende bebyggelse på Engerjordet kan derfor være uheldig med tanke på framtidige setninger og skjevsetninger av bygninger. Forenklet kan man si at man får setninger på terreng i en avstand fra kanten av deponiet tilsvarende tykkelsen av løsmassene over fjell, som også kan være et kriterie for at problemstillingen utredes nærmere.

VIBRASJONER

Rystelser både fra anleggsfasen og driftsfasen av jernbanen kan overskride tillatte grenser på nærliggende bebyggelse. Vedlagt dette brevet er et notat som omhandler vibrasjoner fra jernbanetraffikk generelt. Ut ifra dette notatet, kan det generelt antydes at jernbanetraséer beliggende nærmere Engerjordet enn 100-150 m kan medføre uakseptable vibrasjoner i driftsfasen, dersom også banen ligger på bløt grunn.

I anleggsfasen er det vesentlig vibrasjoner fra sprengning som kan gi problemer, med skade på bygninger. For slike problemer foreligger det nå et forslag til norsk standard: "Vibrasjoner og støt i byggverk - Veiledende grenser for sprengningsinduserte vibrasjoner", NBR F98192. Typiske grenseverdier etter dette standardforslaget vil for de aktuelle husene være 20 mm/s - toppverdi, men må vurderes avhengig av grunnforhold. Ved langvarig anleggsvirksomhet kan sjenanse pga. vibrasjoner også måtte vurderes.

Med hilsen
for NORGES GEOTEKNISKE INSTITUTT


Arne Engen

Vedlegg

Vibrasjoner fra jernbanetrafikk

Orientering

Togtrafikk på den planlagte jernbanen fra Skøyen til Asker kan medføre sjenerende lavfrekvente vibrasjoner i bygninger langs linjen. Spesielt der banen går på bløt leire og hvor også husene ligger på leire kan det bli uakseptable vibrasjoner i betydelig avstand. Der det er sandgrunn er vibrasjoner sjelden et problem. Der banen går på fjell og husene ligger på løsmasser eller omvendt, er det ikke eksempler på at sjenerende vibrasjoner er oppstått. Der banen går på fjell, spesielt i tunnel, og husene ligger på fjell kan jernbanen medføre hørfrekvente vibrasjoner som gir utstråling av støy fra gulv, vegger og tak. Dette betegnes strukturlyd, og blir ikke diskutert nærmere her.

Godstog gir noe mere vibrasjoner enn passasjertog. Spesielt tunge godstog med mange like vogner kan gi kraftige vibrasjoner på bløt grunn. Vibrasjonene øker noe med kjørehastighet, men økningen er gjerne beskjedent i hastighetsområdet 70 til 120 km/t, men dette avhenger sterkt av jernbanemateriellet. Ujevnheter i skinnegangen gir betydelig økning av vibrasjonene. Godt justert skinnegang er derfor viktig for å redusere vibrasjonsproblemene. Et tungt banelegeme som ved dobbelt spor, eller dyp masseutskifting, gir reduserte vibrasjoner nær banene. Det er imidlertid eksempler på at vibrasjoner på lenger avstand (> ca. 30 m) blir like store som ved et lettere banelegeme. På avstander under ca 50 til 70 m betyr tog lengden lite for vibrasjonsnivået. For større avstander gir lange tog noe mere vibrasjoner enn korte.

Forventede vibrasjoner

Figur 1 sammenstiller resultater fra vibrasjonsmåling langs en rekke banestrekninger på løsmasser. Figuren viser vibrasjonsnivå som funksjon av avstand til senter av nærmeste spor. I figuren er det lagt inn tre kurver med kraftig strek. Disse er ment å representere typiske verdier for dobbeltsporet bane på bløt leire og sand. Det er forutsatt god justering av skinnegangen, og typisk NSB materiell ved kjørehastighet omkring 90 km/t. Kurvene er representative for dype, homogene løsmasseavsetninger. Det må gjøres oppmerksom på at lokale grunnforhold kan endre vibrasjonsforplantningen betydelig.

Grenseverdier for vibrasjoner

Norsk standard NS-ISO 2631, "Veiledning for bedømmelse av hvordan vibrasjoner og støt i bygninger virker inn på mennesker", er vedtatt trukket

tilbake. Som midlertidig norsk standard vil da gjelde ISO-2631-2 "Evaluation of human exposure to whole-body vibration".

Denne standarden gir i et informativt vedlegg antydning av grenseverdier. For boliger er disse ca. 0,2-0,4 mm/s, frekvensveiet, tidsmidlet på dagtid og ca. 0,14 mm/s, frekvensveiet, tidsmidlet om natten. Dette er vibrasjoner på grensen av det som kan oppfattes. Ved et fåtall togpasseringer kan grensene settes høyere.

Norge og Sverige har stedvis meget bløt leire, der vibrasjoner forplanter seg svært godt. Svært få andre steder har slike grunnforhold. De meget strenge kravene i ISO-2631 anses derfor urimelige under slike forhold. Sverige har vedtatt en egen standard SS 460 4861 "Vibration och stöt - Mätning och riktvärder för bedömning av komfort i byggnader" 1992. I denne standarden settes grenseverdien mellom 0,4 og 1,0 mm/s, frekvensveiet, tidsmidlet.

NGI, sammen med NBI har nylig avsluttet et FoU prosjekt for NSB og Vegdirektoratet. Her diskuterer vi grenseverdier. Det er anbefalt to grenser:

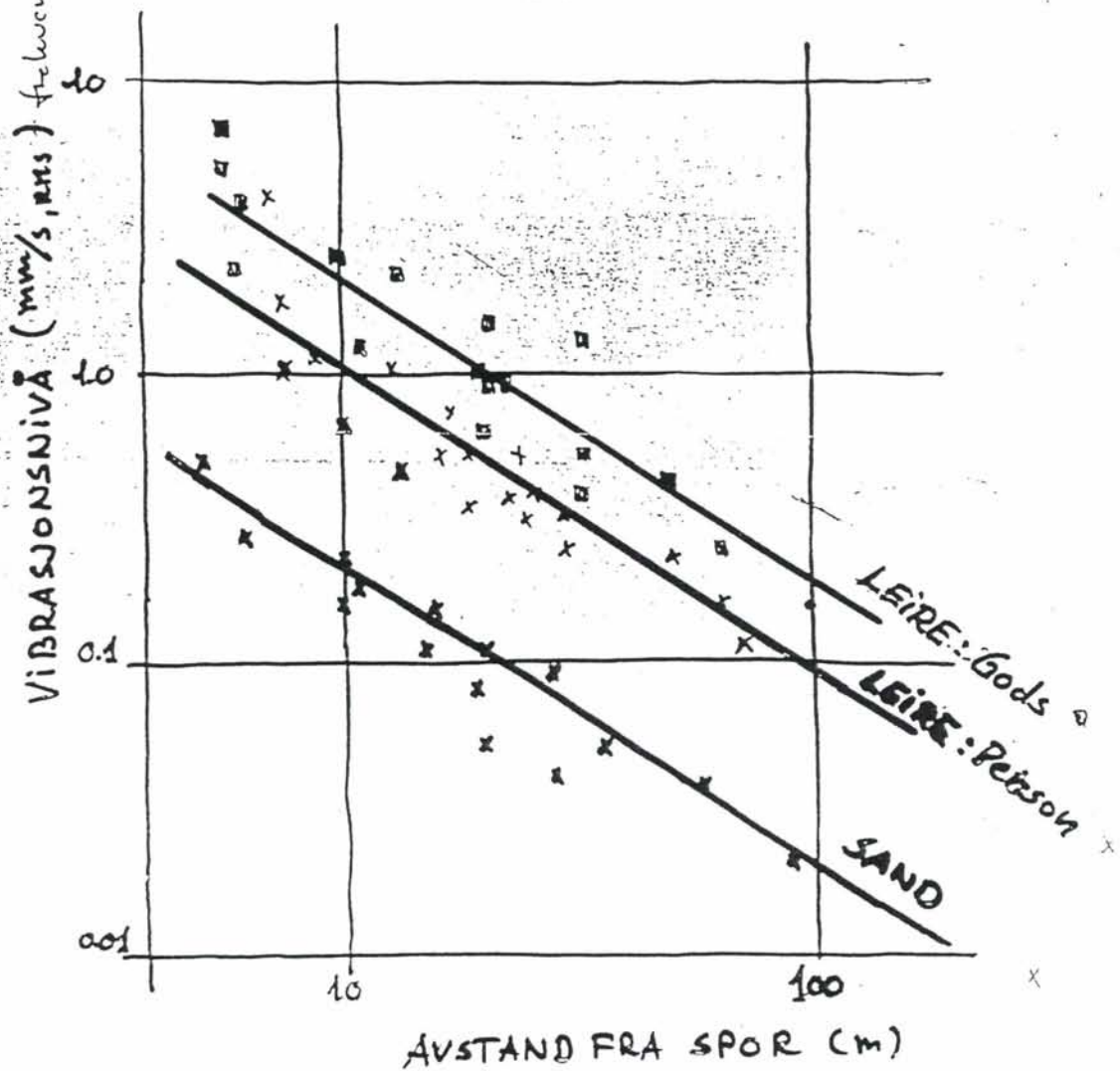
En anbefalt grense for nyanlegg etc.:	~0,3 - 0,6 mm/s
En øvre grense for det som kan aksepteres:	~1,0 - 1,4 mm/s

Det vil om ikke lenge bli igangsatt et arbeide med en egen norsk standard på dette området.

Figur 1 angir vibrasjoner i bakken, mens standardens grenseverdier refererer til vibrasjoner på gulv i hus. Vibrasjoner fra jernbane vil vanligvis forsterkes når de overføres inn i bolighus. Typiske forsterkningsfaktorer for bolighus i tre er mellom 1 og 5. Dersom 2.0 antas som en typisk forsterkningsfaktor, må de grenseverdiene som er nevnt over divideres med denne faktoren, dersom de skal refereres til vibrasjoner i bakken der huset står. Ved å sette grenseverdien til $0,3/2 = 0,15$ viser figuren at vibrasjoner over denne verdien kan forventes innenfor en avstand 100-150 m, dersom ikke spesielle tiltak gjøres.

VIBRASJONSnivå (mm/s, RMS) frekvensvernet - Uten fastener

VIBRASJONER FRA JERNBANE



16/11
p. data

CF

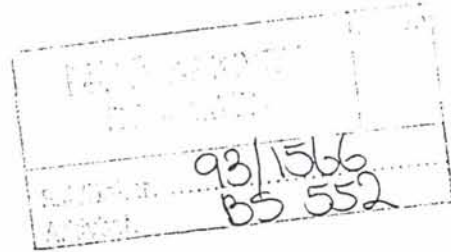
15 APR. 1993

Løkkeåsen Vel
v/Formann Per Linna
Lillehagveien 83,
1300 SANDVIKA

Blommenholm 13. april 1993

NSB, BANEREGION SØR
PLANKONTORET

3006 DRAMMEN



VEDR. NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

Løkkeåsen Vel er via pressen blitt kjent med planleggingen av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Vellet er ikke blitt informert på annen måte.

Vi har etter forespørsel fått tilsendt en informasjonsmappe vedr. dette.

Den foreslåtte utbygging vil belaste vårt Vel med økte støyproblemer og støvplage. I tillegg vil Vellet bli sterkt belastet i anleggsperioden.

Vi vil på det sterkeste protestere mot den planlagte utbygging og foreslå som alternativ at traseen legges i tunnel under hele boområdet.

Vi ber vennligst om å få tilsendt all dokumentasjon og videre utredning om prosjektet.

På forhånd takk!

Med vennlig hilsen
Løkkeåsen Vel

Per Linna
formann

Arne Ruud
kasserer

20 APR. 1993

NSB
Baneregion Sør
Strømsø Torg 1
3000 DRAMMEN

93/1566	
BS 552	

Høvik, 16.4.93

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
Melding etter Plan- og Bygningsloven Kap. VII-a

Styret i Høvik Vel sender med dette sine kommentarer til ovenstående. Vi har ikke til hensikt på nåværende stadium å gå inn i en detaljert vurdering av meldingen og dens fremlagte alternativer. Derimot vil vi fremme noen prinsipielle betraktninger om meldingens innhold og måten den er frembragt på.

UTGANGSPUNKT

Etter å ha gått gjennom meldingen har vi bl.a. merket oss følgende:

- * Som aktuelt område for ny trasè for dobbelt jernbanespor (og ny E-18) i tillegg til de eksisterende gjennom sørøstre Bærum refereres det konsekvent til "Vestkorridoren". Dersom dette hadde vært et ubebygget område stående til disposisjon for ulike formål kunne betegnelsen muligens være på sin plass. For oss som bor her er området noe helt annet; nemlig bolig-, skole- og rekreasjonsområde for et betydelig antall mennesker i kommunen.
- * I meldingen slås det fast at "Det forventes at Vestkorridoren inn mot Oslo gjennom Asker og Bærum vil få en stor trafikkøkning i årene fremover." Det sies ikke et ord om hvilke forutsetninger og ikke minst prioriteringer som ligger til grunn for denne "forventningen".

Et antall personer tilsvarende halvparten av Oslos befolkning fraktes daglig ut og inn av hovedstaden over bygrensen. For planleggere og utbyggingsforkjempere er dette tydeligvis ikke nok, enn si et signal til å tenke annerledes. Det tas i meldingen bl.a. høyde for "økte muligheter for regionens befolkning for å gjøre bruk av Oslo-områdets sosiale og kulturelle tilbud."

- * Det argumenteres bl.a. med at "I dagens sysselsettingssituasjon vil en slik infrastrukturutbygging representere kjærkomne arbeidsplasser."
- * Konsekvensvurderinger skal gjøres for likt og ulikt. Av de mer oppsiktsvekkende finner vi plante- og dyreliv og "de reisendes synsopplevelser" (!). Det eneste vi ikke finner noe konkret om er hensynet til det betydelige antall beboerne som direkte og indirekte berøres. Her skal hus rives, personer tvangsflyttes og etablerte boligmiljøer raseres, uten at vi kan se at dette maner til noen form for ettertanke hos utrederne.

- * Det er benyttet et ukjent antall timeverk over en periode på minst et og et halvt år for å fremme meldingen, inkl. en relativt detaljert planlegging av fire utvalgte trasèer. Vi kan konstatere at dette er utført i form av "kartstudier", til overmål på kart som er så gamle at boligfelt som har eksistert i 10 år ikke er kommet med. Deretter skal "almennheten" i praksis få noen få uker til å danne seg en mening om et tiltak som ville bli et av de mest dramatiske i kommunens historie hva konsekvenser angår.

KONKLUSJON

Det ovenstående illustrerer noen av de mange og viktige urimeligheter vi finner ved meldingens innhold og måten den er frembragt på. På denne bakgrunn er vår holdning til tiltaket utvedtydig:

- A) Med de miljøproblemer som allerede eksisterer er det overhodet ikke akseptabelt med noen jernbanetrasè som inkluderer dagstrekninger for høyhastighetstog gjennom etablerte boområder i Bærum Kommune.
- B) Etter som Transportutredningen ikke foreligger, finner vi det ikke godtgjort at behovet for en kapasitetsøkning som skissert i meldingen er tilstede og rettferdiggjør en investering på 1.5 - 2.0 mrd. kroner. Det må stilles som et absolutt minstekrav til forutsetninger for et slikt prosjekt at behovet er dokumentert før detaljplanlegging igangsettes. Nye arbeidsplasser i anleggsperioden og andre bieffekter er irrelevante i denne sammenheng.
- C) Det eneste alternativ det kan ha noen hensikt å bruke ytterligere penger på å utrede er sammenhengende tunnell gjennom Bærum.
- D) Vi kan ikke på noe tidspunkt akseptere som argument for utbygging "at planleggingen nå er kommet så langt at det er for sent å endre planene". Dette gjelder også i forhold til den igangsatte ombyggingen av Sandvika stasjon.

Vi vil med dette gjøre vår stillingstagen til prosjektet utvedtydig klart for tiltakshaverne.

For Høvik Vel/Styret



Steinar Kulsrud



Per A. Johannessen

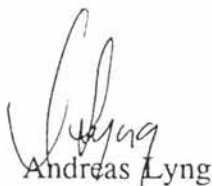
Brit Burmo



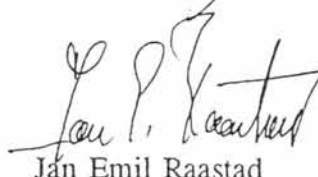
Gustav Bergthun Hansen



Jan Petter Håkonsen



Andreas Lyng



Jan Emil Raastad



15 APR. 1993

C9

Blommenholm 1993-04-13

NSB Baneregion Sør
Plankontoret

3006 DRAMMEN

20.4.93/Avr

NYTT DOBBELTSPOR NSB SKØYEN-ASKER HØRINGSUTTALELSE FRA BLOMMENHOLM VEL.

I INNLEDNING

Blommenholm Vel mottok ved brev fra NSB datert 11.02.93 Melding etter plan- og bygningslovens kap. VII-a om nytt dobbeltspor NSB Skøyen-Asker ("Meldingen"). Meldingen omfatter tiltak som berører beboerne som er medlemmer av Blommenholm Vel på en slik måte at vellet er formell høringsinstans.

Det endelige trasévalg vil etter Meldingens s. 6 bli endelig fastlagt ved behandling av kommunedelplanene for Bærum kommune. Blommenholm Vel har på denne bakgrunn sett det som maktpåliggende å avgi høringsuttalelse også til Bærum kommune, for på den måte i størst mulig utstrekning å påvirke den endelige beslutning om trasévalg.

I Meldingen er det på s. 2 opplyst at det er av særlig interesse å få kommentarer til det fremlagte forslag til konsekvensutredningsprogram og til de temaer som der er listet opp for utredningene. Denne uttalelse vil derfor i hovedsak konsentrere seg om merknader til det fremlagte forslag til konsekvensutredningsprogram, jfr. pkt. III nedenfor.

Det fremgår av Meldingen flere steder at NSB har arbeidet med planer om nytt dobbeltspor siden 1991. Blommenholm Vel beklager at vellet ikke er blitt informert på et langt tidligere stadium i planleggingsprosessen. Det ville vært naturlig om de berørte vel hadde blitt orientert i forbindelse med idéseminaret vedrørende nytt dobbeltspor i november 1991.

Hovedmålsettingen med denne uttalelse er å gjøre rede for det syn og de forhold som fører til at bare trasé utenom eller i en tunnel dypt under Blommenholm-området kan aksepteres av Blommenholm Vel.

Postgiro nr.:
3072881

Bankgiro nr.:
1627 07 10399

Vellet ønsker et åpent og tillitsfullt samarbeide med Bærum kommune og NSB for i størst mulig utstrekning å legge forholdene til rette for å forene de involverte parters interesser.

II TILTAKET OG DETS VIRKNINGER FOR BEBOERNE I BLOMMENHOLM VEL

Det er innledningsvis grunn til å beklage at Meldingen bare i grove og ufullstendige trekk gjør rede for dobbeltsporets skadelige virkninger for beboerne i Blommenholm Vel.

Vellet vil understreke at beboerne på Blommenholm fra før av er meget sterkt belastet ved gjennomgangstrafikk. Det vises her til nåværende E18 og Stasjonsveien med tilhørende plager knyttet til støy, rystelser og støv. I tillegg til dette må det pekes på at NSB's nåværende spor gir vesentlige ulemper for beboerne på Blommenholm. I tillegg kommer de betydelige miljøproblemer som er knyttet til Fornebu flyplass med støy, forurensning, trafikk tetthet m.v.

Området er således allerede meget tungt belastet, og Meldingens forslag til trasévalg har utløst meget sterke reaksjoner blant beboerne på Blommenholm. I møte i Blommenholm Vel 05.03.1993 fremkom det en rekke vektige innvendinger mot de foreslåtte traséalternativer. Samtlige av de foreslåtte traséer vil medføre omfattende skader og ulemper for beboerne på Blommenholm.

Samtlige av NSB's traséalternativer vil på en uheldig og ødeleggende måte gripe inn i områdets infrastruktur.

Samtlige traséalternativer vil i større eller mindre grad være sterkt ødeleggende for det lokale bomiljøet. Det pekes her på betydelig økning i plager knyttet til støy og rystelser. Blommenholm Vel frykter at de såkalte "miljøtunneler" vil være meget skadelige for bomiljøene. Vi kan ikke se at Meldingen gir et korrekt bilde av dette problem.

Meldingen sier at kun "noen få hus må rives" på Blommenholm. Det uheldigste traséalternativet vil etter vellets undersøkelser nødvendiggjøre riving av ca. 20 boliger. Kartgrunlaget som er brukt ved utformingen av Meldingen synes å være klart foreldet. F.eks. er det nye boligfeltet ved Ballerud ikke å finne, noe som har medført at et av NSB's traséalternativer er lagt gjennom området på en meningsløst ødeleggende måte.

Meldingen angir selv at det på samtlige traséalternativer er nødvendig med "omfattende anleggsarbeide". Et slikt anleggsarbeide vil utløse såvel kortsiktige som langsiktige skadevirkninger av betydelig omfang for de lokale bomiljøer. Dette kan kun unngås ved å gå utenom eller ved valg av dyptliggende tunnel og ved hensiktsmessig plassering av de nødvendige tunnelinnslag.

Et nytt dobbeltspor i dagtrasé eller såkalt miljøtunnel vil føre til betydelig verdifall på de boliger som ligger i de mest utsatte områdene. I en lengre periode vil det dessuten være umulig å selge boliger. Det er allerede registrert betydelig

verdifall og store vanskeligheter ved omsetning av eiendommer på Blommenholm. Dette rammer i urimelig grad hus- og tomteeiere som av tvingende årsaker må avhende sin eiendom i perioden frem til trasé er valgt og forholdene er endelig avklart. Blommenholm Vel går ut fra at NSB, som ansvarlig for at denne situasjonen er oppstått, vil hjelpe til med å finne tilfredsstillende økonomiske løsninger i slike tilfeller.

Vi vil ikke unnlate å nevne at den delen av samtlige traséalternativ som går i dagen eller miljötunnel gjennom Blommenholm-området, går gjennom et område med spesielle miljøkvaliteter. Denne karakteren vil bli vanskelig å opprettholde dersom det velges dagtrasé eller miljötunnel. Det gjøres spesielt oppmerksom på at den eneste gjenværende bygning fra Blommenholm gård ligger midt i traséalternativene 1 og 2. Denne bygning er registrert som bevaringsverdig kulturminne.

Sist, men ikke minst, vil de foreslåtte traséalternativer få sterkt ødeleggende virkning for Blommenholm og Ramstad skoler. Blommenholm skole har allerede betydelige støyproblemer knyttet til det eksisterende spor. Dersom det velges et alternativ med daglinje eller miljötunnel, vil skolen bli liggende mellom to jernbanespor.

III MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAMMET

Blommenholm Vel ser det ikke som sin oppgave å drøfte eller å ta stilling til det generelle spørsmålet om et nytt dobbeltspor er ønskelig, hensiktsmessig, eller økonomisk forsvarlig. Vellet forventer at disse spørsmålene blir grundig belyst og vurdert i konsekvensutredningsprogrammet for fase 1, på så lang sikt som nødvendig for å rettfærdiggjøre en investering av den størrelse det her er tale om.

1. Miljøkonsekvenser.

Blommenholm Vel mener at Meldingen ikke i tilstrekkelig grad har vurdert tiltakets virkninger for miljøet, herunder helse og livskvalitet for beboerne. Av ialt 43 sider er ca. 4 sider viet konsekvenser for miljø og natur samt samfunnsmessige konsekvenser. Det sies i Meldingen videre at det ikke foreligger utredninger med hensyn til utslipp til jord og vann, og at det ikke er utført beregninger for den fremtidige støysituasjonen. Blommenholm Vel krever at det legges betydelige ressurser i den forestående utredning av miljøkonsekvenser. Denne utredningen må ikke knytte seg til de generelle miljøkonsekvenser, men må være konkret og rettet mot valg av traséalternativ. Det er uklart hva det betyr når det i Meldingen s. 37 angis at støyforhold skal utredes på et "overordnet nivå". For Blommenholm Vel er det maktpåliggende at støyforholdene skal utredes allerede i fase 1 og knyttes til det enkelte traséalternativ. Det er Blommenholm Vels klare oppfatning at en slik konkret og detaljert miljøutredning vil føre til at dobbeltsporet må legges utenom eller i tunnel dypt under Blommenholm-området.

2. Ringeriksbanen.

I NSB's forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-1997, "Ny kurs for jernbanen", er det på s. 51 gjort rede for planer om ny trase mellom Oslo og Hønefoss for å forkorte Bergensbanen. Det heter i Meldingen s. 12 at planen om Ringeriksbanen

"vil få konsekvenser for det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker".

I "Mulighetsstudiet" av mars 1992, Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, heter det på s. 25 følgende:

"Løsning mellom Ringeriksbanen, nytt og eksisterende dobbeltspor i Sandvika bør løses i sammenheng med utforming av Sandvika stasjon
....."

Det er derfor behov for en omfattende utredning vedrørende samordning av Ringeriksbanen og nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Dette er spesielt påtakelig når det i "Ny kurs for jernbanen" s. 51 er opplyst at prosjektet om Ringeriksbanen foreslås oppstartet i 1996/97 med ferdigstillelse i planperioden 1998-2001. I Meldingen s. 13 er det opplyst at antatt byggestart for Ringeriksbanen er 1996. Blommenholm Vel mener det er nødvendig å utrede forholdet mellom Ringeriksbanen og det nye dobbeltspor Skøyen-Asker i sammenheng med planen om nytt dobbeltspor.

3. Sandvika stasjon.

Meldingen anfører på s. 15 at Sandvika er et sentralt trafikknutepunkt i Bærum, og at Sandvika stasjon er aktuelt avgreningssted for Ringeriksbanen. Det vises også til "Mulighetsstudiet" s. 25, jfr. sitatet ovenfor. Blommenholm Vel er på denne bakgrunn sterkt opptatt av at Sandvika stasjons rolle utredes nærmere både i forhold til nytt dobbeltspor, i forhold til Ringeriksbanen og med hensyn til parkering av de reisendes biler.

Det er ikke gitt at Sandvika stasjon skal være stoppested for nytt dobbeltspor eller for Ringeriksbanen. Såvel "Mulighetsstudiet" som Meldingen postulerer nærmest at Sandvika stasjon skal være stoppested såvel for det nye dobbeltspor som for Ringeriksbanen. Blommenholm Vel mener dette er et sentralt forhold som må utredes nærmere.

Dersom det besluttes at såvel det nye dobbeltsporet som Ringeriksbanen skal innta Sandvika stasjon, oppstår spørsmålet om den nærmere utforming av Sandvika stasjon. På dette punkt er det i Meldingen s. 15 angitt følgende:

"Alle NSB's spor bør ligge i samme høyde for å ha mulighet til å veksle mellom sporene både ved vanlig drift og vedlikehold. Det nye dobbeltsporet bør tilpasses den terminal/stasjon som nå er under bygging."

Blommenholm Vel mener at en løsning hvor dobbeltsporet føres frem til en stasjon ved Sandvika under bakken bør vurderes. En slik løsning vil ha vesentlige miljø-

messige fordeler knyttet til nærmiljøet i Sandvika og vil ventelig også være fordelaktig i forhold til en mulig avgrensning fra dobbeltsporet til Ringeriksbanen. En underjordisk stasjon vil også ventelig være i overensstemmelse med miljøvern-departementets forutsetning om å unngå inngrep i overflatemiljøet ved Engervannet. Av denne grunn, og av hensyn til miljøproblemene i Sandvika sentrum, må det utredes om en ny stasjon bør ligge i plan under Sandvika.

4. Grunnforholdene under Blommenholm.

Meldingen har etter vellets mening den åpenbare mangel at den ikke har utredet en trasé i tunnel dypt under Blommenholm. Etter de foreløpige undersøkelser som Blommenholm Vel har foretatt, antas det at grunnforholdene er akseptable for en tunnel dypt under Blommenholm.

Siden en trasé utenom eller tunnel dypt under Blommenholm er de eneste løsninger som ivaretar interessene til Blommenholm Vel på en forsvarlig måte, må det nedlegges betydelige ressurser i en slik utredning.

5. Utredning av tunnel dypt under Blommenholm-området.

Når det gjelder de økonomiske sider ved bygging av tunnel dypt under Blommenholm-området, vises det til omkostningsoverslag angitt i "Mulighetsstudiet" s. 26. Det fremgår her at prisen for Tunnel III, den mest kostbare tunnelloøsningen (miljøtunnel?), er 120-150.000,- kr/m, mens tunneler i fjell koster fra 55 - 85 000,-kr/m . Vellet antar derfor at kostnadene favoriserer en tunnel dypt under Blommenholm i stedet for dag/miljøtunnel-trasé. Etter disse opplysninger, vil en miljøtunnel medføre store meromkostninger i forhold til en tunnel i fjell.

Bortfall av erstatninger ved grunnerverv og riving av hus vil alene representere en betydelig kostnadsreduksjon ved en dyptliggende tunnel. Det vises her til at "Mulighetsstudiet" s. 26 angir at grunnervervet er anslått til kr. 1,5 mill. pr. bolig. Blommenholm Vel mener dette er urealistiske lave anslag, og minner om at ca. 20 hus kan måtte rives under gitte traséalternativ bare i Blommenholmområdet.

Blommenholm Vel kan vanskelig tenke seg at den nødvendige senkning av profilen på de aktuelle traséer vil medføre store vansker av teknisk eller økonomisk karakter. Det vises her til at en tunnelloøsning også vil føre til vesentlige fordeler med hensyn til å unngå skader og ulemper i anleggstiden, og at en slik tunnelloøsning ikke vil påføre beboerne på Blommenholm varig verditap på boliger.


IV DET VIDERE ARBEID

Blommenholm Vel har fremmet de foranstående synspunkter også via Bærum kommune. Vellet ønsker et åpent og tillitsfullt samarbeide med Bærum kommune og NSB med sikte på å komme frem til en løsning alle parter kan godta. Etter vellets

oppfatning må dette føre til en trasé utenom eller i tunnel dypt under Blommenholmområdet. I denne for vårt område meget vesentlige sak ønsker vellet å bli holdt løpende informert via vellets kontaktperson.

For Blommenholm Vel


Laila Hovelsen


Olaf Jacob Willums

Kontaktperson:

Laila Hovelsen
Bjerkåsen 23

1300 SANDVIKA

Tlf.: 67 54 64 47

C 70



MALURTAASEN VEL

31 MARS 1993

Stiftet 1. februar 1914

Bærum kommune
v/rådmannen
Postboks 23

1301 SANDVIKA

NSB ARKIVET	
STADEN	
93/1566	
BS 552	

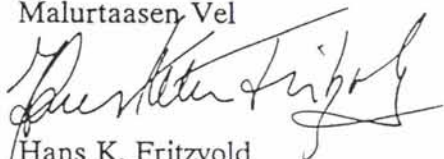
29. mars 1993

NSB'S MELDING OM KONSEKVENSTREDNING FOR NYTT DOBBELTSPOR MELLOM SKØYEN OG ASKER

Vedlagt oversendes vår uttalelse om ovennevnte sak med bud i henhold til avtale med H. K. Lingsom.

Malurtaasen Vel ble orientert av NSB om planene for et nytt dobbeltspor på sitt årsmøte 19. mars 1993. Vedlagte uttalelse er basert på de kommentarer som fremkom på årsmøtet. Uttalelsen skal styrebehandles på Vellets møte i april. Det tas forbehold om godkjenning av uttalelsen.

Med hilsen
Malurtaasen Vel


Hans K. Fritzvold

Vedlegg

Kopi m/vedlegg: Bærum Velforbund
NSB Baneregion Sør, Plankontoret

**NSB: NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
MELDING MED FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM DATERT FEBRUAR
1993**

UTTALELSE FRA MALURTAASEN VEL

INNLEDNING

Malurtaasen Vel grenser til NSB fra Vollsveien i nordøst til tidligere Myra Stasjon i sydvest. Vellet ligger som en meget utsatt oase som prøver å holde stand mot tettstedsutviklingen mellom Lysaker og Stabekk samt prøver å opprettholde et utpreget villamiljø med smale, gammeldagse veier på tross av økende fremmedtrafikk gjennom området.

To av NSB's alternativer vil direkte berøre området: Alternativ 1 og 2. Trasé-alternativ for avlastning av E18 berører også området. I tillegg frykter Vellet konsekvensene av trafikkmaskinene på Lysaker når disse åpnes for full trafikk 1. april i år. Ringvirkningen innen vårt og våre naboområder er dessverre ikke utredet, og avbøtende tiltak er ikke planlagt.

Vellet ser med frykt på hva som har skjedd med bomiljø i Osloregionen etter gjennomføring av store trafikkanlegg og ønsker å unngå tilsvarende for vårt område. Vi minner NSB om at utviklingen av Vellet i meget stor grad er et resultat av jernbaneutviklingen og togtrafikken over stasjonene Lysaker, Myra og Stabekk i årene 1900 - 1960.

KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM

Malurtaasen Vels uttalelse baseres på følgende:

- FASE 1: Konsekvensutredning på overordnet og prinsipielt nivå felles med Statens Vegvesen
- FASE 2: Parallell konsekvensutredning separat for NSB og Statens Vegvesen rettet mot kommuneplanprosessen.

Med dette som bakgrunn ønsker Malurtaasen Vel å uttale seg om "de alternative strategienes virkning for lokal-samfunnet".

FASE 1

1. Traséalternativ og arealbruk

Vellet går imot enhver reduksjon av sitt villaareal og alternativ som vil gi økt støy og andre ulemper i tillegg til de Vellet allerede har i dag og vil få fra igangværende utbygging av samferdselsanlegg.

Vellet ber NSB vurdere sine alternativ ut fra en total samfunnsmessig økonomi hvor kostnadene for reduserte miljøkvaliteter for berørte beboere samt eventuell videre ødeleggelse av bomiljøene som følge av trafikkbelastningen tas med.

Vellet er uenig med NSBs uttalelser i pkt. 2.5.1 "Konsekvenser for miljø. Natur og landskap" om deponiproblemer. Tunnelmassene kan ved positiv, fremtidsrettet planlegging utgjøre en ressurs som bl.a. kan selges til de mange utbyggings- og utviklingsprosjekter i Osloregionen

som førsteklasses masse. Ved god koordinering og planlegging kan tunnelmassene gi NSB inntekter (ref. NSB og E6 i Østfold samt NSB og E16 ved Voss og Voss-Bulken).

2. Samfunnsmessige konsekvenser

Malurtaasen Vel ber om at de negative virkninger for trasé alt. 1 og 2 med nedbygging og reduksjon av eksisterende miljøer også tas med under punktet om Utbyggingsmønster. Samfunnet må også "betale" for slik utvikling.

3. Kostnader

Kostnadene nevnt i pkt. 1 og 2 over må tas med under Kostnadsberegningene (pkt. 4.2.6).

4. Malurtaasen Vel ber om at presentasjonen ovenfor det enkelte Vel gjøres på planer i målestokk 1:5000.

FASE 2

1. Tiltakets konsekvenser for miljø

Malurtaasen Vel ber om at våre kommentarer nevnt for fase 1 tas med i utredningen om Landskap og kulturmiljø.

2. Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser

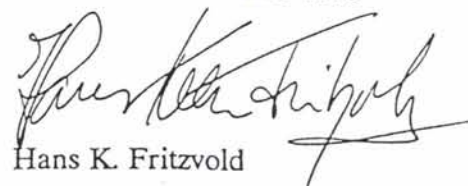
Punktet Utbyggingsmønster og boligbygging foreslås av NSB å være det samme som for fase 1. Malurtaasen Vel er uenig i dette og foreslår videre bearbeiding i fase 2, bl.a. basert på kommentarene som kommer i fase 1. Videre må dette utvikles til et presentasjonsmateriale bl.a. på kartet i målestokk 1:1000 for presentasjon overfor berørte Vel.

3. Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggsperioden vil strekke seg over flere år. Det er derfor ikke nok å se på konsekvenser av selve anleggsarbeidet. Malurtaasen Vel ber om at langtidseffekter av en lang og omfattende utbygging også tas med i vurderingene.

4. Malurtaasen Vel ber om at presentasjonen overfor det enkelte Vel gjøres på planer i målestokk 1:1000.

Malurtaasen 26. mars 1993



Hans K. Fritzvold

mark

30 MARS 1993

C11

POST ARKIVERT	DRAMMEN
93/1566	BS 552

Tanum Vel
c/ Per Christensen
Tanumvn. 109 C
1300 Sandvika
tlf. 67541355

1300 Sandvika 28.03.93

393
Rv

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
MELDING OM KONSEKVENSENTREDNING

Vi viser til Deres brev 11.02.93

Tanum Vel har studert Deres melding datert februar 1993 som omhandler forslag til tidsplan og program for konsekvensutredning fase 1 og 2. Vellet har ingen kommentarer til det utredningsprogram som er beskrevet i kapitel 4.

For Tanum Vel er det en del av linjetraseen mellom Sandvika og Billingstad som er av interesse. Slik traseen er angitt på alternativ 5 og 8 og i sin helhet lagt i tunnel, ser det ut til at beboerne blir lite berørt når banen engang blir ferdig. Vellet tar forbehold dersom det skjer en endring med linjen under den videre planlegging.

Vellet stiller seg imidlertid noe skeptisk til hva som kan skje i en fremtidig anleggsperiode, ikke minst i forbindelse med en mulig avgrening til en fremtidig Ringeriks-bane, men meldingen gir ingen holdepunker for å vurdere det.

Tanum Vel ber om å bli holdt underrettet om den videre utvikling.

Med vennlig hilsen
Tanum Vel



Per Christensen
formann

C 12

Lysaker Vel ved
Stein Øgrim
Nordråks vei 17
1324 Lysaker

25 MARS 1993

DRAMMEN 1

11/247

B5 552

Lysaker 23. mars 1993

NSB
Baneregion sør
Plankontoret
3006 Drammen

Kopi: Bærum kommune ved rådmannen.

Uttalelse om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Styret i Lysaker Vel har drøftet planene for nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker. Det ene av alternativene der sporet kommer ut i dagen ved Marstranderveien, vil berøre vårt velområde merkbart.

Etter hva vi får opplyst skal det nye dobbeltsporet ha en samlet bredde på 60 meter. Det sier seg selv at det i våre dager er utenkelig å brøyte fram et slikt spor gjennom den tettbebyggelsen som vi har hele strekningen fra Skøyen til langt ut i Asker. Tanker om slike massive inngrep i tettbebyggelse og boligområder ble i vårt land forlatt for godt for 10 – 20 år siden.

NSB har også nevnt den turistmessige siden ved å ha dagtrase på strekningen. Vi finner det helt klart at dette hensynet må vike i dette tilfellet. Strekningen Asker-Skøyen tilbakelegges med den farten disse togene skal ha, på ca. 9 minutter, og den turistmessige siden ved å se en så rask revy av Asker og Bærum vil være svært liten.

Det følger av dette at den eneste løsningen for nytt dobbeltspor er tunnel hele veien gjennom tettbygd strøk. Utredningen som vi har fått, viser i tillegg at prisforskjellen mellom dagtrase og tunnel ikke er særlig stor. I utredningen antydes priser på dagtrase på 850 mill. kr. mot 980 mill. kr. for tunnel.

Styret vil imidlertid også kommentere de tunneltraseene som er valgt. Lysaker er nå blitt et stort sted når det gjelder antall arbeidsplasser. Lysaker Vel er interessert i at de som arbeider på Lysaker har et godt kollektivtilbud blant annet for å redusere bilkjøringen i området. Vi mener at et godt forslag vil være å la det nye dobbeltsporet gå i tunnel under det nåværende sporet på Lysaker. Da er det enkelt å gi tilknytning mellom hurtigspor og lokalspor på Lysaker via heis, og flere tusen arbeidsplasser får en meget god tilknytning til de mer langtrekkende togene som skal gå på hurtigsporet.

Lysaker Vel ved

Stein Øgrim

Stein Øgrim
formann

DNK

15 MARS 1993

C 75

Fagerstrand VEL

Postboks 177, 1322 Høvik.



NSB Bane
Baneregion Sør
3006 Drammen

NSB ARKIVET DRAMMEN		Krosskode
Sak/Doknr.	93/1566	
Arkivbet.	BS 552	

Deres ref.: 93/1566
BS 552

Vår ref.:

AM

HØVIK, 10/3 1993.

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker
Melding etter plan- og bygningsloven kap. VII-a Høring.

Vårt styre har behandlet konsekvensutredningen
og valgt én alternativ trasé.

Fra vårt syn vil vi anbefale alternativene 2 - 3 eller 4.

Når det gjelder alternativ 1 vil dette nødvendigvis med-
føre ytterligere støybelastninger for beboerne. (Vi har
tidligere bedt om støyskjerm).

Vi ber derfor om at alternativ 1 ikke blir valgt.

Vilken
Vilken
Anne Wilken

Bekkestua Vel

C14

— Stiftet 1922 —
Tilsluttet Bærum Velforbund

1340 Bekkestua
dato 10. mars 1993
ark nr. 6.4

12 MARS 1993

NSB Baneregion Sør,
Plankontoret,

3006 DRAMMEN

NSB ARKIVET		Klass.kode
DRAMMEN		
Saksnummer	93/1566	
Arkivbet.	BS 552	

15.3.93
Klar

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN- ASKER
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN KAP. VII-a
HØRING

Det vises til brev datert 11.2.1993.

Bekkestua Vel innser nødvendigheten av et nytt dobbeltspor i tillegg til det gamle på strekningen Skøyen-Asker.

- I tillegg til at nytt spor vil bedre tilbudet til trafikantene på fjerntogene, forutsetter vi at det også fører til bedret kollektivtilbud til trafikanter som sokner til det gamle sporet når dette i større utstrekning kan reserveres for lokaltrafikk.

- Det nye sporet bør legges slik at det er til minst mulig sjenanse for lokalmiljøet. Det vil si at sporet i størst mulig grad bør legges i tunnel.

- Byggingen av nytt spor bør sees i sammenheng med ny Ringeriks-bane.

Med hilsen
for Bekkestua Vel

Arne Finn Næssum
Formann

Vel-t086.AN

Øvre Høn vel
v/ Per O Nos
Hofstadåsen 7
1370 ASKER

14 APR. 1993

Høn, den 13.4.93

NSB ARKIVET DRAMMEN		Kass. kop
Sak/Doknr.	93/1566	
Arkivbet.	B5 552	

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

193.

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker; vestkorridoren

Øvre Høn Vel vil med dette komme med følgende kommentarer til NSB sin melding av 15. februar 1993.

På grunn av den store trafikkøkningen gjennom årene og ikke minst som følge av utskiftningene av tresviller med sviller av betong har beboerne langs jernbanens trasé opplevet en uforutsett og sterk økning av støybelastningen med alle tenkelige negative virkninger.

Det er følgelig med stor interesse vi leter etter meldingens omtale av hvorledes NSB vurderer de fremtidige støyforhold. Under det aktuelle avsnitt, meldingens side 23, er det med tilfredshet vi kan lese om muligheter for å få redusert støyplagen, spesielt når det gjelder godstog nattetid.

Ut fra de støyplagene som beboerne langs dagens trasé opplever fra godstog om natten, ansees det som nødvendig å henstille NSB om at man anvender muligheten for å avvikle denne støybelastende trafikken i sin helhet på det nye dobbeltsporet som man nå prosjekterer.

Basert på de punktene som er nevnt i avsnittet støy og vibrasjoner på side 39 bør man sørge for at tungtrafikken i størst mulig utstrekning skjer på det nye dobbeltsporet da dette over lange strekninger vil bli bygget i tunnel.

Øvre Høn Vel synes ellers at den planen som er lagt ut til høring vil representere en forbedring for vårt område og ser fram til realisering av den nye traséen.

for Øvre Høn Vel



Per O Nos

C 76

22 MARS 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

93/1566
BS 552

Asker, 18. mars 1993

1393 Plnr

HØRINGSUTTALELSE

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN
KAP. VII-a

Asker stasjon og omegn vel omfatter mesteparten av Asker sentrum. I denne saken tar vi sikte på å representere beboerne i området, næringsliv, brukere av sentrum og brukere av jernbanen. Styret i vellet behandlet saken i møte 11. mars 1993.

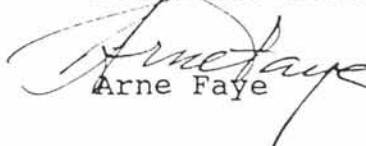
1. Vi er enig i at utbygging av jernbanen på nærtrafikk- og intercity-strekninger i tett befolkede områder nå bør prioriteres, f eks i forhold til fortsatt utbygging av veinettet på de samme strekninger.
2. En ny dobbeltsporet bane for hurtigere og mer direkte tog vil styrke Asker som kommunikasjonsknutepunkt. Det vil også være en fordel for det store antall dagligreisende med tog.
3. Vi innser at innføring av en ny bane via tunnel til nåværende Asker stasjon vil skape problemer i anleggstiden og mulige miljøproblemer/støy på lengre sikt. Vi regner med å få kommentere dette i en senere fase av planleggingen.
4. Det foreslåtte program for utredninger om tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn synes å oppfylle alle rimelige krav. Det er positivt at første fase av utredningen vil være felles med Statens vegvesen.

Vi savner i Meldingen en nærmere orientering, og NSBs prioritering, av andre utbyggingsplaner i området- som Ringeriksbanen, Gardemobanen og ny Oslotunnel. Vi antar at hvis f eks Ringeriksbanen skal bygges først, blir dette første etappe av "høyhastighetsbanen" Skøyen-Asker.

Vi stiller spørsmålsteget ved den høye kurveradius som er lagt til grunn for skisserte traseer. Det er urealistisk å regne med at en betydelig del av banenettet kan få en slik standard i overskuelig framtid, at høyhastighetstog (200 km/t) kan nyttes. Det synes da bedre å satse på utvikling av raskere materiell, som det svenske krengetoget, med en fart på ca 150 km/t.

Med vennlig hilsen

for Asker stasjon og omegn vel


Arne Faye

NSB
93/1566
BS 552

1393/1600

Asker, den 18.3.93

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER HØRINGSRUNDE

I sammenheng med denne fasen i planleggingen og den aktuelle høringsrunde, vil vi komme med våre synspunkter på opplegget så langt.

1. BESKRIVELSE AV VÅRT BOOMRÅDE

Boområdet som hører til Vipeveien og Omegn Vel avgrenses av E 18 mot øst, jernbanen mot vest og "Hønsjordet" mot nord. Området har ca. 80 boligenheter med ca. 100 familier. Den eldste bebyggelse er fra 1958 og området har en sentral beliggenhet, bl.a. m.h.t. ASKER SENTRUM:

2. STØY/FORURENSNINGER

Med E 18 og jernbanen som "grenser" og en innflygingstrasé til Fornebu over området, er støy- og forurensningsbelastningen til tider ganske stor. Nå synes det som om vi også må forberede oss på nok et negativt element, vibrasjoner i grunnen.

3. BYGGING AV NYTT DOBBELTSPOR KONSEKVENSER

Av brosjyren som fulgte "Meldingaen" fremgår det bl.a. at linjeframføringen før Askertunnelen legges øst for nåværende dobbeltspor og med en åpen trasé før tunnelen. Dette fremgår ikke så klart av de to skisserte løsningene i "Meldingaen"; Alternativene 5 og 8. Selv om det i beskrivelsen er uttrykt en usikkerhet m.h.t. innføringen av det nye dobbeltsporet til Asker stasjon, velger vi å tro at den foran nevnte linjeframføringen er det mest realistiske alternativ. Vi velger i alle fall å ta utgangspunkt i denne løsningen for våre reaksjoner.

Med et nevnte 25 m frie rom langs sporet i tilleggsareal, vil linjeframføringen nødvendigvis medføre at "ny grunn" må stilles til disposisjon for legging av de nye sporene. Da en del av området bebyggelse dessverre ligger nær opp til nåværende trasé, synes det helt klart at en del boliger, anslagsvis 8 til 9 enheter, må saneres. For den gjenværende del av bebyggelsen som blir liggende ganske nær den nye linjeframføringen vil, i tillegg til økt støynivå fra begge sporene, vibrasjon komme inn som ennå et negativt element. Da har vi blitt belastet med den 4. av alle tenkbare negative dimensjoner i et boområde, støy m.v. fra veq, jernbane og luft

og nå også vibrasjoner i grunnen. Boområdet vil naturligvis komme meget dårlig ut økonomisk/markedsmessig og trivselmessig.

For slike inngrep som det nå legges opp til i et etablert boområde, er det vel ikke unaturlig at en eller annen form for kompensasjon skal kunne kreves. Dette er et forhold som vi beboere må ta stilling til.

4. INFORMASJON

Vi forutsetter at det vil bli lagt opp til omfattende informasjonstilbud også i denne første fase av planleggingen.

Vi går videre ut fra at NSB og muligens også kommunen vil ta et slikt informasjonsansvar og vi imøteser en bekreftelse på dette.

Asker Kommune har fått kopi av dette brevet.

Vennlig hilsen



Kjell Emanuelsen

Leder

Trollhaugen 6 1370 ASKER

D ORGANISASJONER, FORENINGER,
GRUNNEIERE OG ANDRE



OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD

Sammensatt av sju medlemmer med ansvar for å opprettholde og utvikle friluftsliv og naturvern, herunder sikring av og kvalitetsoppdrag i Akershus, Buskerud, Østfold og fylke

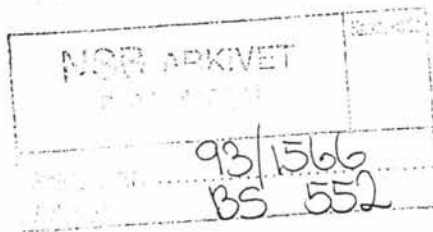
Kontor: Riflegt. 13. 0470 Oslo • Tlf. 22 95 28 16 Fax 22 18 02 90

D1

Vår ref.: 4.41.21 UH/-

Deres ref: 93/1566 BS 552

19 APR. 1993



Oslo, 14-04-93

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Uttalelse til NSBs melding om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Generelt:

OOF støtter en satsning på høyhastighetstog og ser spesielt positivt på et samarbeid mellom NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus for å avklare rollefordelingen mellom veg og jernbane i første fasen av utredningen. Et bra kollektivtilbud vil forhåpentligvis minske behovet for en større veiutbygging. Dette stiller krav til en grundig og langsiktig jernbaneplan.

Kommentarer til fase 1 av konsekvensutredningen:

Transportbehov og arealbruk:

I henhold til meldingen skal vurderingen av transportbehovet, transportutredningene for vestkorridoren og Ringeriksbanen sees i sammenheng. I denne vurderingen bør det også sees på en samlet jernbaneplan og en koordinering av de forskjellige planene utover selve vestkorridoren.

En ny bane fra Skøyen til Asker forbedrer kapasitetet mot vest men løser ikke styringen av pendlertrafikken.

Utbyggingen i vest og Gardermobanen i øst vil få konsekvenser på utviklingsretninger og tettstedsutviklingen. De allerede idag eksisterende flaskehalsene vil bli ennå trangere.

For å avhjelpe dette og skape en bedre og raskere kollektivløsning for store befolkningsgrupper bør en ringbane rundt Oslo sentrum utredes.

En utredning av de forskjellige banenettene er også viktig med hensyn til arealbruk og minimalisering av inngrep i sårbare naturområder og boligområder som f.eks. rundt Skøyen.

Trasévalg og miljøkonsekvenser:

Ifølge meldingen skal de framlagte alternativene konsekvensutredes. Etter vår mening er det svært viktig at også andre alternativer, som foreslås i denne høringsrunden, enten det gjelder hovedalternativer eller alternativer til delområder, blir med i utredningen.

Framleggingen av en avveining mellom kollektivtransport og veiutbyggingen med hensyn til miljøkonsekvenser er meget positiv, men meldingen legger ikke fram noen utredningsalternativer for å forminske El8s eksisterende miljøproblemer. Tunnelalternativene må avveies for både El8 og jernbanen og for begge i sammenheng.

Planlegging av et korresponderende kollektivtilbud bør skje parallelt med planleggingen av dobbeltsporet. Dette er viktig for å få full utnyttelse av dobbeltsporet, finne fram til stasjonenes plassering og trasévalget.

Når det gjelder friluftsinteressene er det også viktig med en bra tilknytning til andre kollektive transportmidler.

Virkningene fra høyhastighetsbanen når det gjelder støy og sikkerhet har betydning for rekreasjonsområder. En detaljert utredning om støynivået bør foretas for å kunne vurdere eventuell støyskjerming og sikkerhetstiltak for mennesker og dyr også langs rekreasjons- og friområder.

Hensyn til friluftslivet og rekreasjonsområder:

Kartgrunnlaget i meldingen er meget dårlig og det er vanskelig å komme med noen konkrete uttalelser til alternativene. I det videre arbeid er det behov for nøyaktige kart i annen målestokk. Generelt har friluftsinteressene ikke fått bred nok omtale og faglig vurdering og henvisningene til kommuneplanene er ikke tilstrekkelig. Vurderingen av friluftsliv og rekreasjon bør også inneholde en analyse over hvilke brukergrupper som benytter de forskjellige områdene. Det er spesielt viktig at områder som benyttes av barn, unge og eldre ikke blir berørt. Dette er særlig de små friområdene i nærmiljøet.

Landskapet bør analyseres som et selvstendig tema, spesielt bør konsekvensene av fyllinger og skjæringer vurderes. Samspillet mellom landskap og vegetasjon og særtrekkene i området må opprettholdes.

Kommentarer til fase 2 i konsekvensutredningen:

Problemfeltene som er listet opp går ikke i detalj, men gir en oversikt over det som skal utredes. Også her gjelder de samme anmerkningene som for fase 1.

Men også i annen fase bør andre alternativer for jernbanetraséen vurderes, spesielt forskjellige tunnelalternativer med hensyn til inngrepet i landskapet, naturområder og boligstrøk.

En grundig undersøkelse av grunnforholdene er viktig for vurderingen av tunnelloesninger.

For en vurdering av inngrepets omfang er det også viktig å se på håndteringen av steinmassene fra tunnelene med alternative løsninger.

Når det gjelder registreringen av områder for friluftsliv skal disse utredes i sammenheng med barrierevirkningen av jernbanen. Det er viktig å knytte grøntområder sammen og å ha gode turveiforbindelser.

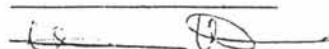
Når det gjelder konsekvenser i anleggsperioden bør det også sees på sikre skoleveier og hinder for friluftslivet i nærmiljøet.

OOF anser den foreslåtte kontakt med brukerorganisasjoner for vurderingen av større rekreasjonsområder og nærfriluftsområder som meget positiv.

Vennlig hilsen

Tore Hauger

Tore Hauger
gen.sekr.



Ulla Hahn
konsulent

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus, miljøvernavdelingen ✓
Akershus fylkeskommune, miljøvernavdelingen ✓
Oslo kommune, park- og idrettsvesenet ✓
Oslo kommune, miljøvernetaten. Avdeling for natur- og miljøvern ✓
Bydelsutvalg 1, 25 ✓
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus ✓
Kontaktutvalget for velforeningene i Oslo ✓
Bærumsmarkas Venner ✓
Naturvernforbundet i Bærum ✓
Bærum Velforbund ✓
Asker kommune, park og friluftsnemnda ✓
Asker velforbund ✓
Asker natur og miljøvern ✓



D2 AKERSHUS JEGER- OG FISKERFORBUND



FYLKESORGANISASJON I NORGES JEGER- OG FISKERFORBUND

93 Rør

nk

16 APR. 1993

NSB ARKIVET LØSNINGEN	Revisjons
93/1566 BS 552	

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Saksbehandler, telefon
Jan Huseklepp Wilberg
06998275

Deres ref.

Vår ref.

Dato

Nannestad, 15-04-1993

Hørings svar forhåndsmelding nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Akershus Jeger- og Fiskerforbund (AJFF) har motatt overnevnte forhåndsmelding fra NSB. Enkelte lokalforeninger er tilskrevet dirkete, men ikke alle. AJFF vil derfor be NSB om å notere seg at følgende foreninger er aktuelle høringsinstanser i Asker og Bærum:

- Asker Jeger- og Fiskerforening
- Asker Sportsfiskere
- Bærum Jeger- og Fiskerforening
- Bærum Sportsfiskere
- Sollihøgda Jeger- og Fiskerforening
- Det Norske Veritas Jeger- og Fiskerforening.

Denne forhåndsmeldingen skisserer et forslag til konsekvensutredningsprogram, som etter det AJFF kan se vil utrede de forhold omkring vilt-fisk og naturvern som er vesentlige, og det samme kan sies om sektoren friluftsliv (jakt og fiske). Etter AJFF's mening vil det være særlig viktig å få kartlagt samt å sikre elver og bekker for anadrom laksefisk og andre viktige gyte- og leveområder for fisk, hekke-/oppvekstområder og trekkveier for vilt samt viktige lokaliteter for friluftsliv. Om de aktuelle trasé forslag ikke kan ivareta disse interessene tilstrekkelig, bør man vurdere alternative trasévalg.

Det er viktig å gjennomføre en grundig høring når konsekvensutredningsprogrammet er gjennomført, og vi ber derfor om at de overnevnte foreninger blir tatt med i den høringsrunden som da kommer.

Med hilsen
AKERSHUS JEGER- OG FISKERFORBUND

Trond Asaskogen
Leder

Jan H. Wilberg
Jan Huseklepp Wilberg
Fagkons.

• NATURVERN • JAKT • FISKE • FRILUFTSLIV •

KONTORADRESSE:
GRANÅSGÅRDEN 1
NANNESTAD

POSTADRESSE:
BOKS 64
2030 NANNESTAD

TELEFON:
(06) 99 82 75

TELEFAX:
(06) 99 80 38

POSTGIRO:
0814 2880912

BANKGIRO:
1295.07.06684

D3



Akershus Sosialistisk Venstreparti

NSB Banerregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

19 APR. 1993

NSB ARKIVET DRAMMEN		Kass.kode
Sak/Doknr.	93/1566	
Arkivbet.	BS 552	

Sandvika 15.04.93

HØRINGSUTTALELSE NYTT DOBBELT JENBANESPOR ASKER-OSLO

Miljøpolitisk utvalg i Akershus SV, med støtte av styret i Asker SV, i samråd med styret i Akershus SV og lederen for Akershus SVs fylkestingsgruppe, legger fram følgende høringsuttalelse med medfølgende høringsnotat i forbindelse NSBs framlegg om planlegging av nytt dobbeltspor Asker-Oslo. Bærum SV er orientert om intensjonene ved høringsuttalsen, men har ikke hatt tid til å forholde seg til forslaget.

HØRINGSUTTALELSE

Miljøpolitisk utvalg i Akershus SV ønsker NSBs planer om å bedre jernbanetilbudet gjennom Akershus vestre region velkommen. Vi anser likevel en ytre trasee for å ha så mange interessante konsekvenser, at vi ønsker en dokumentasjon på hvordan en slik trasee vil være mulig, før vi tar endelig stilling. Vi ber om en redegjørelse, for hvordan det vil være mulig å framføre en ytre trasee, selv om vi er inneforstått med at en slik trasee også vil by på problemer.

HØRINGSNOTAT

I Norsk jernbaneplan 1994-97 er nytt dobbeltspor Asker-Oslo tatt med. Antatt byggestart er 1996-97. Prosjektet ble første gang luftet offentlig november 1992, men er tidligere diskutert sammen med planleggere i de aktuelle kommuner. Prosjektet er lagt ut til høring i medhold av plan og bygningsloven Kap.VII-a med høringsfrist 15. april 1992.

På vegne av miljøpolitisk utvalg i Akershus SV vil jeg framføre et stort spørsmålstegn ved hovedintensjonene bak trasevalgene i den melding som er ute til høring. Et sentralt spørsmål, som blir hengende, er hvorfor satser en på en trase, som i hovedsak følger tidligere trase, der ingen nye lokale brukergrupper blir knyttet til banenettet. Investeringen vi her snakker om er i størrelsesorden 2 milliarder kroner. Trasevalget må da sees i en større samferdselspolitisk sammenheng enn en bedret regularitet på eksisterende bane. I miljøpolitisk utvalg savner vi materiale som underbygger påstanden om at det ikke eksisterer andre reelle alternativer utover de som er antydnet i meldingen.

Dersom en ser på kartet over indre Oslofjord er kortest vei mellom Oslo og Asker: Sjølyst - Bygdøy - Fornebu - Nesøya - Mellom Nes - Holmen - Asker.

En ytre trase

- vil knytte mellom 7000 og 10.000 nye mennesker i Asker til et banenett.
- En framtidig stasjon på Holmen i Asker vil være et naturlig overgangspunkt for reisende som kommer fra strekningen Holmen/Nærnes. Trafikkgrunnlaget økes da antagelig med flere tusen pr. dag.
- vil knytte en framtidig utnyttelse av Fornebu til et bane nett. Enkelte planer forespeiler muligheten av at opptil 30.000 mennesker vil kunne få sin bolig på Fornebu i tillegg til eksisterende bosetting og næringsvirksomhet på Snarøya.
- vil ikke øke reisetiden på den aktuelle strekning, heller redusere reisetiden ytterligere.
- vil muliggjøre en endelig begravelse av planer om nye motorveitraseer gjennom vestregionen eller utbygging av eksisterende motorvei til åtte felter.

Negative momenter rundt en ytre trase:

- Miljøkonsekvensene vil bli svært betydlige på strekningen Mellom-Nes - Holmen. Dette skyldes ikke minst at en bane her må legges på "påler" over området (langs sjøen) for at stigningen opp mot Asker ikke skal overstige 1,5% . Hvor mye er imidlertid avhengig av hvor lang en banestrekning mellom Asker og Holmen vil bli. Miljøkonsekvensene ved Holmen må imidlertid veies opp mot konsekvensene av et framtidig behov for en ny motorvei.

Tekniske problemstillinger knyttet til en ytre trase:

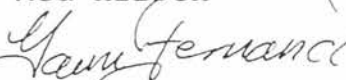
- Å forbinde øyne fra Oslo fram til Nesøya med bruer vil høyst sannsynlig møte en samlet politisk motstand, ikke minst innen SV. Forbindelsen mellom disse øyne må planlegges under vannspeilet for at planen skal oppfattes som et realistisk alternativ.
- En rekke lokalstasjoner langs en ytre trase vil skape problemer for gjennomgående trafikk. 3-5 stasjoner på en høyhastighetsbane innebærer allikevel en så liten opphopning, at problemet ikke blir reelt før det er snakk om 10-15 minutters intervaller mellom lokaltog i samme retning.
- Stigningen Holmen-Asker er traseens største tekniske usikkerhetsmoment. Hvordan traseen legges, vil være avgjørende for lengden mellom de to stasjoner og derved stigningsforholdet. Problemet er særlig knyttet til lange tog av typen persontog til Stavanger og godstog. To momenter reduserer problemet; ingen lange persontog vil ha stopp på Holmen. Lange tog slipper å starte stigningen mot Asker uten fart. Noen gjennomgående tog kan fortsatt gå på eksisterende banestrekning. Dersom godstog, i sørgående retning, forutsettes å gå langs eksisterende trase har en større spille rom med hensyn til stigning. Vi er innerforstått med at NSB selv helst hadde sett at stigningen ble lavere enn 1,5%, men da er trafikktekniske løsninger ikke medregnet.

Andre problemstillinger:

- Sandvika som knutepunkt vil stå sentralt i debatten om nytt dobbeltspor. For å skape større sikkerhet om at dette ikke bare er et slagord, men et reelt argument, bør det i et prosjekt av denne størrelsesorden, utarbeides grunnlagsmateriale som etterprøver holdbarheten i dette argument. En slik utredning er ikke en oppgave for NSB, men NSB bør ha interesse av å etterspørre en slik utredning for å øke sin egen handlefrihet. Fylkeskommunen burde ha interesse av å gå inn i denne problemstillingen.
- En svakhet ved meldingen om nytt dobbeltspor er at Ringesbanen ikke er nevnt. Dette etterlater en usikkerhet om hvorvidt NSBs egne utkast vil være med å legge føringer på en banestrekning som enda ikke er vedtatt. Er det Ringesbanen som legger føringer på dobbeltspor Asker-Oslo eller omvendt? Dersom intensjonene til NSB er så offensive, at de er villige til å se etter beste trase for de linje hver for seg, burde dette vært understreket i meldingen. Akershus SVs miljøpolitiske utvalg vil hilse en slik offensiv tenkning velkommen.

På dette grunnlag viser Akershus SVs miljøpolitiske utvalg til sin høringsuttalelse på side 1.

Med hilsen



Jann Fernand
Miljøpolitisk leder
Akershus SV

D4

1



Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s

Oslo, 28.04.1993

Jnr. U779/050

JPØ/AK

29 APR. 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

NSB ARKIVET DRAMMEN		Postboks
Sak/Godk.	93/1566	
Arkivert	BS 552	

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER, MELDING ETTER PLAN-OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.

Viser til meldingen av 11.2.93.

Melding beskrives som jernbanedelen av en konsekvensutredning som utføres i samarbeid med Statens Vegvesen. Dette felles planleggingsarbeidet går under benevnelsen "Vestutredningen", og skal omfatte det totale trafikksystem i området vest for Oslo.

Målsetningen for Vestutredningen er å avklare forholdet mellom veg og jernbane, og beskrive/fastlegge rollene til de forskjellige kollektive trafikkslag i nærtrafikken i "Vestkorridoren". Utredningen skal i prinsippet også danne beslutningsbasis for overordnede valg som skal avgjøre om det er nødvendig med nytt dobbeltspor, eller om kapasitetsbehovene skal løses ved å satse på vegutbygging og/eller kombinasjoner med styrket kollektivtrafikk.

Ambisjonsnivået i Vestutredningen er meget høyt. I forhold til et mål om å gi svar på hvilke totale systemløsninger hele trafikkbildet i vestområde skal få, oppfatter vi den foreliggende meldingen å være en teknisk delutredning med hovedvekten på løsninger for fjerntogene. Meldingen beskriver således i hovedsak alternative muligheter for spor-traseer for hurtig-/fjerntog (region/intercity). I alle alternativene forutsetter det nye dobbeltsporet kun stopp i Asker, Sandvika og Skøyen. Et alternativ gir muligheter til stopp også på Lysaker, men det anses som relativt uaktuelt å utnytte denne muligheten.

Problemstillingene i forhold til det lokale kollektivtrafikksystemet er således i liten grad berørt i meldingen. I forhold til omfanget av det transportarbeidet lokaltrafikken representerer, er det etter SLs oppfatning ønskelig at det hadde blitt lagt vesentlig sterkere vekt på denne problemstillingen i jernbanens del av utredningen/meldingen.

Vi forutsetter derfor at disse spørsmålene vil bli grundig drøftet i neste fase, men vil gi noen kommentarer her ut fra en vinkel om å få maksimal effekt fra banesystemet for kollektivtrafikken.

Hvilke muligheter for lokale ekspressruter som kunne eventuelt gis på det nye dobbeltsporet, og hvilke muligheter som vil bli utviklet på det nåværende sporet for lokaltrafikken er det ikke gjort rede for. Meldingen henviser den lokale trafikken i prinsippet til det eksisterende dobbeltsporet. Man peker på at overføring av fjerntrafikken til det nye dobbeltsporet vil gi betydelig økt kapasitet og mindre forsinkelser for lokaltrafikken. Disse forbedringene vil

også få betydning for bussdelen av reisetilbudet ved at minsket reisetid til Oslo vil påvirke passasjerenes reisemiddel-preferanser. Denne delen av konsekvensvurderingen kommer i neste fase, men burde vært et styrende element ved utviklingen av de forskjellige traseealternativene og påvirket forslag til bruken av sporene.

Utredningen av alternative traseer for det nye dobbeltsporet har blitt gjort ut fra den målsetningen at disse skal være forbeholdt fjerntogene. Dette utelukker en vurdering av de mulighetene som ligger i å la det nye sporet betjene andre sentrale steder i Asker og Bærum og derved oppnå å kunne gi tilbud som kan gi en vesentlig heving av kvaliteten i transporttilbudet (spesielt med hensyn til reisetid) for helt nye områder og passasjergrupper.

Ved utforming av alternative traséer for det nye dobbeltsporet og ved bruken av dette, vil SL derfor peke på viktigheten av å utnytte mulighetene dette gir for høyhastighets rutenett i lokaltrafikken. NSB har allerede varslet forlengelse av lokaltog fra Skøyen til Sandvika i ruteterminen for 1994.

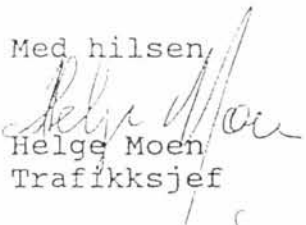
Utvikling av mulighetene for lokaltrafikken i forhold til trasée-tilknytningen og alternativene for den nye Ringeriksbanen bør også vurderes nøye i denne sammenheng. Vi vil spesielt peke på kollektivbetjening av Skui/Rykkinn-området som vil være sentralt i forhold til nye utbyggingsområder i vestre Bærum.

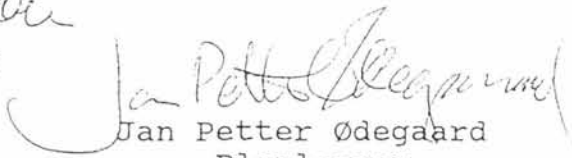
I konsekvensutredningen er også forskjellige muligheter for traséer for en ny avlastningsforbindelse gjennom Oslo nevnt. I denne sammenheng er det vesentlig å se på de mulighetene de forskjellige alternativene åpner i forhold til lokaltrafikken i selve byområdet i Oslo. I forhold til reisemålsanalyser har det pekt seg ut et klart behov for bedre forbindelse vestfra (Skøyen) i retning av Majorstua og videre østover i byen. En tunnelforbindelse med stasjon i dette området bør være interessant.

De forskjellige traseealternativene er i meldingen vist i en svært grov målestokk, slik at få detaljer går fram. I den grad det er mulig å vurdere det, synes ikke buss-systemet å bli vesentlig berørt med hensyn til framkommighet på vegsystemet i planområdet, da mesteparten av det nye dobbeltsporet er foreslått i form av tunnel.

Vi forutsetter å komme tilbake til disse spørsmålene i den kommende konsekvens-utredningen.

Med hilsen,


Helge Moen
Trafikksjef


Jan Petter Ødegaard
Planlegger

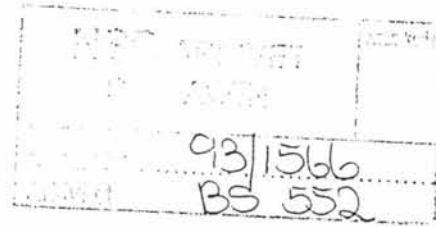


D 5

AS Oslo Sporveier

20 APR. 1993

Til NSB, Plankontoret,
Baneregion Sør,
3006 Drammen.



Kopi til SVO

Løpnummer/Dokument
93/1566/BS 552

Værret

PK/akj

Dato

15.04.93

**Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker
Melding etter plan- og bygningsloven kap.VII-a
Høring.**

Statens satsing på utbygging av skinnegående kollektivtransport er positivt, spesielt i Oslo-området med den store befolkningskonsentrasjon og trafikk. Utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker kan bety store forbedringer både for fjerntrafikken og lokalt, og dermed for samfunnet.

Sporveien mener at Oslo ikke kan akseptere en ytterligere utbygging av veianlegg inn mot byen, som vil gi en vekst i privatbiltrafikken. Det er ikke fysisk plass til en slik trafikkvekst. Den ville dessuten resultere i dårligere bymiljø og større helsemessige belastninger. Å satse på et veinett som har kapasitet for all etterspørsel er svært uøkonomisk og ikke realistisk. Utbygging av kollektivsystemet kombinert med restriksjoner for vei-trafikken, ved for eksempel tidsdifferensierte bomtakster, synes å være en samfunnsmessig lønnsommere måte å løse kapasitetsproblemet på, spesielt for avvikling av rushtrafikken. Dette må igjen bety at den forventede økning av trafikken vestfra mot Oslo primært må tas hånd om av kollektive transportmidler.

I det pågående planarbeidet ser man på muligheter og konsekvenser av å bygge ut veinettet (E18) og/eller jernbanen. Det er meget viktig å se dette i sammenheng med hvordan den aktuelle trafikkøkning skal foregå i Oslo. Sporveien vil i forbindelse med den pågående revisjon av samferdselsplanen i Oslo ta initiativ til at dette spørsmål blir utredet.

En viktig forutsetning for at utbyggingen av det nye dobbeltsporet også skal gi de forventede positive virkninger for lokaltrafikken, er at utbyggingen sees i en helhet med den totale kollektivtrafikken i Oslo-området, og da spesielt i området fra Oslo sentrum og vestover.

04.93 Kew



For at kollektivtrafikk til og fra Oslo skal fungere godt og være attraktiv må kollektivnettet bygges ut slik at trafikantene kan reise problemfritt til og fra sine bestemmelsessteder i byen. Dette betinger en utbygging både m.h.t. attraktivitet (korte reisetider, gode overgangsmuligheter) og kapasitet. Det nye dobbeltsporet vil kunne gi både korte reisetider og større kapasitet, også for lokalreisende fra Asker og Sandvika til Oslo. På den gamle traséen forutsettes at det legges opp nye ruter som kan betjene lokaltrafikken enda bedre. Forgrenings-effekt for jernbanetrafikken til annen kollektivtrafikk, og spesielt til T-banen og sporvognsnettet, må videreutvikles i de største knutepunktene som Oslo S, Nationaltheatret og Skøyen.

I Bærum kan Sporveien i fremtiden tenke seg T-bane over Majorstuen-Jar til Bekkestua (l.14), og bybane over Skøyen-Jar til Bekkestua (l.9). Bybanen og/eller T-banen med kombivogner vil gå til Kolsås, ev. til Rykkinn (ev. forlenget helt til ny stasjon på Ringeriksbanen hvis den føres inn over Bærums Verk). Videre er banen over Majorstuen-Røa til Østerås (l.16) planlagt rustet opp til T-banestandard. Banen kan tenkes forlenget til Hosle og mulig videre til Kolsåsbanen (en forbindelse fra Kolsåsbanen til Sandvika kan også være aktuell i fremtiden). Som idé er foreslått en bybane over Skøyen-Lysaker til Fornebu og/eller Sandvika. Trasévalg for innføring av Ringeriksbanen vil, som påpekt ovenfor, få betydning for lokaltrafikken m.h.t. hvor det bør satses på omstigning og senterutvikling. Føres Ringeriksbanen inn over østre Bærum, vil Bekkestua være et slikt mulig forgreningssted. Dette er også et sentralt omstigningssted for buss til bane.

Sporveien arbeider nå med gjennomføringen av et prosjekt som innebærer at alle T-banene vil pendle gjennom Oslo, få høyere hastighet og flere ekspressavganger i rushtidene. T-baneringen i Oslo vil i tillegg gi nye og viktige forgreningsmuligheter med omstigning til/ fra tog på Nationaltheatret og Oslo S / Jernbanetorget. Det er viktig at overgangsterminalene blir videreutviklet med bl.a. kortere gangavstander mellom driftsartene. For Oslo S blir dette enda mer aktuelt når flyplasstogene til Gardermoen settes i drift. I Oslo satser man også på en sporvognsforlengelse via Blindern terminal til det nye Rikshospitalet på Gaustad, samt en ny linje til Aker brygge. Utbyggingen av høystandard trikke- og bussruter vil fortsette. Dessuten vil Store-Ringveitbyggingen med planfrie kryss og kollektivfelt gi nye muligheter for spredning av trafikken fra Akershus, bl.a. ved omstigning på den planlagte Blindern terminal fra regional busstrafikk til T-bane og sporvognsnettet i Oslo. Nytt billett-system for både Oslo og Akershus vil også gjøre det lettere å reise kollektivt i årene fremover.

Realisering av forbedringstiltak for kollektivtrafikken er avhengig av det statlige engasjement. Dette bør få som konsekvens at veikapasiteten for privatbiler ikke bygges ut ytterligere, men at investeringene heller prioriteres til kollektivtrafikktiltak.

Med vennlig hilsen

Knut Skuland
Adm.direktør

Før
Magne Glomnes
Prosjektleder

D6

NSB BANEREGION SØR
PLANKONTORET
3006 DRAMMEN

4 APR. 1993

93/1566
BS 552

Blommenholm, 11.4.93

KRITISK BLIKK PÅ JERNBANEUTBYGGINGEN I ØSTLANDSOMRÅDET, MILLIARDOVERFØRINGER UTEN REELT BEHOV?

Under henvisning til NSB's offentlige varsel av 15.2.93. vedrørende planer om fremføring av ny hurtigtogstrasse mellom Asker og Skøyen, ønsker undertegnede personer å få kvalifiserte svar på enkelte spørsmål av sentral betydning som ikke synes å være tilfredsstillende behandlet i NSB's informasjonsmateriale til nå.

Det vil vel neppe overraske noen at fremføring av ny jernbanetrasse gjennom Norges tettest befolkede og utbyggede område vil skape konfrontasjoner mellom de ulike interessegrupper det her vil være tale om. I den sammenheng er det heller ikke vanskelig å liste opp de betydelige og omfattende problemer man erfaringsmessig vil støte på ved gjennomføringen av et slikt tiltak. NSB har selv pekt på en del av disse problemstillinger i den foreliggende melding av februar 1993 for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Med unntak av NSB's forenkledede forklaring på behovet for denne milliardatsningen på utbygging av sporkapasiteten i østlandsregionen, avspeiler det øvrige, tilgjengelige informasjonsmateriale etter vår mening ikke et betryggende, overordnet strategisk syn på det reelle behovet for en videre utbygging.

Heller ikke synes dette å være tilfredsstillende omtalt i den foreliggende jernbanemelding, som i altfor stor grad dveler ved utbyggingstankens klart positive sider. Dette er saken ikke tjent med, aller minst NSB, som på denne måten lett vil kunne bli beskyldt for tåkelegging av fakta fra utbyggingsmotstandere.

Av hensyn til behovet for et bredest mulig beslutningsgrunnlag vil vi reise følgende problemstillinger:

1. NY KORRIDOR / TRASSEVALG ASKER - SKØYEN

NSB's utgitte informasjon i forbindelse med ny hurtigtogstrasse skisserer nå i hovedsak tre alternativer, etter at tidligere faser med ideseminar og mulighetsstudier er tilbakelagt. Vi har, i likhet med en rekke øvrige interesserte parter i saken gjennomgått de foreslåtte trassevalg.

Som NSB's representanter sikkert vil ha erfart, er det særlig strekningen Sandvika Skøyen som vil være et kritisk område, i det en ordinær dagstrasse eller miljøtunnell ikke er gjennomførbar uten sterkt ødeleggende virkninger for eksisterende boligområder, skoler og infrastruktur forøvrig.

Etter det vi kan forstå, er det på dette stadium i prosessen fra NSB's side heller ikke benyttet oppdaterte kartblad i forprosjekteringen.

oppdaterte kartblad i forprosjekteringen.

En enkel gjennomgang av det forliggende geografiske og topografiske materiale viser imidlertid at det er fullt mulig å legge det nye banelegemet ned i tunnell etter perronområdet på eksisterende Sandvika stasjon, for deretter å passere Bærum i en dyptgående tunnel i retning Oslo. Vi finner det derfor vanskelig å forstå at en tradisjonell tunnelløsning ikke er skissert som et av NSB's alternativer.

Dersom passasjerenes behov for friskt tenkes ivaretatt, er dette etter vårt syn forfeilet med de korte dagslysstrekninger det her er tale om. Dette syn deles også av NSB's egne lokførere, som tvert imot understreker den blendingsfare som lokførerne jevnlig utsettes for ved hyppig, store dagslyskontraster. Sikkerhetsmessig er tunnell å foretrekke fremfor dagtrasse, mulighet for passasjerevakuering vil kunne ivaretas med mindre heisanlegg strategisk plassert i tunnelen. Disse vil kunne anlegges i eventuelle nødvendige tverrslag under fremføringen av tunnelen.

Under henvisning til ovennevnte synspunkter ønsker vi å få svar på følgende:

- a) Hva er den faglige begrunnelse for at NSB's prosjektledelse ikke har anbefalt et tradisjonelt tunnellalternativ fra Sandvika til Skøyen?
- b) Hvorfor har ikke NSB benyttet det sist oppdaterte kartmateriale i sine forslag til trassevalg?
- c) Hvilke erfaringspriser opererer NSB med pr. løpemeter for henholdsvis dagtrasse (ekspropriasjoner), miljøtunnell og tradisjonell tunnell?

2. INTERCITY-KONSEPTET

NSB synes foreløpig ikke å ha lagt vekt på en kvalifisert dokumentasjon av NSB' andel av innenlands- og utenlands passasjerbefordring og godstrafikker.

Den tilgjengelige informasjon fra NSB synes til tider å være klart farget av etatens ønske om å styrke antagelsen om en forventet trafikkøkning. Dette stemmer dårlig med uavhengige undersøkelser, som viser stadig nedgang for NSB's andel av passasjerbevegelsene, noe mindre for godssiden.

Selv etter innføringen av ICE-ordningen, er NSB's gjennomsnittelige andel på personbefordring til utlandet ca. 2%. Så lenge svenske jernbanemyndigheter ikke har fattet vedtak om oppgradering av strekningen fra norskegrensen til Goteborg, kan vi heller ikke se hvordan kjøretiden mellom Oslo og f. eks Hamburg skal kunne kortes ned vesentlig, noe som har vært et av argumentene for å oppgradere østfoldbanen. NSB har selv lagt mye prestisje i å oppnå høy regularitet på ICE-togene, og har, etter de opplysninger vi sitter inne med, måttet sikre regulariteten ved å ha busser i kostnadskrevende beredskap i tilfelle av forsinkelser.

En bedriftsøkonomisk kalkyle viser med all tydelighet at ICE-konseptet krever et betydelig passasjergrunnlag, selv for å kunne drives som selvkostforetagende. Dette har til en viss grad vist seg å være mulig i sentraleuropa, med store befolkningsgrupperinger som daglig skal forflyttes over lengre avstander. Det motsatte er som kjent tilfellet i Norge. I tillegg synes prisen for transporttilbudet å være lite markeditilpasset. Gratis kaffe og telefax kan etter undertegedes mening ikke forsvare en takstehevning med f. eks. 96% på strekningen Oslo Tønsberg. Da ICE-

konseptet er et av de viktigste argumentene for fremføring av ny hurtigtogstrasse, vil vi be NSB om følgende:

- a) en fyldestgjørende, helst uavhengig fremskaffet dokumentasjon av NSB's gjennomsnittlige belegg på samtlige avganger i ICE-sammenheng.
- b) en begrunnet forklaring på prisingen av "merkvaliteter" ved ICE-konseptet.
- c) en dokumenterbar oversikt over kostnadsaspektet ved oppgradering/nybygging av alt rullende ICE-matriell, herunder lokomotivproblematikken, hvor spenningsfallet på kjøreledningen under aksellerasjon med tilhørende driftstans fremdeles representerer et betydelig problem.
- d) hvilke erfaringer har NSB allerede nå trukket mht. svikten i ICE-konseptet på Østfoldbanen?
- e) en kommentar vedrørende sikringen av ICE-regulariteten. Skal denne fortsatt opprettholdes med busser i beredskap, og henføres disse kostnadene i dag til ICE-konseptets utgiftsside internt i NSB's regnskap?
- f) om NSB kan bekrefte at svenske jernbanemyndigheter vil prioritere en ny hurtigtogstrasse fra norskegrensen til Gøteborg som en del av Oslo-Hamburg konseptet?

3. UTBYGGING AV NY RINGERIKSBANE /BERGENSBANE

Med tanke på de betydelige innsparinger øvrige statsinstitusjoner har måttet tåle, vil kravet til kostnadseffektivitet i stadig større grad måtte forsvares fra NSB's side. Nye banestrekninger må således utgjøre en betydelig samfunnsmessig gevinst før utbygging igangsettes. Etter de opplysninger vi sitter inne med, har NSB's underskuddsøkonomi aksellerert de siste år, og det forutsettes i tillegg gjeldssannering i kommende langtidsbudsjettering.

I denne sammenheng må det derfor stilles særdeles strenge krav til nye prosjekters rentabilitet.

Etter vår mening er det derfor beklagelig at utbyggingen av ny hurtigtogstrasse Skøyen / Oslo og Ringeriksbanen hittil ikke synes å være undergitt en helhetelig saksbehandling og prosjektering.

Dersom regularitet og hyppigere avganger er et delmål i seg selv, synes det noe merkelig at NSB hittil ikke har berørt de virkelige flaskehalsen på strekningen Drammen / Asker. Fremdeles er det kun ett spor over Drammenselven, og Oslo-tunnelens kapasitet er en effektiv sperre for videre tverrforbindelse og videre utvikling. Det synes derfor å være en logisk brist i NSB's foreliggende resonnement, når disse spørsmål ikke er omtalt i det foreliggende presentasjonsmateriale.

Det er den effektive reisetid som betyr mest for den reisende. For reisende over Drammen vil en reduksjon på 8-10 minutter til Oslo være helt marginal, for lengre avstander f. eks fra Kristiansand eller Stavanger blir dette nokså uinteressant på bakgrunn av en samlet reisetid på 4-6 timer. Den samlede reisetid innebefatter i dag som kjent betydlige forsinkelser, noe som er et tilbakevendende irritasjonsmoment for daglige reisende, og som kanskje representerer NSB's største problem i dag.

Isolert sett vil kjent og utprøvet teknologi ved kreggende togsett på eksisterende spor (i kombinasjon med nye, lokale avgreninger for vikende lokaltog) kunne ivareta NSB's ønsker om tidsbesparelser.

Vi tillater seg derfor i den sammenheng om å få NSB's svar på følgende:

- a) Hva er årsaken til den tilsynelatende manglende samordning av ovennevnte prosjekter?
- b) Hva vil NSB gjøre med ny bro over Drammenselven?
- c) Hva vil NSB gjøre med kapasiteten i Oslo-tunnelen?
- d) Hvor skal avgreningen skje til ny Ringeriksbane, og hva er den faglige begrunnelse for ikke å ta denne avgjørelsen på dette stadium i prosessen?
- e) Hvor langt er NSB kommet når det gjelder bruk og intergrering av kregningstog for eksisterende trasseer.

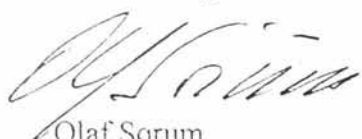
4.KOSTNADSANALYSE

NSB har i sitt presentasjonsmateriale fremført synspunkter og slutninger som har store samfunnsmessige, økonomiske konsekvenser. Vi ønsker, i likhet med en rekke berørte parter, at NSB så snart som mulig fremlegger sine kommentarer og svar på ovennevnte spørsmål for saken fremlegges i pressen for åpen, offentlig debatt. Norge er i denne sammenheng et lite land med begrensede ressurser, og det er av stor viktighet å utnytte disse så optimalt som mulig.

I denne sammenheng blir det således av særlig betydning at NSB har det faglige ansvar for fremleggelse av en endelig økonomisk kalkyle, som kan etterprøves av et uavhengig kompetent organ. Dersom denne sak ikke er tilfredsstillende utredet, svekker det ikke bare tiltroen til NSB, men til det statlige styringsverk som sådan.

Vi håper med dette å ha kommet med en del konstruktive innspill som ikke har vært tilfredsstillende belyst fra NSB's side i planprosessen til nå. Vi tillater oss derfor å avvente Deres snarlige svar, og kommer gjerne til et møte i sakens anledning dersom dette skulle være ønskelig.

Med vennlig hilsen



Olaf Sorum
siv.ing.



Henning Michaelsen
advokat

Halvorsens vei 11
1300 Sandvika

Halvorsens vei 11B
1300 Sandvika

Kommentarer fra møtet onsdag 17. mars på Lilleaker.

Kommentarer til forslaget om nye NSB hurtig ruter.

En viktig ting er om NSB vil ta hensyn til menneskene eller bare tenke på seg selv?

Hvis NSB bare vil ta hensyn til seg selv så er det minst tre ting som forårsaker at menneskene blir irriterte:

1. NSB sørger for at nye ruter bygges gjennom hus istedenfor å gå andre steder eller i tunneller.
2. Togrutene skal gå igjennom industri område og ikke gjennom bolig område.

Fire ruter kan ikke legges ved siden av hverandre siden den nye ruten skal sørge for at togene skal kunne gå dobbelt så hurtig som de gamle rutene. Det innebærer at når rutene må svinge så vil gamle ruter ligge langt unna de nye rutene hvor altså hus blir liggende mellom de nye og gamle rutene og støyen kommer fra begge sider.

Det innebærer også at når det er fire ruter i nærheten av hverandre så vil området bli mer som et industri område istedenfor som et boligområde.

3. Når fire ruter plasseres ved siden av hverandre så innebærer det at støyen fra togene økes istedenfor at støyen dempes hvis det bare hadde vært to togruter i nærheten av husene.

Hvis NSB vil ta hensyn til menneskene så må man sørge for følgende:

1. Når nye togruter lages så skal de ikke ødelegge bolighus. Det innebærer at det virker vesentlig bedre å la togene legges i tunneller når de skal gå igjennom boligområder.

Det er slik det gjøres i andre land.

2. Det er også bedre å minske støyen ved å sørge for at nye togruter blir lagt helt andre steder enn der man nu har ruter. Da vil jo antall tog som reiser bli mindre enn når man legger de nye togrutene langt borte fra de gamle togrutene, og det innebærer at menneskene blir mindre negative til togene, enn når antallet tog skal økes igjen.
3. Det kan jo også bli bedre og flere mennesker som benytter togene hvis de nye togene går helt andre steder enn de gamle togene går.

Hva bør gjøres for at menneskene skal bruke tog istedenfor biler?

1. Hvis folk skal bruke tog istedenfor biler så må togene ikke gå for langt borte fra der menneskene bor og at togene går til nærheten av de stedene som menneskene skal inn til. Dessuten må det være mulighet for menneskene å bruke sin bil og plassere den i nærheten av togplassen og at toget stopper i nærheten menneskene skal. Det vil innebære at de nye togene bør stoppe andre steder enn der de gamle togene stopper for å øke antall steder menneskene kan benytte seg av.
2. Mange mennesker bruker biler fordi togene ikke stopper i nærheten der de skal, dessuten bruker togene vesentlig mere tid enn bilene benytter. Så derfor er det bedre for menneskene å bruke bilen enn å bruke togene.

3. Mennensker som vil benytte togene vil ha togene i nærheten av der de skal selv om det ikke er i Oslo. Altså må togene gå til flere steder enn bare ett (Lillestrøm) som gjøres nu. Dette er da lokaltogene menneskene er mest interessert i.
4. Mange mennesker bruker biler fordi de skal til helt andre steder enn der togene går. For eksempel til Universitet i nærheten av Majorstuen. Så hvorfor kan man ikke lage de nye togsporene til Majorstuen istedenfor til Skøyen? Da ville det antagelig bli flere som benytter togene enn bilene.
5. Hvordan er det med hurtigtogene fra Bergen til Oslo og omvendt? Kunne det ikke være en fordel at toget går fra Hønesfoss direkte til Majorstuen/Oslo sentrum istedenfor å gå til Drammen og så Oslo? Ta da heller et ekstra tog til Drammen fra Hønesfoss hvis dere mener det er mange som skal der. Eventuelt dele toget i to deler kan også gjøres.

Det vil jo også innebære at man kan få andre mennesker til å ta toget fra Hønesfoss via Lommedalen og til Majorstuen/Oslo sentrum. Så kan det være et annet hurtigtog fra Drammen som kommer via samme spor for eksempel i Bærum eller nærmere Majorstuen.
6. Skal jernbanen styrkes så må begynne å tenke på andre ting enn bare gamle spor. Folk har flyttet til helt andre steder som også jernbanen burde tenke på å kontakte og lå menneskene bruke toget.
7. Hvorfor tenker man bare på Skøyen til Asker istedenfor fra Oslo til Bergen og Stavanger? Jeg tror det ville være bedre å tenke på lange distanser istedenfor korte distanser som antagelig vil ødelegge for de lange distansene som så må gjøres på nytt igjen. Det innebærer bare at korte distanser er endel av de lange distansene og kan forårsake endel bedre tankegang for transport av menneskene.
8. Foreløpig er det ikke billigere å bruke toget istedenfor biler spesielt hvis det er to eller flere som skal reise i bilen. Dessuten er det mer problematisk fordi der man skal må man da enten ta et nytt tog eller bruke en buss eller trikk istedenfor bruke en bil rett frem dit en skal som selvsagt vil bli vesentlig raskere selv om man tenker på hurtig tog. Og her er det lokaltog man bruker hele tiden.

Med Hilsen



Bernt Rusdal

Jeg er dessverre ingen god skriver og har dermed kanskje fått skrevet det litt rart. Ellers er jeg villig til å være med på diskusjoner omkring det jeg nevner her og også andre ting.



48

A/S QUASAR CONSULTANTS

QUALITY · SAFETY · RELIABILITY

Address: Harbitzalléen 12, 0275 Oslo, Norway. Tel.: 47-2-73 08 60
Bankgiro: 8101.07.15229. Postgiro: 0813 2121614. Fax: 47-2-73 08 10

NSB
Baneregion Sør
Strømsø torg 1
3006 DRAMMEN

NSB ARKIVET DRAMMEN		15.12.93
Saksnummer	93/1566	
Arkivset	BS 552	

15 APR. 1993

10.4.93 Plv

Oslo, 14. april 1993

UTTALELSE FRA EIER AV HARBITZALLEEN 12 TIL MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVEN VEDRØRENDE NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

Som grunneier i ovennevnte område vil vi protestere mot den planlagte utbygging vest for Skøyen stasjon, og kreve at NSB utreder et tunnelalternativ i området.

En utbygging skaper stor usikkerhet for vårt firma, og vil ha store økonomiske konsekvenser.

Nedenfor har vi redegjort for vår situasjon, og de konsekvenser vi i skrivende stund har oversikt over.

A/S QUASAR CONSULTANTS (QUASAR) har sitt hovedkontor i Harbitzalléen 12, og ligger midt i den tenkte trasè, og vil dermed bli totalt berørt av en slik utbygging.

QUASAR overtok Harbitzalléen 12 i 1989, samtidig som det ble gitt bruksendring til næringsvirksomhet på eiendommen. QUASAR's virksomhet er konsulenttjenester innenfor sikkerhet og miljø, og virksomheten er "stille virksomhet" som ikke forurenser det ytre miljø. Tvert imot er eiendommen, hus og hage, satt i god stand etter å ha vært temmelig nedslitt og dårlig vedlikeholdt, og ingen pryd for området. Vi er blitt godt integrert i det kombinerte bolig og næringsmiljøet på Hoff.

Like før vi overtok eiendommen ble tomten solgt av NSB. Det var tidligere leietomt, eiet av NSB. Salget ble gjort fordi tidligere planer var skrinlagt. Det gjelder også andre tomter i området som var tidligere eiet av NSB.

Det skaper således uro og usikkerhet i vår planlegging at en så stor og tung virksomhet som NSB ikke har bedre oversikt over sine egne strategier og utviklingsplaner. Når NSB har behov for det, kan den fullstendig overkjøre firmaer og deres interesser.

NSB's ønske nå er derfor overraskende og skaper stor usikkerhet for fremtiden.

Som sikkerhet og miljøkonsulent er det også flere uheldige ting ved NSB's prosjekt, vi som ekspert vil påpeke. Det gjelder

- Miljøforurensning av området
 - støy
 - naturødeleggelser
- Verdiforringelse av området
- Overkjøring av lokalsamfunnet

Miljøforurensning av området

Man har valgt å legge traséen i et område som er regulert for bolig og lett næringsvirksomhet. Den støy og de naturødeleggelser man forårsaker nedgraderer hele området, og dette er i konflikt med reguleringsplanen for området.

Verdiforringelse av området

En artikkel i Dagens Næringsliv 5. oktober, se vedlegg, karakteriserer Hoff/Skøyen området som et av de dyre "lommene" for næringsvirksomhet i Oslo. NSB's forslag vil innebære sterkt industrielt preg på området, og dermed en betydelig verdiforringelse på eiendommene, noe som vil utløse en rekke erstatningssøksmål mot NSB.

Overkjøring av lokalsamfunnet

Vi regner med at vi har alle i området med oss når vi karakteriserer dette som en overkjøring av lokalsamfunnet. Informasjonsplikten synes ikke etterkommet, hvis det er riktig at NSB har jobbet med disse planene allerede i ett år. I 1992 har vi gjort betydelige investeringer i eiendommen, noe som virker meningsløst hvis NSB's planer blir virkeliggjort.

Det overfor nevnte rimer dårlig med NSB's uttalte miljøprofil. Uten å kjenne til planene for prosjektet i detalj er jeg forundret over at man ikke legger større deler av traséen i tunnel og dermed går under hele det berørte området, hvis det ikke finnes alternative steder å flytte traséen til. Det synes åpenbart at NSB bør utrede dette alternativet, før det i det hele tatt tas standpunkt til trasevalg.

Vi må kunne forvente en helhetlig miljøprofil for utbyggingsprosjekter i statlig og kommunal regi frem mot år 2000, herunder iberegnet dette prosjektet.

Vi forventer forøvrig at NSB gjør noe med sin informasjonsplikt i denne saken, slik at alle berørte parter kan få tilstrekkelig informasjon til rett tidspunkt, slik at vi kan utøve vår demokratiske rett til å påvirke dette prosjektets utforming og gjennomføring.

På bakgrunn av forannevnte vil undertegnede anmode om at NSB utreder tunnelalternativ for området før beslutninger fattes om trasevalg.

Dersom planene nå settes ut i livet, vil vi følge utviklingen nøye for å kunne dokumentere de økonomiske konsekvenser dette medfører for vårt firma. Vi vil derfor komme tilbake til den økonomiske side av saken.

Med vennlig hilsen
for A/S QUASAR COSULTANTS

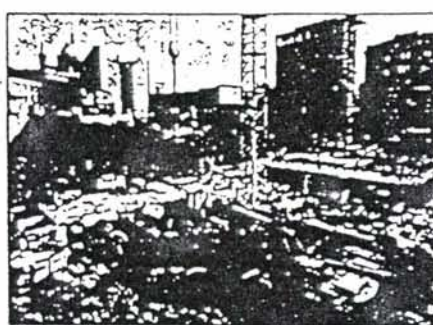
A handwritten signature in cursive script, reading "K. Harald Drager". The signature is written in dark ink and is positioned above the typed name and title.

K. Harald Drager
daglig leder

EIENDOM

Svenge forventes å bli redusert til en gjennomsnittsproduksjon på 30 000-35 000 enheter årlig for resten av 90-årene. (Euro-Build)

Beregnet å falle fra ca 125 000 i år til 123 000 neste år. Også for 1993 og 1994 regner LBA med fortsatt svakt fall i sysselsettingen.



ERE OG TAPER: Akershuskvarialene med Astrup Fearnalays nybygg (til venstre) kan bli en hard konkurrent til Aker brygge, mens Dittenkvarialet med tinghus og regjeringskontorer hører til i den attraktive «sentrumskorridoren». Nedre del av Karl Johans gate laper i kampen om leietakerna. Foto: TH. OLSEN

«Riktige» og «gale» strøk

WELL THOMPSON
 differensjellen mellom eiendommer i «rike» og «gale» strøk vil øke dramatisk. Eiendommer i «gale» strøk vil holde verdien og stige først når markedet snur, mens eiendommer i «rike» strøk fortsatt vil falle kraftig i verdi.

kanskje kunne leies ut for 200 kroner per kvadratmeter per år, men det vil neppe gi gårdeieren tilstrekkelig til drift og vedlikehold.
 Verdien vil i stigende grad bestemmes av beliggenhet. Grensene er snevre. Det er økende forskjell på øvre og nedre del av Karl Johan eller på om eiendommen ligger syd eller nord for Rådhusgaten.

Akershuskvarialene

En rekke forhold bestemmer eiendomsverdien for et strøk: Trafikkforhold, parkeringsmuligheter, eksponering, sosialt miljø og så videre. Men viktigst av alt er selvsagt eiendommens standard og markedsføringen av området. Et godt eksempel er Akershuskvarialene syd for Rådhusgaten. Flere av de gamle eiendommene er rehabilitert med pietet og følelse og nye prestisjebetonerte bygg skyter i været.

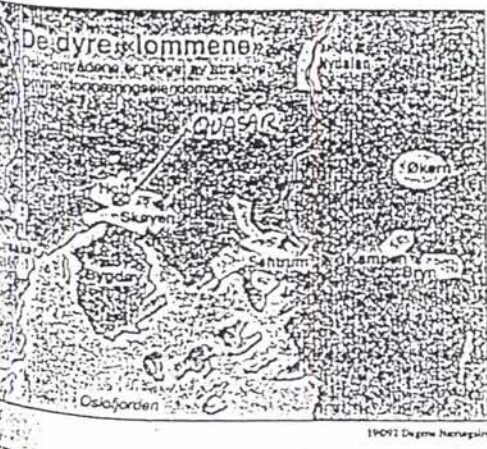
Samtidig som deprostituerte er på vei vekk fra Bankplassen, forvandles Rådhusgaten fra en buldrende trafikkmaske til en promenadegate. Når så eiendomsbesitterne i området slår seg sammen om effektiv markedsføring av strøket, gir dette klare utslag i attraktivitet og eiendomsverdi. At flere gallerier har etablert seg pynter også opp.

Tilsvarende gjelder for Pilestrødet med Frydenlund og Holberg Terrasse, totalrehabilitering



Oslo sentrum er de «rike» strøkene skarpt avgrenset.

80 prosent ned
 Generelt har eiendomsverdiene falt med cirka 30 prosent i 1987 og i enkelte strøk vesentlig mer. En del eiendommer i sentrum har falt med mellom 50 og 70 prosent i strøket omkring Hausmannsgate er det enda verre. Kontorer i sentrum gårder på østkanten vil



1987 De dyre klommene

av Shell-bygget, og den aktivitet som nå kommer i Dittenkvarialet med nytt tinghus, regjeringsbygg og Schubstedts nye avishus.

Kamp mellom «lommene»

Derfor blir det ikke bare kamp om leietakerna eiendommene imellom, men også mellom «lommene». Lysaker, som i dag er et attraktivt område, kan lett komme til å tape i kampen mot Skøyen når utbyggingen starter på Gistadel og Ake Larson/Førenede bygger ut resten av eplehagen innenfor i Bestumkilen. Outsideren Økern kan få problemer med å klare seg mot Hølsøy og Bryn, mens litt jappete Aker Brygge og Vika får en klar konkurrent i det mer borgerlige strøket rundt Norges Bank.

Selvsagt er det unntak. Det er mulig å finne perler utenfor de etablerte strøk, som kontorvillier på Frogner eller for eksempel ut-

viklingen av det gamle Schous Bryggeren, samtidig som skrepelige hus sitter inneklemt mellom moderne kontorbygg som en råtten jeksel i en ellers hvit tanngard, sier Knut Halvor Hansen.

Sammen med Inge Fjeldstad har Hansen tatt for seg Oslo-kartet og ringet inn de strøk i byen de mener vil beholde eller øke sin attraktivitet på bekostning av områdene utenfor. Og disse er Lysaker, Skøyen, Nydalen, Bryn, Hølsøy, muligens Økern og deler av sentrum. I sentrum er grensene ekstra snevre. Om eiendommen ligger på den ene eller andre siden av gaten kan være avgjørende for om den blir stående halvfull av dårlige betalere eller 100 prosent utleide til solide leietakere.

Sentrumskorridor

I sentrum går det en korridor fra Bislett nedover Pilestrødet til Dittenkvarialet og Regjerings-

kvartalet, over Stortorvet og ned til Oslo City og Galleri Oslo, men den inkluderer ikke nedre del av Karl Johansgate. Dette strøket, hvor Olav Thon har en rik ansamling av eiendommer, er etterhvert blitt tilholdssted for krimskramselgere og narkomane.

Hansen og Fjeldstad tar også med skandaleombruste Galleri Oslo som avslutning på den attraktive korridoren. Når Akershus fylkeskommune – og sannsynligvis også Deichmanske bibliotek – flytter inn i galleriet og Moskø-tomten bli park, er dette en klar oppgradering av strøket, mener Hansen.

Hvis politikerne i tillegg ville legge det nye operahuset i Stiklestadkvarialet ved Schweigaardsgate istedenfor å konsentrere alt i Vika, ville det bety et kraftig løft for de østre bydeler, sier han.

OLSENS ENKE

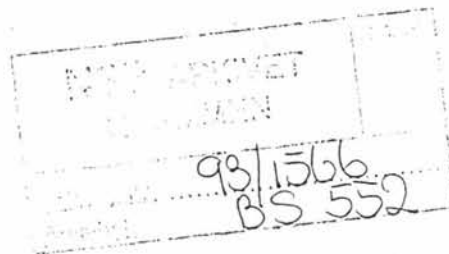


D9

Sigurd Iversens vel 2
Pb. 276 Skøyen
0212 OSLO
Telefon (02) 50 02 11
Telefax (02) 50 22 92
Bankgironummer 7334.05.70755

NSB Baneregion Sør
Plankontoret v *Petter Grimsgård*
Strømsø Torg 1

3006 DRAMMEN



*54,93
Ren*

Skøyen 14. april 1993

Vedr. nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

Vi viser til melding som er ute til offentlig høring, og er naturlig nok bekymret for virksomheten og arbeidsplasser.

Virksomheten her på gården Elmholt har eksistert siden 1878, og sysselsetter i perioder opp til 20 personer. Det er ekstra stor trafikk om våren. Hagesenteret er et aktivum i lokal-miljøet, så vel som det er anerkjent som et av landets ledende.

Olsens Enke ble stiftet allerede i 1833, og har siden skapt trivsel i tusener av hus og hager.

Vi håper, i forbindelse med reguleringen, at det vil tas hensyn til oss, slik at Olsens Enke også i framtiden kan skape trivsel herfra. God tilgjengelighet, samt å få beholde de eksisterende arealer vil være avgjørende,.

Vi er i dag leietaker hos NSB (GNR 30 BNR 57).

Vennlig hilsen
for J.Olsens Enke Hagesenter AS

Kjell Sønderå
Kjell Sønderå
Daglig leder

NSB, Baneregion Sør
Plankontoret
v/Petter Grunsgaard

3006 DRAMMEN

nrk

14 APR. 1993

NSB ARKIVET DRAMMEN	
Subjekt	93/1566
Arkivbet.	BS 552

Vår ref.: B111197S.JEE/ER

Oslo, 13. april 1993

NYTT DOBBELTSPOR, NYTT LOKALSPOR FRA SKØYEN STASJON

Vi viser til Meldingen av februar 1993 og til kopier av våre brev til Adm. direktør Kristian Rambjør av 19. januar og 5. februar d.å.

Etter møte hos konserndirektør Yngve Pedersen 2. april d.å., konstaterer vi at det har vært mulig å utforme Skøyen Stasjon slik at nytt lokalspor flyttes ca. 20 m mot øst. Byggeforbudet for vår eiendom vil da begrenses til ca. 30% langs Harbitzalléen.


Usikkerheten knytter seg da til utnyttelsen av vår eiendom på grunn av støy fra eventuelt fremtidig nytt dobbeltspor, og eventuell ny trasé for Sigurd Iversens vei ned mot nytt kryss ved Harbitzalléen. Vi får ikke fulgt opp avtalen med Boligområder AS og får ikke behandlet vårt erstatningskrav før NSB's planer er vedtatt.

Vi vil nå søke å starte utbyggingen i egen regi langs Adventveien og for å kunne fastlegge byggelsesplanen for hele den frigitte eiendommen, ber vi om at vi omgående får oversendt et "kotekart" for støyverdier langs det eventuelle dobbeltsporet.

Idet NSB's planer i avgjørende grad har økonomisk innflytelse for oss, ber vi om å bli holdt løpende orientert i den videre saksbehandling.

Med vennlig hilsen
RAGNAR EVENSEN AS


Henning Fjeldstad
Adm. direktør


Jon Erik Evensen
Direktør

KOPI: NSB, Konsernstab Strategi og miljø
NSB, Baneregion Sør
NSB, Baneregion Øst
Oslo kommune, Plan- og Bygningsetaten
BU 25 Ullern v/Gry Hovland

Adresse : Tollbugaten 25
Postadresse : Postboks 772 Sentrum, 0106 Oslo
Telefon : 22 41 18 90
Telefax : 22 33 65 42
Foretaksnr. : 911543958

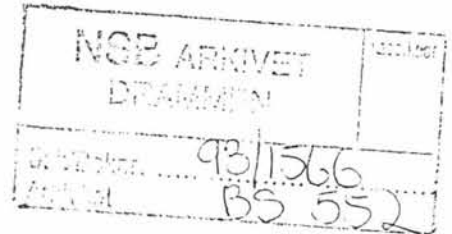
~~1711~~
- 6 MAI 1993

D 11

NSB
Baneregion Sør
Att. Petter Grimsgaard

3006 DRAMMEN

Oslo, 5.05.93



**NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER
KOMMENTAR TIL FORSLAG
KONSEKVENSTUTREDNINGSPROGRAM**

Under henvisning til telefonsamtale, tillater vi oss etter fristens utløp å fremkomme med enkelte merknader til den utlagte melding.

Vi står som prosjektleder for nybygging/ombygging av de to eiendommer Drammesveien 211 og 213 eiet av Linstow Eiendom A/S.

Disse eiendommene ligger inntil eksisterende dobbeltspor vest for Skøyen stasjon og vil bli direkte berørt av banealternativ 2 på strekningen Skøyen-Sandvika.

KOMMENTAR FORSLAG UTREDNINGSPROGRAM FASE 1

Under pkt. 4.2.3 er angitt at utredningen i fase 1 skal omfatte konsekvenser for arealbruk ved ulike trasè-alternativer. I den sammenheng vil vi peke på betydningen av at disse utredningene (konsekvenser arealbruk) blir viet tilstrekkelig oppmerksomhet, og at det i denne forbindelse også blir avsatt tilstrekkelig tid.

Områdene mellom trasè E18 og nåværende jernbanespor har meget stor bruksmessig og økonomisk verdi (spesielt for næringsformål).

Allerede i dagens situasjon innebærer forholdet til E18/NSB's dobbeltspor en tildels problemfylt tilpassing for bruk/utnyttelse av arealene. Da det på store deler av strekningen er svært kort avstand mellom E18 og eksisterende jernbane trasè, er det grunn til å frykte at utvidelse/utretting av eksisterende trasè eller ny trasè i dagen, vil innebære betydelige problemer vedr. fremtidig utnyttelse/bruk av disse viktige arealer. I denne forbindelse vil vi spesielt peke på adkomstforhold for eksisterende og fremtidig bebyggelse.

KOMMENTAR FASE 2

Av meldingen forstår vi utredningsprogram for fase 2 skal behandle de ulike trasèalternativer mer detaljert.

Under beskrivelse av utredningsprogrammet (pkt. 4.3 i meldingen) kan vi ikke se at det tas sikte på overhode å vurdere konsekvensene for arealbruk.

Vi vil derfor be om at det i programmet innarbeides en detaljert gjennomgang/vurdering av arealbrukkonsekvenser for de ulike trasèvalg.

Vennlig hilsen
EGIL VEDAL A/S



Egil Vedal

Kopi:: Linstow Eiendom A/S v/Dir. Knut Amundsen

D 12

nnk

19 APR. 1993

20.4.93 Klv

NSB
BANEREGION SØR
Strømsø torg 1
3006 Drammen

NSB ARKIVET	Klass.kode
DRAMMEN	
98/1566	
BS 559	

**UTTALELSE FRA GRUNNEIERE I HARBITZALLEEN 4 - 12
TIL MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN
VEDRØRENDE NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER.**

Som grunneiere i ovennevnte område vil vi med dette protestere mot den planlagte utbygging vest for Skøyen stasjon, og kreve at NSBs forslag til konsekvensutredningsprogram utvides til å omfatte alle aktuelle alternativer for utbygging av jernbanenettet i området.

Det utredningsprogram som er lagt frem er i virkeligheten variasjoner over et svært snevert tema, der de viktigste valgene med hensyn til trasevalg allerede er tatt. Ingen av alternativene tar hensyn til at området fra Frogner til Hoff allerede er sterkt trafikkbelastet. Ingen av alternativene tar vare på eksisterende miljø, eller gir muligheter for ønsket byutvikling på Skøyen.

En så begrenset utredning av alternativer gir ikke planmyndigheter og politikere i Oslo tilstrekkelig grunnlag for å ta stilling til planene.

NSB er tidligere gjort kjent med at strøkets vel-foreninger lanserer tunnell-løsninger som alternativ. Vi er også informert om at kommunen i sin kommunedelplan for Skøyen vil be om at nedsenket Skøyen stasjon utredes.

Vi vil kreve at NSB gir alle alternativene en seriøs behandling og at utredning av tunnell som sparer miljøet inngår som et alternativ i konsekvensutredningsprogrammet.

I det foreliggende utkast til planer vil alternativ 1, 3 og 4 innebære at det legges hurtigspor i egen trase til tunnellinnslag på "Olsens Enke-tomten". I tillegg kommer et nytt spor fra Skøyen stasjon til Bestun for godstog. Det legges opp til at hurtigsporet skal passere gjennom vårt boligområde i overflateplan, med toghastigheter opp til 130 - 200 km/t. Den nye godstogtraseen vil skjære inn i vårt boligkvartal, og betinge fraflytting av all bebyggelse i området.

I sin presentasjon av prosjektet har NSB i den grad konsekvensene i det hele tatt er spesifisert forsøkt å bagatellisere omfanget, både når det gjelder antall berørte eiendommer og miljøforurensing.

Det er anført fra NSBs side at 8 hus må rives, og det er fremlagt kartskisser som viser at en del hus blir liggende igjen på "en øy" i sporområdet, med ny adkomst. De grenser for støysoner som da er lagt til grunn er uforståelige.

I området Harbitzalleen 4 - 12 vil minst 30 bo-enheter måtte fraflyttes og erstattes dersom alternativene 1,3 eller 4 gjennomføres.

Byantikvaren ønsker å bevare husene og området som et viktig historisk boliganlegg med tilknytning til industrihistorien i bydelen.

Vi har forståelse for at jernbanen må utvikles, men synes det foreliggende forslag i meget liten grad tar hensyn til eksisterende bebyggelse og miljø i området Skøyen - Hoff. Med dagens teknikk finnes andre og bedre alternativer, og NSB må pålegges å utrede underjordiske løsninger for framføring av nye traseer. Ved å gå under overflaten med utgangspunkt lenger inne i byen kan en velge mellom flere traseer, og samtidig løse i de kapasitetsproblemer Oslo-tunnellen har. Dette er en løsning som uansett vil tvinge seg frem etter hvert som trafikken øker, og som gir større muligheter for byutvikling og frigjøring av arealer til andre utbyggingsformål.

Dersom et av alternativene som innebærer tunnell-innslag på "Olsens Enke-tomt" skulle bli vedtatt vil vi sette frem følgende krav:

1. Full erstatning for boliger og garasjer, samt erstatning for tomtegrunn. Kravet vil omfatte ca. 30 boenheter. Erstatning for flytting, eventuelle midlertidige bo-ordninger, ulemper og andre utgifter vil komme i tillegg.

2. Den foreliggende plan har skapt en svært vanskelig situasjon for beboere i området som ønsker å selge, modernisere eller refinansiere sine eiendommer. Av disse grunner må vi be om å få en skriftlig erklæring fra NSB som angir hvilke prinsipper for verdifastsettelse som eventuelt vil bli lagt til grunn ved et erstatningsoppgjør. Vi må få en oversikt over hvilke eiendommer som vil få full erstatning.

En slik erklæring vil være til stor hjelp, uavhengig av om utbyggingen blir realisert eller ikke.

3. Iflg. Plan- og bygningslovens 44 gis ved ekspropriasjon rett til erstatningstomter i samme område. Vi er kjent med at det finnes både statlige og kommunale tomter i nær-området, som ikke er bebygget. Hvis planene blir vedtatt, krever vi at det straks nedsettes en arbeidsgruppe bestående av representanter for beboerne, NSB og Oslo kommune som gis i mandat å finne akseptable erstatningstomter til de beboere som måtte ønske dette. Aktuelle arealer i området må inntil videre reserveres for en eventuell erstatningssituasjon.

Vi ønsker NSB lykke til med å utarbeide nye miljøvennlige løsninger, basert på underjordiske linjeføringer, og ber om å bli holdt orientert i fortsettelsen!

kopi er sendt: Oslo kommune plan- og bygningsetaten, Byantikvaren, Bydelsutvalget Ullern bydel, Miljøverndepartementet

Oslo den 13. april 1993.

RETURADR: Ø. BRÅDALEN
HARBITZALLEEN 12 D
0275 OSLO

Beboere i Harbitzalleen 4 - 12:

<i>Agnet Brådal</i>	HARBITZALLEEN 12d
<i>Arvidt Skov</i>	— " —
<i>Vronn Forland</i>	— " — 8G
<i>Arvidt</i>	— " — 4A
<i>TBUSK m/psm.</i>	— " — 12D
<i>Seamus Bell og Alf Henning Martinsen</i>	— " — 10.
<i>Olef Belsaer</i>	— " — 4B
<i>Arild Sandbukt</i>	— " — 12B

haha.

for 1/5 Quasar Consultants

K. Harald Arage

Byörn Ness

Marit Hansen

Harald Knutsen

K. Steinhovden w/fam.

Hans Petter Øien w/fam.

Leif Lillevik

Leif Eriksson

Byll Osnes

Torger Tveit

Arne Olsen

Helga Tveit

Asbjørn Hegland

Per Lorksen

Harbitzalléen 12

Harbitzalléen 8F.

Harbitz alle 10.

— " — 10

— " — 12C

— " — 12B

— " — 12E

Harbitz alle 12D

— " — 8II

— " — 12B

— " — 8

— " — 12C

— " — 8D,

D73

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

16. APR. 1993	
93/1566	
85 552	

nrk

16 APR. 1993

24.93 Flow

Oslo, 14. april 1993

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGLOVEN

Det vises til Melding med forslag til konsekvensutredninger vedrørende ovennevnte prosjekt, datert februar 1993.

Bomiljøet i Tingstuveien er de senere år blitt utsatt for stadig økende press, ved utvidelser og trafikkøkninger på E 18, ved utbygging av snustasjonen for lokaltog østfra, og andre tiltak. Denne utviklingen ser ut til å fortsette, jfr. blant annet planene om ytterligere utbygging av E 18, bygging av et større antall boliger på "Olsens Enke-tomten" og senest NSB's planer om utvidelse av sporkapasiteten vestover fra Skøyen stasjon. Det som har vært et attraktivt bomiljø er i ferd med å forvandles til et meget trafikk-, forurensnings- og støybelastet område. Støyen fra NSB's aktiviteter (snustasjon, person- og ikke minst godstrafikk) skaper allerede problemer for nattesøvn for de beboere på vestsiden av veien som har soveværelser mot vest. Vi protesterer mot denne utviklingen.

Med den bebudede økningen i togtrafikken vestover fra Oslo - og det derav følgende behov for bygging av ytterligere to spor - synes ingen av de alternativer som NSB ønsker å utrede videre å ivareta hensynet til det lokale boligmiljø. Dette dreier seg om et større antall boliger i områdene mellom Skøyen og Bestum. På det orienteringsmøtet som ble avholdt i Ullern Menighetshus før påske ble det nevnt at NSB i tillegg til de to nye spor, også vurderer å bygge ytterligere et spor for godstrafikk på vestsiden av nåværende trase. Dette vil ytterligere forverre situasjonen for bomiljøet.

Vi krever at ett eller flere alternativer med føring av all gjennomgangstrafikk av tog i tunnel gjennom hele området blir utredet, i tillegg til de foreslåtte alternativer. For de alternativer som forutsetter tunnelinnslag nordvest på Olsens Enke-tomten må støyproblemer ved passering inn og ut av tunnelen utredes grundig.

Med hilsen



Aage Frohde

Tingstuveien 16
0281 OSLO

Vedlegg: Underskrifter fra andre beboere i Tingstuveien og tilstøtende områder

Kopi: Ullern bydelsutvalg v/ Trafikk- og Miljøkomiteen

Undertegnede slutter seg til innholdet i brev til NSB fra Aage Frohde, datert 14. april 1993.

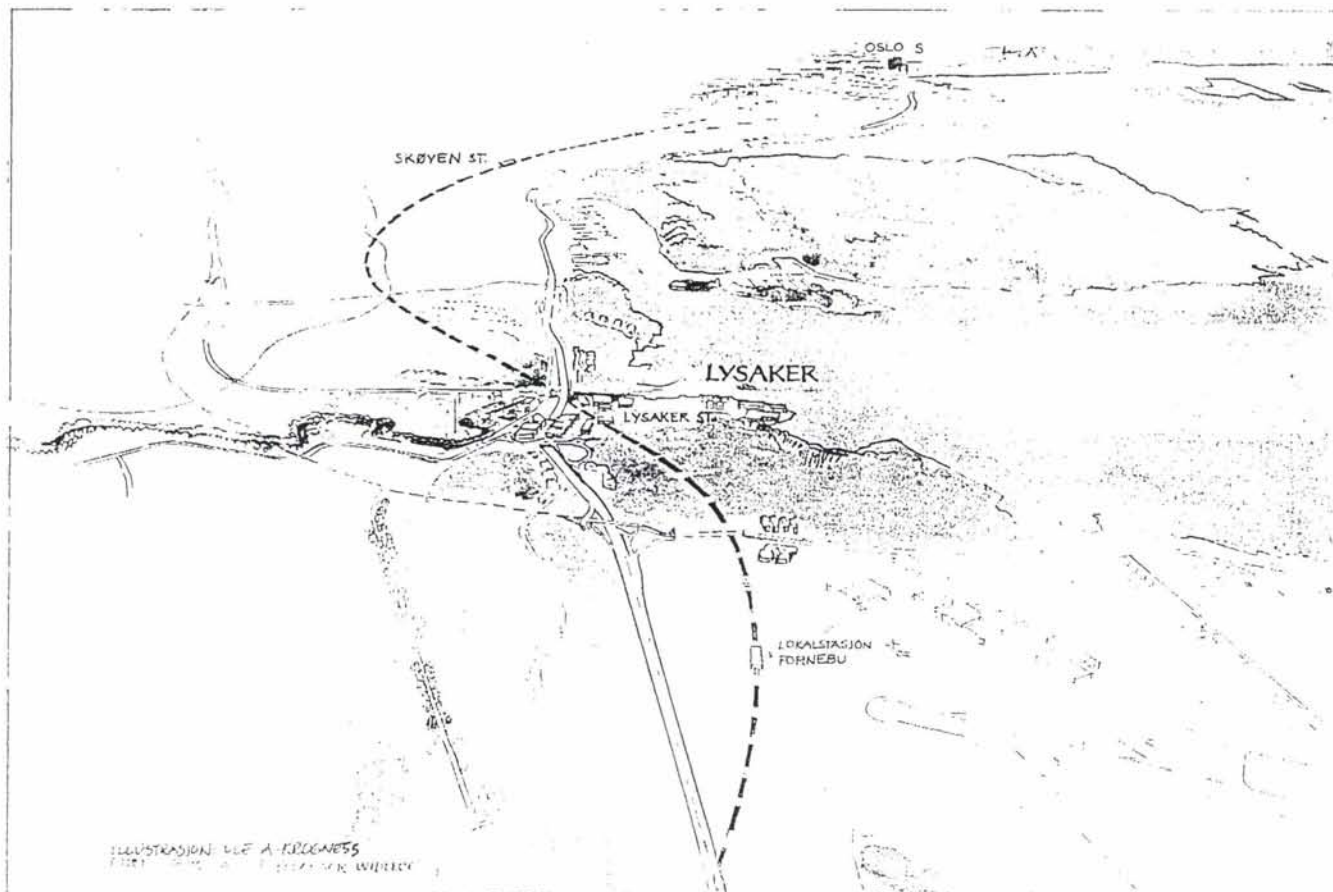
Navn	Adresse	Underskrift
Kjell Backer	Tingstun 16 C	KJELL BACKER
Tord Røstad	- - - 16 B	Tord Røstad
Terje Lauritzsen	Tingstun 12	Terje Lauritzsen
STEIN LAURITZSEN	BESTUMUN 2M	
Kjellaug Melvik	Tingstun 12 F	Kjellaug Melvik
BRITH LISE PETERSEN	TINGSTUUN 12 E	Brith Lise Petersen
Per Mortensen	TINGSTUUN 12 E	Per Mortensen
Knut Sandvik	TINGSTUUNEN 12 D	Knut Sandvik
Ragnhild Henri	Tingstun. 12 D	R Henri
Bjørn Hampland	Tingstun. 12 C	Bjørn Hampland
Livand Lia	- - - 12 B	Livand Lia
Peter Bjering	- - - 6 D	Peter Bjering
Bjørn Klumant	Tingstun 8	Bjørn Klumant
Olav K. K.	Tingstun 18 ^a	Olav K. K.
Karen J. Venn	Tingstun. 18 g	Karen J Venn
Anna Sot. Seng		Tingstun 18 f
Jan K.	Tingstun 20 A	JAN KVIST Tingstun
Lise Sot. Seng	Tingstun 21	
Kasper Holter	Tingstun 28	
ERIK KVERNBERG	Hoffbakken 4, 0277 Oslo	Erik Kvernberg
Ann Brandt	Tingstun 17 0281 Oslo	Ann Brandt
Ann Brandt	Tingstun 17 0281	Anne-M. Brandt 0500 0281

Undertegnede slutter seg til innholdet i brev til NSB fra Aage Frohde, datert 14. april 1993.

Navn	Adresse	Underskrift
Nina S. Tørlidtsen	Tingstovn. 18 + 18A.	Nina S. Tørlidtsen
FREDRIK GRØN	TINGSTOVN 11	Jurid B. Grøn
TURID B. GRØN	TINGSTOVN. 11	
Sturuphaan	Tingstovn. FE	STEIN TERJE SKAAR
Tor	Tingstuveien 8D	TOR STRAND
I.E.F. Strand	TINGSTOVN. 8D	M.E. Frouth Strand
Aase Bjørlo	Tingstuveien 8 F.	Aase Bjørlo
Ragnhild Knudtzon	Tingstovn 8B	Ragnhild Knudtzon
Sissel Mårken	Tingstovn. 30 B	Sissel Mårken
Mary Skabo	Tingstuveien 26 A	for Skabo: Sissel Mårken
Espen Olsen	Tingstovn. 30 B	for Olsen: Sissel Mårken
ROSKOV	TINGSTOVN 32 D	
Hans Olav Heli	Tingstuveien 24	Hans Olav Heli
Lina Lindbo Hansen	Tingstovn. 24	Lina Lindbo Hansen
Sissel Grieg Viig	Tingstuveien 9	Sissel Grieg Viig
Annine Annel	Tingstovn 7B	Annine Annel
GEIR BAASTAD	TINGSTOVN. 6B	Geir Baastad
Annine Johnsen	Tingstovn. 6B	Annine Johnsen
Olette Ree Kottby	Tingstuveien 6A	Olette Ree Kottby
ROSEN TARNFOLK	(Tingstovn 7 Dranningsveien 187 " " 181)	Rosen Tarnfolk
Asse Seebag	Tingstovn. 14b.	Asse Seebag
H. Knudsen	Tingstovn. 19c	H. Knudsen
Le Hafner	Tingstovnen 19 D	Le Hafner
Åsa Nordstrand	Tingstovn. 19P	Åsa Nordstrand
Åsa Nordstrand	Tingstuveien 19E	Åsa Nordstrand

D74

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER



Høringsuttalelse fra Lysakerelven Næringsvel
til NSB's melding av februar 1993

Lysakerelven
NÆRINGSVEL

April 1993

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

HØRINGSUTTALELSE FRA LYSAKERELVEN NÆRINGSVEL TIL NSB'S MELDING AV FEBRUAR 1993

Utarbeidet med konsulentbistand fra

- ArkiForum a.s v/Arne Sunde, siv.ark.mnal
- Berdal Strømme a.s. v/siv.ing. Ivar Skyberg og cand.real. Eirik Wiggen

Bak Lysakerelven Næringsvel står følgende medlemmer: Eiendomsspar A.S, Gjensidige, Lorentzen-Lysaker, Lysakergården, Lysaker Sentrum A.S, Mustad Eiendomsutvikling A.S, Sameiet Bygg D Granfos Næringspark, Sameiet Godthaab Lysakerfjorden, Sameiet Lilleakerveien 4, Sameiet Vollsveien 9-11, Sollerudstranda skole, Olav Thon-gruppen, Vital Forsikring A.S.

Om denne saken kan interesserte kontakte Arne Sunde (tlf. 22 563100, fax 22 562210) eller Sturla Strandly (tlf. 67 580950, fax 67 581120).

Innhold:

0. Sammendrag
1. Bakgrunn
 - 1.1 NSB's melding
 - 1.2 Lysakerelven Næringsvel
2. Perspektiver for dobbeltsporutbyggingen
3. Lysaker stasjons markedsmessige rolle
 - 3.1 Generelt
 - 3.2 Lysaker stasjons fremtidige rolle?
 - 3.3 Trafikkprognoser og marked
 - 3.4 Lysaker stasjon som "ringstasjon vest"
4. Beskrivelse av traséalternativer og stasjonsløsninger
 - 4.1 Traséalternativer
 - 4.2 Alt. SYD: 4 spors tunnel om Fornebu
 - 4.3 Beskrivelse av alt. SYD
5. Kommentarer til utredningsprogrammet
 - 5.1 Flere traséalternativer over Lysaker bør utredes
 - 5.2 Miljøaspektet krever både langsiktig og utradisjonell tenkning
 - 5.3 Momenter til en samfunnsøkonomisk kalkyle

VEDLEGG

- I Prosjekter Lilleaker/Lysaker (byggevolument og arbeidsplasser)
- II Trafikkprognoser for Lysaker/Fornebu
- III Fremtidig kollektivsystem for Fornebu
- IV Kostnadsspesifisering Lysaker stasjon

0. SAMMENDRAG

Lysakerelven Næringsvel foreslår en alternativ løsning for det fremtidige jernbanesystem mellom Skøyen og Asker - en løsning som knytter både Lysaker og Fornebu til høyhastighetsnettet. Dette vil gi et langt bedre tilbud til transportbrukerne, bedre NSB's konkurransemessige stilling og inntektsmuligheter, og gi store miljøgevinster.

Lysaker har i de senere årene vokst sterkt, og det tidligere industristedet fremstår i dag som et sterkt næringscenter i Vestkorridoren. Nye utbyggingsprosjekter er nær forestående og vil ytterligere styrke Lysakers betydning som trafikknutepunkt. Lysaker stasjons rolle i NSB's banesystem og driftsopplegg må også planlegges med tanke på etterbruken av Fornebu-området. Her er et meget attraktivt område med et stort utbyggingspotensiale, som bør planlegges med et godt kollektivtilbud som et absolutt krav. Samlet vil Lysaker/Fornebu-området kunne bli ett av de virkelig tunge næringslivssentrene i landet.

Lysaker stasjons trafikkmessige tyngde og muligheter som en "ringstasjon vest" er ikke analysert så langt i NSB's utredning. Med de traséalternativer som er presentert i meldingen vil heller ikke det videre konsekvensutredningsprogram dekke de alternativer som i denne fasen av planleggingsarbeidet bør utredes. Programmet bør derfor utvides med nye alternativer, hvor Lysaker stasjon knyttes til høyhastighetsnettet.

Vårt løsningsforslag (alternativ SYD) er en ny 4-spors tunnel mellom Skøyen og Høvik, hvor både høyhastighetssporene og lokaltrafikksporene legges i samme dobbeltunnel. Tunnelen krysser Lysakerelven og E18 i tunnel under Lysaker, og en ny Lysaker/Fornebu stasjon bygges under jorden. Med denne traséen kan også Fornebu knyttes direkte til jernbanenettet, med egen lokaltrafikkstasjon lokalisert til nordenden av dagens flyplass.

En slik tunneløsning vil ivareta hensynet til bolig- og naturmiljø i de berørte lokalsamfunn, samtidig som denne løsningen også vil avlaste E18 for trafikk.

Med 4-sporstunnelen frigjøres dagens trasé til andre formål:

- Grønn gang- og sykkelveg mellom Bekkestua og Skøyen.
- Utbygging til nærings- og boligformål på deler av traséen.
- Eventuell bybanetrasé mellom Fornebu og Skøyen.

Andre traséalternativer som passerer Lysaker med mulighet for høyhastighetsstasjon der bør også vurderes. NSB's alt. 2 er et aktuelt alternativ, men fortrinnsvis i en variant hvor banen legges mest mulig i tunnel mellom Skøyen og Lysaker.

En ny Lysaker stasjon vil ligge markedsmessig gunstig til, og vil som en "ringstasjon vest" for IC- og fjerntog skape mye ny trafikk, og samtidig avlaste Oslo S. Lysaker stasjon, eventuelt sammen med en ny Fornebu stasjon, vil gi et meget miljøvennlig og attraktivt kollektivsystem for det nye Fornebu som vil bli bygget ut etter at flyplassen nedlegges.

En utbygging av Lysaker stasjon og tunnelen under Lysaker sentrum vil kunne samordnes med utbyggingen av Lysaker Sentrum-prosjektet.

Konsekvensutredningsprogrammet bør derfor utvides med følgende:

- Analyse av Lysaker stasjon som fremtidig "ringstasjon" for Oslo vest/Bærum øst.
- Analyse av alternative baneløsninger for Fornebu-området.
- Konsekvensutredning av alternativ SYD.
- Konsekvensutredning av andre traséalternativer med stasjon på Lysaker.

Konsekvensutredningen av alternativ SYD bør innbefatte en samfunnsøkonomisk analyse, hvor merkostnadene med en 4-spors tunnel vurderes i forhold til de fordeler denne har trafikkmessig og miljømessig.

1. BAKGRUNN

1.1 NSB's melding

Meldingen om prosjektet "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker" viser 4 alternative traséer for nytt dobbeltspor for fremtidens høyhastighetstog:

- Alt. 1: Tunnel fra Skøyen, som krysser under Lysakerelven ovenfor Granfoss og kommer ut i dagen ved eksisterende dobbeltspor vest for Lysaker. Ikke stasjoner mellom Skøyen og Sandvika.
- Alt. 2: Langs eksisterende trasé (i dagen) mellom Skøyen - Lysaker, med mulighet for stopp på Lysaker stasjon.
- Alt. 3 & 4: Tunnelløsning fra Skøyen og vestover som krysser Lysakerelven langt nord for Lysaker. Ikke stasjoner mellom Skøyen og Sandvika.

Meldingen inneholder ikke noen anbefaling mht trasévalg, men gir likevel det inntrykk at Lysaker stasjon ikke vil inngå her. De forutsetningene som er lagt til grunn er:

- 200 km/t og kurveradius større enn 2400 m
- alle traséene skal passere Skøyen - Sandvika - Asker.

Innen den korridor som her er aktuell er det bare alt. 2 som går om dagens stasjon på Lysaker, og hvor stopp på Lysaker skal være mulig. En slik fremføring av traséen gjennom Lysaker muliggjør ikke en kurveradius som oppfyller kravet om at høyhastighetstrafikk (200 km/t) skal kunne avvikles. Det påpekes derfor at alt. 2 er mindre gunstig enn de øvrige alternativer. Det er videre å bemerke at Lysaker stasjon ikke vurderes på linje med Skøyen, Sandvika og Asker som stasjon for IC-trafikk, men mer defineres som en lokaltrafikkstasjon.

1.2 Lysakerelven Næringsvel (LN)

NSB's vurdering av Lysaker stasjons fremtidige rolle er utgangspunktet for at LN i denne høringsuttalelsen vil forsøke å legge frem enkelte opplysninger (fakta og prognoser) om Lysaker og Fornebu-området markedsmessige betydning for NSB, og presentere nye alternativer for en trasé som passerer Lysaker sentrum. Slike nye alternativvurderinger bør inngå i konsekvensutredningsprogrammet for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Lysakerelven Næringsvel er en frivillig sammenslutning av 13 eiere langs Lysakerelven i Oslo og Bærum. Nabolagsarbeidet, som har vart i 8-9 år, har som fremste mål å bidra til en helhetlig utvikling og et godt miljø omkring om arbeidsplassene i Lilleaker-Lysakerområdet. LN legger vekt på å ha et åpent og godt forhold til sine omgivelser. Dette innebærer et ansvar for at utbyggingen av arbeidsplassene også skal ta hensyn til nabolags ønsker og behov.

En viktig arbeidsoppgave for LN er å sikre en best mulig tilgjengelighet til hele området for kjørende og gående. I 1991 gjennomførte LN utbyggingen av et lokalt veinett på tvers av kommunegrensen i samarbeid med kommunene og Statens vegvesen. I løpet av 1993 og 1994 blir det opparbeidet et sammenhengende tur- og gangveisystem langs Lysakerelven som knytter direkte forbindelser fra transportsystem og sentre til boliger og arbeidsplasser.

2. PERSPEKTIVER FOR DOBBELTSPORUTBYGGINGEN

Det langsiktige perspektiv

Dagens jernbanetrasè over Lysaker ble bygget i det nittende århundre. Nå bygges jernbanenettet for det enogtyvende århundre. Utbygging av vegnettet har nådd et historisk metningspunkt. LN ser utbygging av et førsteklasses jernbanesystem som et vesentlig bidrag i det samlede transportsystem i "Vestkorridoren".

Jernbane er i de fleste sammenhenger et miljøvennlig transportalternativ. Men også tog med større hastigheter vil, selv med en ventet teknologisk utvikling, bidra til belastninger for de nære omgivelser. I et tettbygd byområde mener LN hensynet til arealbruken og miljøkonsekvenser langs banenettet må telle mer enn utsikt for passasjerene. Tunnel må derfor vurderes som et reelt alternativ, også såkalte "miljøtunneler" i spesielt sårbare omgivelser.

Utviklingspotensialet i Lysaker-/Fornebu-området

Næringsliv og arbeidsplasser på Lysaker har vært i rivende utvikling det siste tiåret. Både Oslo og Bærum kommuner har utpekt Lilleaker/Lysaker som fremtidig utviklingsområde for næringsvirksomhet. En tilknytning til NSBs høyhastighetsnett er avgjørende for fremtidens næringsutvikling, både i Lysaker-området og for det Nye Fornebu.

Tilpasning på Lysaker

Lysaker er i den unike situasjon at sentrale arealer omkring stasjonsområdet står i startgropen for utbygging. Med en beslutning om trasèvalg i løpet av året kan det legges planer for en fullverdig IC- og fjerntrafikkterminal med førsteklasses tilgjengelighet og omstigningsmuligheter. Dagens utbygging av buss/togterminalen på Lysaker kan inngå som første etappe i en slik terminal.

3. KOMMENTARER TIL NSB'S PLANER/UTREDNINGER

3.1 Generelt

I fase 1 av konsekvensutredningsprogrammet skal det gjennomføres en konsekvensutredning som skal bidra til å avklare rollefordelingen mellom veg og jernbane i Vestkorridoren, dvs. de mer overordnede strategier for Statens utbygging av transportsystemet i vest. Et godt og fremtidsrettet togtilbud vil være middelet til å få trafikk over fra veg til bane, med de miljøfordeler dette medfører. Et hovedpoeng her er at de store infrastrukturinvesteringer som en fremtidsrettet jernbaneutbygging medfører kan gi store gevinster i et langt tidsperspektiv:

- Redusert behov for videre motorvegbygging (ny 4-feltsveg).
- Miljøgevinstene i form av redusert vegtrafikk og køkjøring kan bli meget store.

Nytten av jernbaneutbyggingen i et langt tidsperspektiv bør derfor tillegges like stor vekt som kostnadene; den billigste løsning behøver ikke å være den beste samfunnsøkonomisk sett. Ved at Ny Ringeriksbane også føres inn langs den samme traséen (fra Sandvika), vil man kunne få en bedre utnyttelse av de investeringer som legges i kjørevegen.

Etterbruken av Fornebu er en meget viktig faktor når trasé for nytt dobbeltspor skal velges. Trolig vil det nye Fornebu veie tungt trafikkmessig sett. Området vil bli et av Bærum kommunes nye store utbyggingsområder, og de virksomheter og arbeidsplasser som vil komme her vil uten tvil generere stor trafikk, ikke minst til og fra Gardermoen.

3.2 NSB's krav til høyhastighetstraséer

Det antydes i meldingen at Lysaker kan få en endret rolle i fremtiden, som følge av NSB's krav i forbindelse med fremtidige høyhastighetsbaner:

- NSB's krav til hastighet og kurveradius for nytt dobbeltspor (200 km/t-kravet).
- Høyhastighetskonseptets krav til effektivisering av driftsopplegget betyr færre stasjoner enn i dag for fjerntog og InterCity-tog.
- Lysaker stasjon inngår ikke i NSB's planer for InterCity-trafikken. Det er ikke et krav at ny dobbeltsportrasé skal gå over Lysaker, som man først og fremst ser som en lokaltrafikkstasjon.
- Lysakers attraktivitet er blitt endret i og med Gardermo-vedtaket.

NSB's retningslinjer for de nye høyhastighetstraséene er i Lysaker-sammenheng et problem: med krav om 200 km/t er det vanskelig å føre det nye dobbeltsporet om Lysaker stasjon. Ut fra disse retningslinjene er derfor det ene alternativet som går om Lysaker mindre gunstig. Dette antydes også i NSB's melding.

Mye taler imidlertid for at hastighetskravene innen storbyområder bør settes lavere. Vi kan antyde at på strekningen Sandvika - Oslo bør hastigheten kunne settes til 130-150 km/t for å ivareta markedshensyn. Dersom Intercity-togene stopper på Lysaker, betyr det ikke noe at linjefremføringen ikke tillater topphastigheten 200 km/t. Dette er bare et problem dersom togene ikke skal stoppe. Det er derfor en nær sammenheng mellom trasévalg for nytt dobbeltspor og hvilke stasjoner som skal betjenes.

Det er meget viktig for bedriftene i Lysaker-/Fornebu-området, som ellers i "konsulent- og high tech"-beltet langs E18, at man får best mulig togtilgjengelighet til Gardermoen. Her finnes en stor del av trafikkgrunnlaget for hovedflyplassen, slik at området bør tilgodeses spesielt når driftsopplegget for tilbringertjenesten skal vedtas. For Lysaker/Fornebus del vil det bety mye at den nye traséen går over Lysaker, og at togene stopper her.

Markedsgrunnlaget bør tillegges stor vekt når nye høyhastighetsbaner skal planlegges, og de tekniske krav bør avveies mot dette.

3.3 Trafikkprognoser og marked

Lysaker stasjon vil få 20.000 arbeidsplasser innen rimelig gangavstand

Lysaker-området har i de senere år hatt sterk arbeidsplassvekst, i første rekke gjennom etableringen av store bedrifter som Hydro, Gjensidige og CC Vest på Oslo-siden, samt flere større kontorbygg omkring Lysaker sentrum. I dag ligger ca. 10.000 arbeidsplasser innen rimelig gangavstand 500-800 m fra stasjonen. Innen samme radius foreligger konkrete planer for en rekke utbyggingsprosjekter. Dette er realistiske planer, som vil gi ytterligere 10.000 arbeidsplasser over de neste 5 - 10 år.

Samlet gir dette 20.000 arbeidsplasser innen gangavstand fra stasjonen. Utvides sirkelen, spesielt i retning mot Fornebu (Braathens SAFE, mv.), øker antallet arbeidsplasser. I vedlegg 1 gis en oversikt over utbyggingsprosjektene på Lysaker.

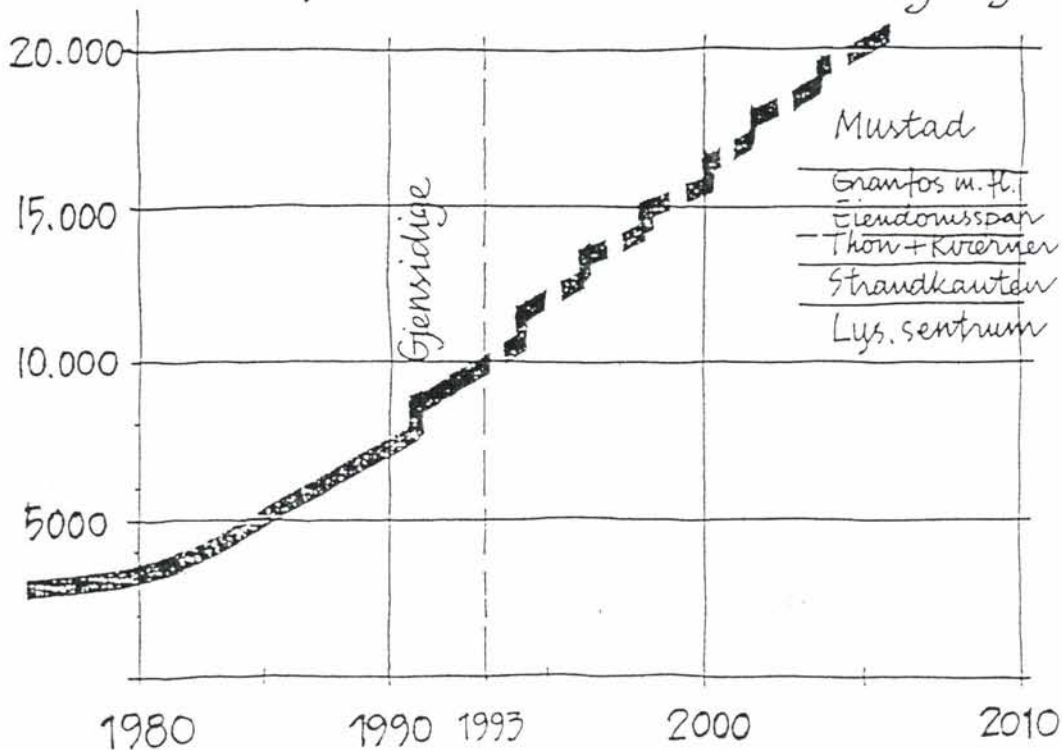
Lysakerelven

NÆRINGSVEL

mars 1993. os.

LYSAKER FORNEBU STASJON

Arbeidsplasser innenfor 800 m gangavst.



Fra industri
til kontor -
arbeidsplasser
→

Fornebu-området har et meget stort utbyggingspotensiale

Hva det nye Fornebu vil gi av arbeidsplasser etter at flyplassvirksomheten er flyttet til Gardermoen vet vi ikke, men området vil være meget attraktivt for vekstnæringer. Man kan tenke seg at en Fornebu-by vil bli et attraktivt sted for større konsern, messeområde, mv.

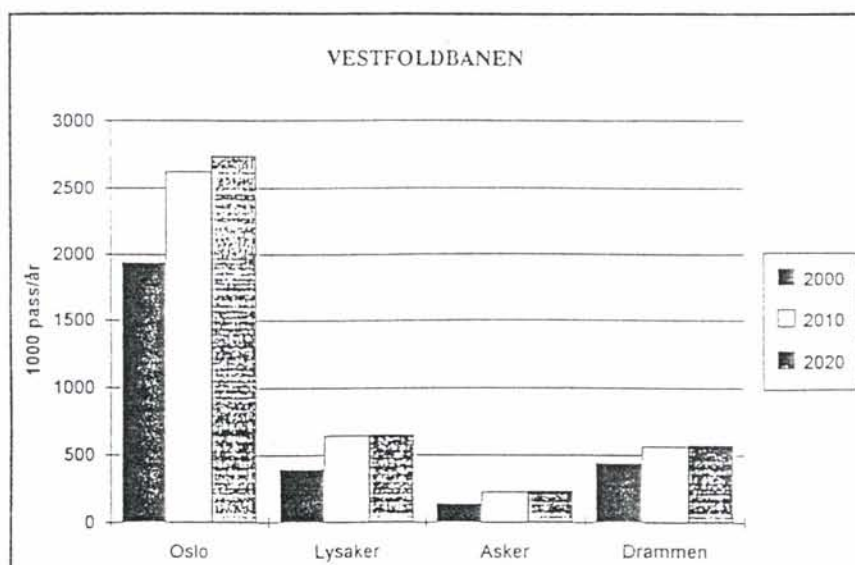
I eget vedlegg er det gitt et sammendrag av de forslag til alternative rammer for Nytt Fornebu som ble utarbeidet i forbindelse med Hovedflyplass-saken. Alternativene kan være en ny bydel med 40.000 bosatte, eller en arbeidsplasskonsentrasjon på 30.000 arbeidsplasser?

Lysaker/Fornebu-området er trafikkmessig "større" enn de fleste norske byer

En ny Lysaker/Fornebu stasjon, med gode terminalløsninger og parkeringsmuligheter, vil kunne bli et meget viktig trafikknutepunkt i NSB's transportsystem:

- * En av landets største arbeidsplasskonsentrasjoner i gangavstand fra stasjonen.
- * Stasjonen vil knytte den nye Fornebu-byen til NSB-systemet.
- * Stasjonen vil bli NSB-terminalen for reisende til/fra Oslo Vest og Bærum øst, som er bydeler som generer betydelig InterCity- og fjerntrafikk (forretningsreiser i inn- og utland). Spesielt for Gardermo-rettet trafikk vil en Lysaker-terminal bli det naturlige stasjonsvalg for mange.

I kraft av omlandets størrelse og betydning (næringsstruktur og sosioøkonomisk struktur) vil Lysaker stasjon være en av de viktigere InterCity - og fjerntrafikkstasjoner i landet. Figuren under viser NSB's trafikkprognoser for Vestfoldbanen, hvor Lysaker stasjon trafikkmessige betydning sammenlignet med andre stasjoner mellom Oslo og Drammen fremgår.



Lysaker har i dag meget stor trafikk, og denne vil øke i årene etter århundreskiftet. Det kan registreres at disse trafikkprognosene for Vestfoldbanen viser at trafikken over Lysaker stasjon er større enn trafikken over Drammen stasjon i 2020. Lysaker stasjon trafikk tall ligger på høyde med gjennomsnittet for Østfoldbyenes fremtidige InterCity-trafikk.

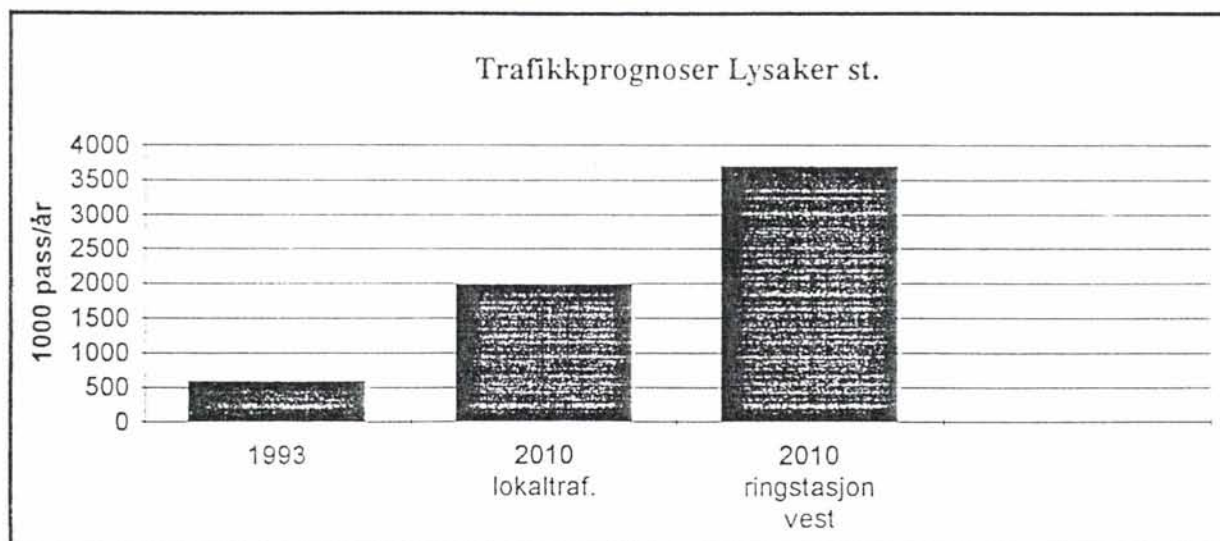
Trafikkprognosene for togtrafikken til og fra Gardermoen gir nær 500.000 reiser pr. år over Lysaker stasjon omkring 2020. Til sammenligning vil Sandvika stasjon samme år ha 750.000 reiser.

Nye trafikkprognoser for Lysaker: 3,7 mill. passasjerer

Eksisterende prognoser er beregnet med utgangspunkt i en transportanalysemodell hvor arbeidsplass tall mv. for både Lysaker og Fornebu ligger lavere enn hva områdenes realistiske potensiale tilsier. En gjennomgang av sonedataene i denne modellen (Gardermomodellen) viser at det i Lysaker-området hverken er lagt inn de siste års vekst eller de den planlagte vekst. Også for Fornebu-området er prognosene basert på en vekst som synes lavere enn hva som er realistisk i forhold til det potensialet som ligger i området.

Videre er Lysaker stasjon i denne modellen ikke inne som en fullverdig InterCity-stasjon, med gode overgangsmuligheter til buss og gode parkeringsmuligheter. Tilgjengeligheten til stasjonen for sonene rundt Lysaker synes å være dårligere i modellen enn hva som er riktig ut fra den konsentrasjon av arbeidsplasser rundt stasjonen som er - og vil komme. En ny Lysaker stasjon/terminal med god tilgjengelighet vil få større trafikkgrunnlag enn de prognoseberegninger som NSB har gjort til nå.

LN har derfor fått utarbeidet nye trafikkprognoser for Lysaker/Fornebu. Etter at Lysaker sentrum og Fornebu er utbygget, blir det i alt 3,7 mill. reiser pr. år over stasjonen. Lysaker bør derfor være et aktuelt sted for en "ringstasjon vest". Trafikkanalysen er beskrevet i vedlegg II.



3.4 Lysaker stasjon som "ringstasjon vest"

Etablering av ringstasjoner for fjerntogtrafikken utenfor Oslo sentrum er et virkemiddel i NSB's konkurranse mot flyet på de lengre distansene. NSB's konkurransefortrinn for de nye høyhastighetstogene er kort reisetid bysentrum - bysentrum, samt bedre flatedekning og tilgjengelighet til stasjonene i de større byene. Ringstasjoner vil gjøre reisetiden betydelig mindre for en stor del av de reisende.

Lysaker er en mulig ringstasjon i NSB's fremtidige banesystem, Bryn stasjon en annen. Lysaker tilfredsstiller meget godt de krav som bør stilles:

- stasjonen ligger sentralt til i forhold til bosted og arbeidssted for de reisende
- stasjonen er et viktig kollektivtrafikksenter
- stasjonen kan tilby et stort parkeringsanlegg rett ved stasjonen.

Lysaker stasjon er den stasjon innen Oslo som klarest peker seg ut som en fremtidig ringstasjon. Som en av ringstasjonene rundt Oslo S vil Lysaker stasjon være et bedre alternativ for mange IC- og fjerntogreisende fra de vestlige deler av byen enn Oslo S/Nationaltheatret. Oslo vest/Bærum øst har en næringsstruktur og yrkesstruktur som gjør at området's markedsmessige betydning er langt større enn området's tallmessige tyngde (det reises mye). Mange vil derfor få kortere reisetid dersom de kan gå på/av toget på Lysaker. Det betyr også mye at Lysaker kan tilby parkeringsplasser for de togreisende.

Hurtigbåten mellom Lysaker og Nesodden øker ytterligere stasjonens markedsgrunnlag. Denne legger til kai ved Lysakerelvas munning, kloss opp til stasjonen.

Dette tilsier at en ny Lysaker stasjon for InterCity- og fjerntogtrafikk er den optimale "ringstasjon" i Oslo, for reisende med Vestfoldbanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og Gardermobanen. Fordelene for NSB og trafikantene er:

- Større konkurransedyktighet i forhold til fly
- Flere togreisende - og større trafikkinntekter
- Avlastning for Oslo S
- Økt trafikantnytte (reduert reisetid, mv.)
- Mindre biltrafikk.

4. BESKRIVELSE AV TRASÉALTERNATIVER OG STASJONSLØSNINGER

4.1 Traséalternativer

NSB's alternativer gir ikke tilfredsstillende løsninger

Ut fra den dokumentasjon og argumentasjon vi har lagt frem i kap. 3 er 3 av de 4 alternativer som er vist i meldingen uaktuelle, siden de ikke legger opp til stasjon på Lysaker.

Alt. 2 gjenstår som et mulig alternativ. Nytt dobbeltspor er her lagt i dagen langs eksisterende trasé fra Skøyen og frem til Lysaker, med "mulighet for stopp på Lysaker". Dette alternativet gir meget dårlig kurvatur (og hastighet), og en dagtrasé i dette området innebærer betydelige miljø- og planleggingskonflikter. Vi kan derfor ikke gå inn for et slikt alternativ.

Man bør se på muligheter for en tunnelvariant av alt. 2 mellom Skøyen og Lysaker. Eksisterende stasjon på Lysaker bygges da ut på nordsiden, parallelt med dagens spor. En slik stasjon vil kunne bygges ut med god forbindelse til det planlagte Lysaker sentrum.

Andre traséalternativer bør utredes

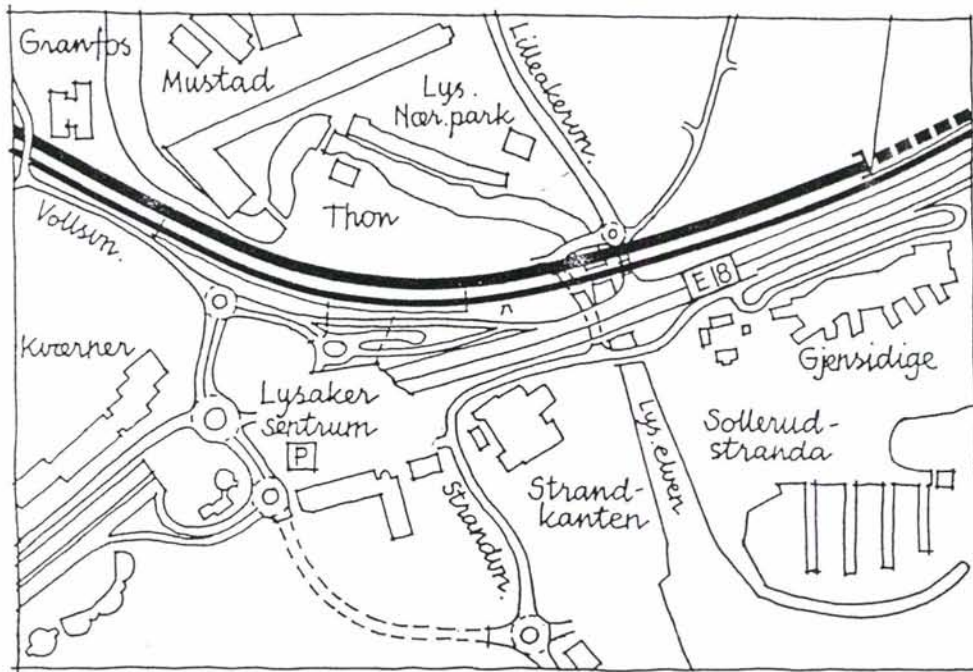
Med utgangspunkt i at nytt dobbeltspor skal gå om Lysaker og at det skal bygges en ny stasjon/terminal sentralt i Lysaker-området, er flere alternativer vurdert av LN.

På dette trinn i prosessen mener vi det er riktig å vurdere alle alternativer som kan være aktuelle. Det finnes flere trasémuligheter, som gir løsninger som er svært ulike teknisk, miljømessig og ikke minst kostnadsmessig:

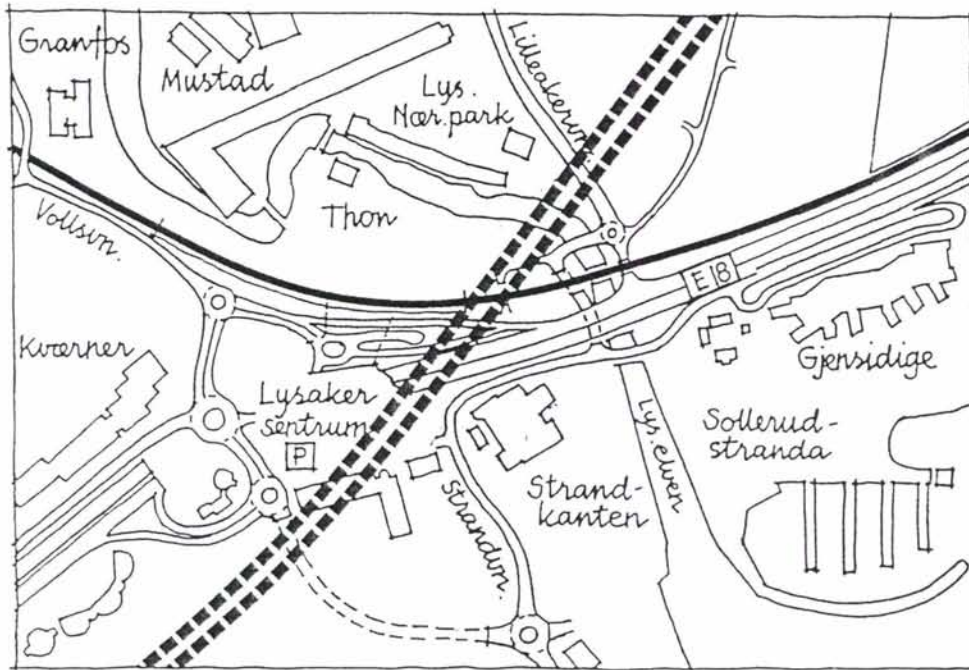
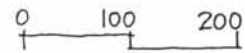
- Tunnelvariant av alt. 2 (NSB), med stasjonsutvidelse nordover

En vil i denne omgang peke på muligheten for en variant av denne traseen ved å gå inn i tunnel ved et punkt øst for Lysakerelva. Med utgangspunkt i dagens høyde på Lysaker stasjon og kryssing over Lilleakerveien vil det trolig ikke bli mulig å etablere en fjelltunnel før ca 400 meter øst for Lysakerelva. Traseen vil kunne få en horisontalføring med radius ca 1200 meter, hvilket vil gi en bedre kurvatur enn det foreliggende alternativ 2.

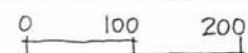
Mellom Lysakerelva og tunnelpåhugget vil løsningen medføre betydelige inngrep på eiendommer og det bør antakelig vurderes avbøtende tiltak med betongoverbygg i dette området. Denne varianten er ikke vurdert nærmere med hensyn på mulige løsninger, miljøforhold, anleggsteknikk eller kostnader.



Alt. 2 (NSB) m/tunnel



Alt. SYD



- Alternativ NORD (kryssing av Lysakerelven nord for dagens stasjon)

Det er mulig å føre tunnelen lenger nord og la denne gå under Lysakerelven, eller krysse elven i bro. Trasé og stasjon bør ikke ligge for langt fra Lysaker sentrum, da dette gir den mest gunstige beliggenhet i forhold til øvrig kollektivtrafikk og er optimalt i forhold til de eksisterende og planlagte arbeidsplasser.

Et slikt tunnelalternativ med brokryssing rett nord for eksisterende stasjon er vurdert nærmere. Denne løsningen innebærer imidlertid at det fysiske miljøet rundt elven mister noe av sin verdi, samt betydelige eiendomsinngrep på øst- og vestbredden. Da enkelte av våre medlemmer har gått i mot denne pga. eiendomsinngrepene og usikkerheten omkring fremdriften av dobbeltsporprosjektet, er denne løsningen ikke bearbeidet videre.

- Alternativ SYD (kryssing under Lysakerelven og E18 (diagonalt) i Lysaker sentrum, med en jernbanesløyfe som tangerer Fornebu)

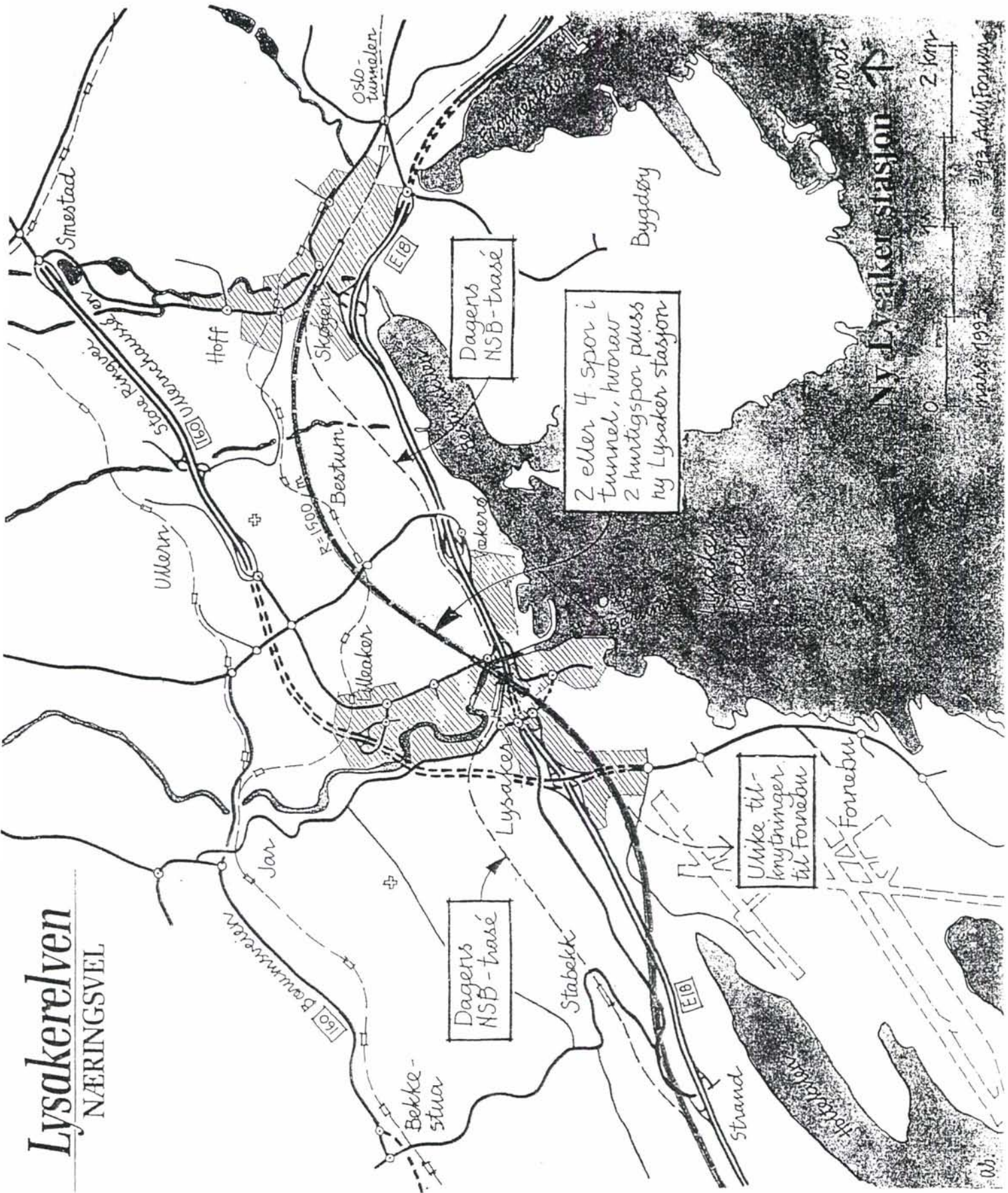
Dette alternativet gir god tilgjengelighet i Lysaker sentrum og åpner samtidig for gode kollektivløsninger for Fornebu. Alternativet kan utbygges som et nytt dobbeltspor, eller som en ny 4-spors tunnel, hvor dagens jernbanestrekning mellom Skøyen og Stabekk/Høvik kan frigjøres og brukes til andre formål.

Løsningen forutsetter en hurtig avklaring fra NSB's side, og en tidsplan som muliggjør samordning med øvrig utbygging av Lysaker Sentrum.

4.2 Alt. SYD: 4-spors tunnel om Fornebu

Vårt forslag til en fremtidsrettet løsning er alt. SYD, med 4-spors tunnel:

- Ny 4-spors tunnel Skøyen - Lysaker - Høvik, dvs. både høyhastighetssporene og lokaltrafikksporene legges i den nye tunnelen. Sporet senkes vest for Skøyen, tunnelen passerer diagonalt under Lysaker sentrum og E18, passerer nordenden av Fornebu og går inn på eksisterende trasé mellom Stabekk og Høvik.
- Ny Lysaker stasjon bygges under Lysaker sentrum, med god passasjeradkomst fra fra både sør- og nordsiden (av E18). Stasjonen bygges for betjening av alle togtyper, også fjerntog, og med god forbindelse mellom plattformene for de ulike togtypene.
- En ny Fornebu stasjon bygges der sporsløyfen tangerer nordre delen av Fornebu-området, som en lokaltrafikkstasjon.



- Eksisterende jernbanetrasé mellom Stabekk og Skøyen nedlegges og gjøres om til en grønn gang- og sykkelveg mellom Bærum og Oslo.

En slik traséføring åpner også for alternative kollektivløsninger for en ny Fornebu-by:

- 1) En bybane kan bygges gjennom Fornebu-området, og knyttes til lokaltrafikksporene i den nye 4-sporstunnelen i nordenden av Fornebu. Bybanen kjører tunnelen inn til Skøyen.
- 2) En bybanetrasé Fornebu - Oslo føres inn på eksisterende jernbanetrasé mellom Lysaker og Stabekk, og følger denne traséen videre inn til Skøyen (bygges sammen med gang/sykkelveg).

Alternativet for Fornebu er bussbetjening, med matebusser til Lysaker stasjon, og direkte busslinjer til Oslo og Sandvika.

Alt. SYD karakteriseres ved:

- Stasjonen under Lysaker sentrum vil ligge sentralt i forhold til arbeidsplasser og service i området. God tilgjengelighet både fra nord- og sydsiden.
- Gode overgangsmuligheter mellom jernbane og buss (og evt. bybane).
- Gode parkeringsmuligheter i stasjonens umiddelbare nærhet (under Lysaker sentrum kan det bygges garasjer i flere etasjer, for 5000 biler eller mer).
- Muligheter for en større terminalutbygging over stasjonen, integrert med øvrige senterfunksjoner.
- God kollektivløsning for Fornebu-området:
 - miljøvennlig/ikke-forurensende transport (jernbane/bybane)
 - meget kort reisetid til Oslo sentrum
 - god tilgjengelighet til Sandvika og andre deler av Bærum
 - gode overgangsmuligheter på Lysaker stasjon (tog/bybane/buss/bil/hurtigbåt)
- En 4-sporstunnel vil bli relativt kostbar, sammenlignet med 2-sporløsninger.

Kostnadsforskjellen mellom en ny 4-spors tunnel og et 2-sporsalternativ betyr at denne spesielle løsningen må innebære fordeler som oppveier denne forskjellen. Fordelene er spesielt knyttet til den samfunnsmessige nytte en slik "miljøtunnel" vil ha i et langsiktig perspektiv. I et slikt langt tidsperspektiv vil miljøgevinstene trolig verdsettes høyere enn hva som er tilfelle i dag. Ikke minst betyr det mye å kunne frigjøre en

grønn trasé mellom Bærum og Oslo, som blir et reelt alternativ for dem som ønsker å bruke sykkel som transportmiddel.

Innen Fornebu og mellom Fornebu og Lysaker ligger også forholdene godt tilrette for utbygging av et gang/sykkelvegnett, som kan knyttes til denne grønne traséen mellom Lysaker og Oslo.

2-spors tunnel kan bygges som en første etappe

Den økonomiske virkelighet innebærer at det er nødvendig at det søkes etapper i utbyggingen som forskyver investeringer i tid. Etappene må likevel inngå i helhetlige løsninger med et fremtidsperspektiv.

Av kostnadshensyn kan det bli aktuelt å realisere 4-sporstunnelen i to etapper: først bygges ny 2-sporstunnel og stasjon under Lysaker for høyhastighetstogene, mens eksisterende trasé og stasjon beholdes for lokaltrafikken. Senere kan dette utvides til en 4-sporstunnel, og eksisterende trasé frigjøres. En slik etappevis utbygging kan være løsningen dersom det er store fordeler i å forskyve deler av investeringen i tid.

Med dette alternativet kan ikke den foreslåtte bybanen til Fornebu realiseres på en like enkel måte. Bybanen må i tilfelle forbindes med eksisterende (lokaltrafikk)trasé. En ny Fornebu (lokaltrafikk)stasjon er heller ikke aktuelt.

4.3 Beskrivelse av alt. SYD (Lysaker/Fornebu)

Trasé Skøyen - Høvik øst

Traseen grener av fra eksisterende jernbane vest for Skøyen og går inn i tunnel under Bestum og Sollerud. Tunnelen dreier sydover og krysser under Lilleakerveien like nord for Lysaker bro. Mellom Lilleakerveien på nordsiden av E-18 og Gerner-Mathiesenbygget på sydsiden blir traseen liggende i en betongkulvert. Videre vestover ligger tunnelen under høydedraget syd for E-18, dreier mot vest i retning Strand, passerer under E-18 og kan legge seg inntil eksisterende jernbane øst for Høvik. Det er ikke tatt stilling til om linja skal følge eksisterende linje eller i tunnel mot Sandvika.

Traseen kan legges med horisontalkurvatur på opptil 2000 meter, hvilket gjør det mulig å kjøre i ca 180 km/t med overhøyde på 100 mm. Vertikalføringen av tunnelen tar utgangspunkt i Skøyen og senkes så tidlig som mulig ned mot kote minus 10-15. Ved passering av Lysaker bør traseen ligge så høyt som mulig i forhold til kryssing av elva. Betongkulverten foreslås lagt med bunnen på ca kote minus 8. En lavere beliggenhet av kulverten og stasjonen vil medføre økte kostnader og et mer komplisert anlegg.

Underjordisk stasjon på Lysaker

Tegning nr 01 og 03 viser en mulig underjordisk stasjon for en fire-spors bane mellom Lysakerelva og Strandveien tunnel. Tilsvarende trase med to-spors bane er vist på tegning nr. 02. Selve jernbanetraseen ligger på kote -8 og krysser under Lysakerelva, dagens jernbane og E-18.

Stasjonen er vist med 400 meter lange sideplattformer, der de to ytre sporene ligger til plattform. Det foreslås to adkomster til stasjonen. Nordre adkomst ligger under eks. jernbane nord for E-18 og vil kunne betjene omstigning fra buss i Lilleakerveien og evt. skinnegående trafikk på dagens jernbanelinje. Forøvrig betjener denne adkomsten arbeidsplasser og boliger på nordsiden av E-18.

Søndre adkomst ligger ved Strandveien, syd for E-18, og vil kunne betjene den store bygningsmassen ved Lysaker sentrum, der det også i fremtiden vil bli et stort antall parkeringsplasser. Bussrute til Fornebu med evt. egen matebuss via Strandveien og bussholdeplassen på E-18 vil gi gode overgangsmuligheter mellom buss og tog.

Begge adkomstene til stasjonen er foreslått med heis og rulletrapper.

Fornebu stasjon

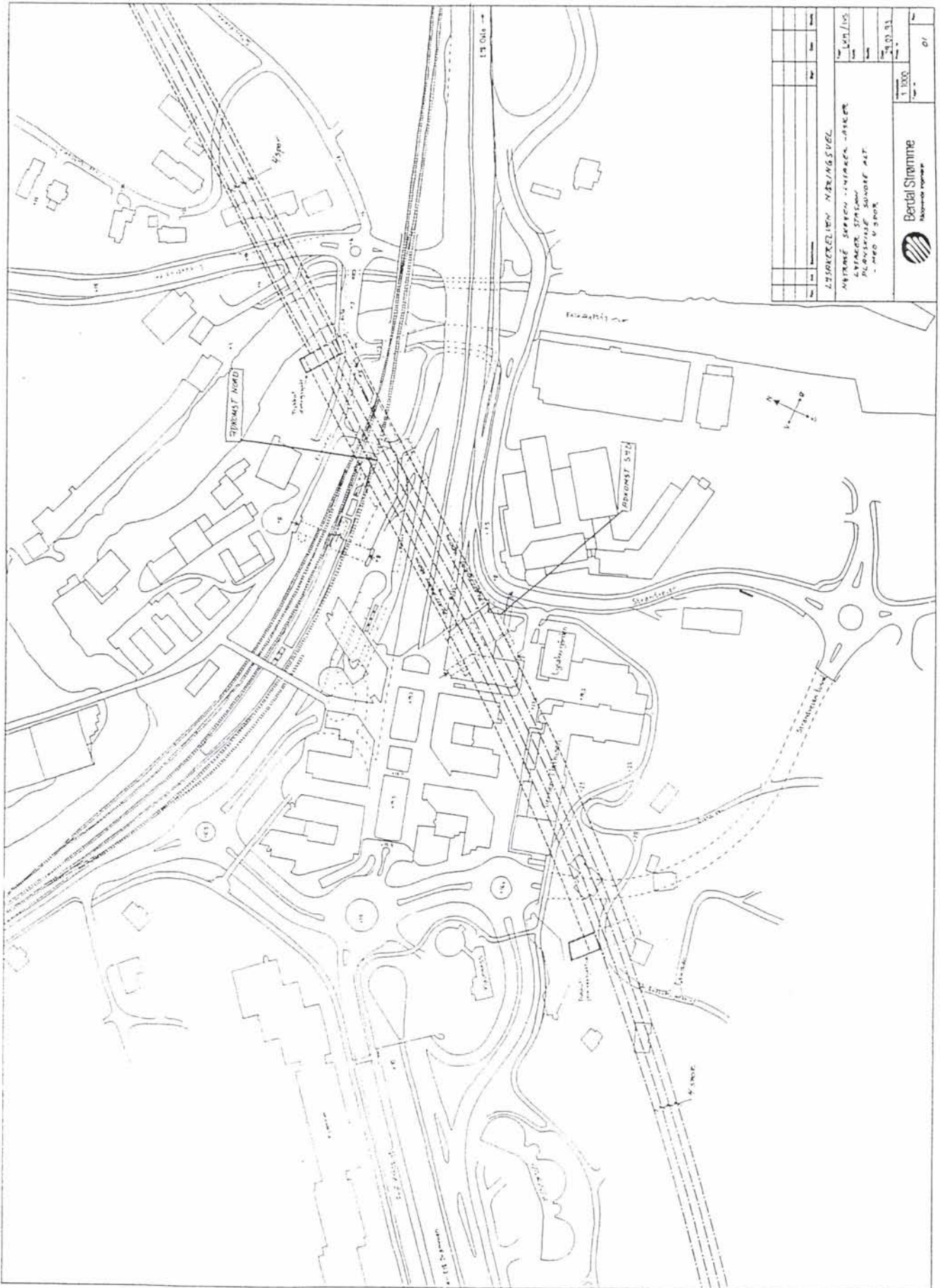
Traséen gir også muligheter for en ny Fornebu stasjon for lokaltrafikk som betjener Fornebu-området. Det er her ikke gjort noen nærmere tekniske vurderinger av en slik stasjon.

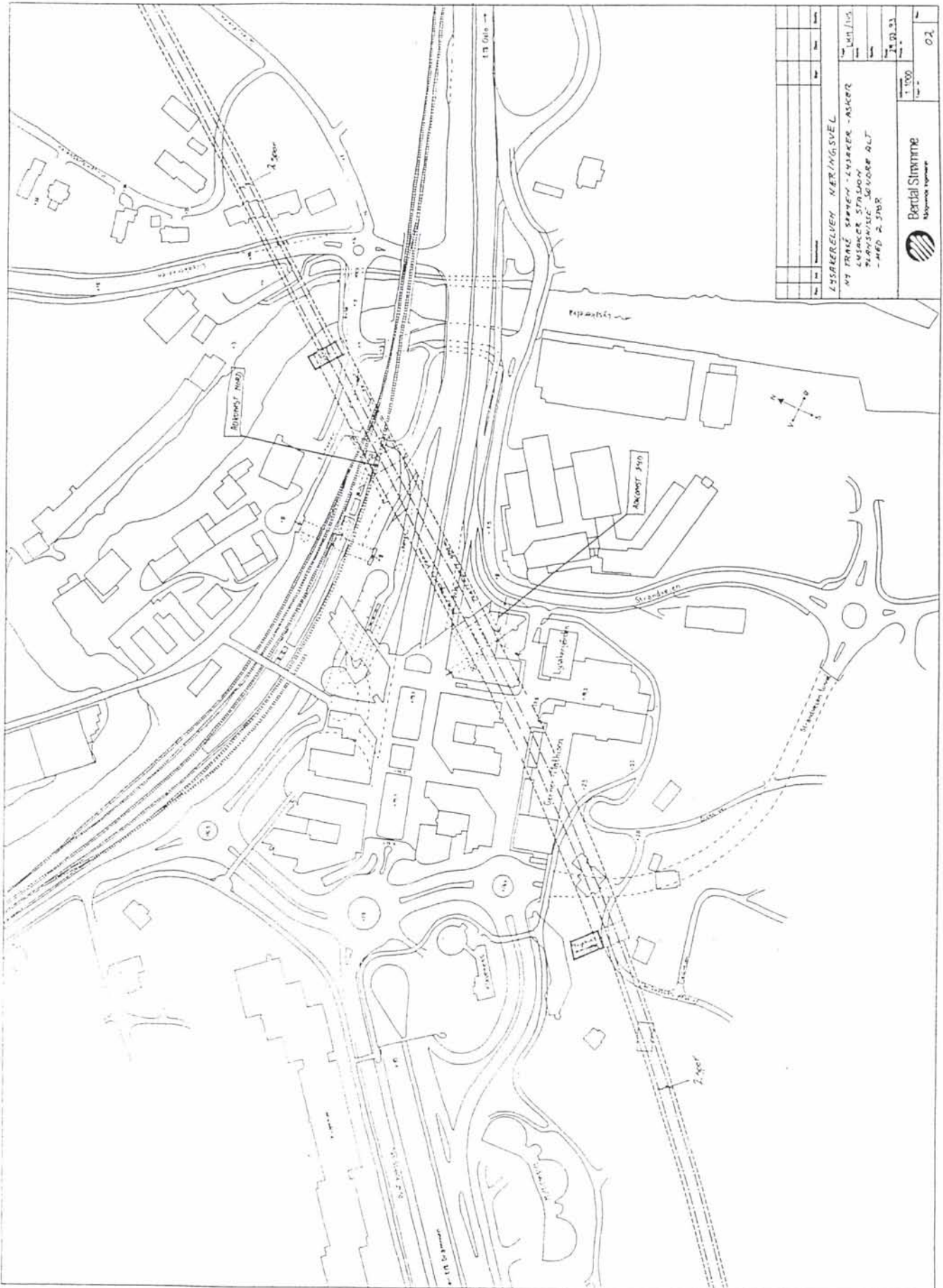
Anleggstekniske forhold

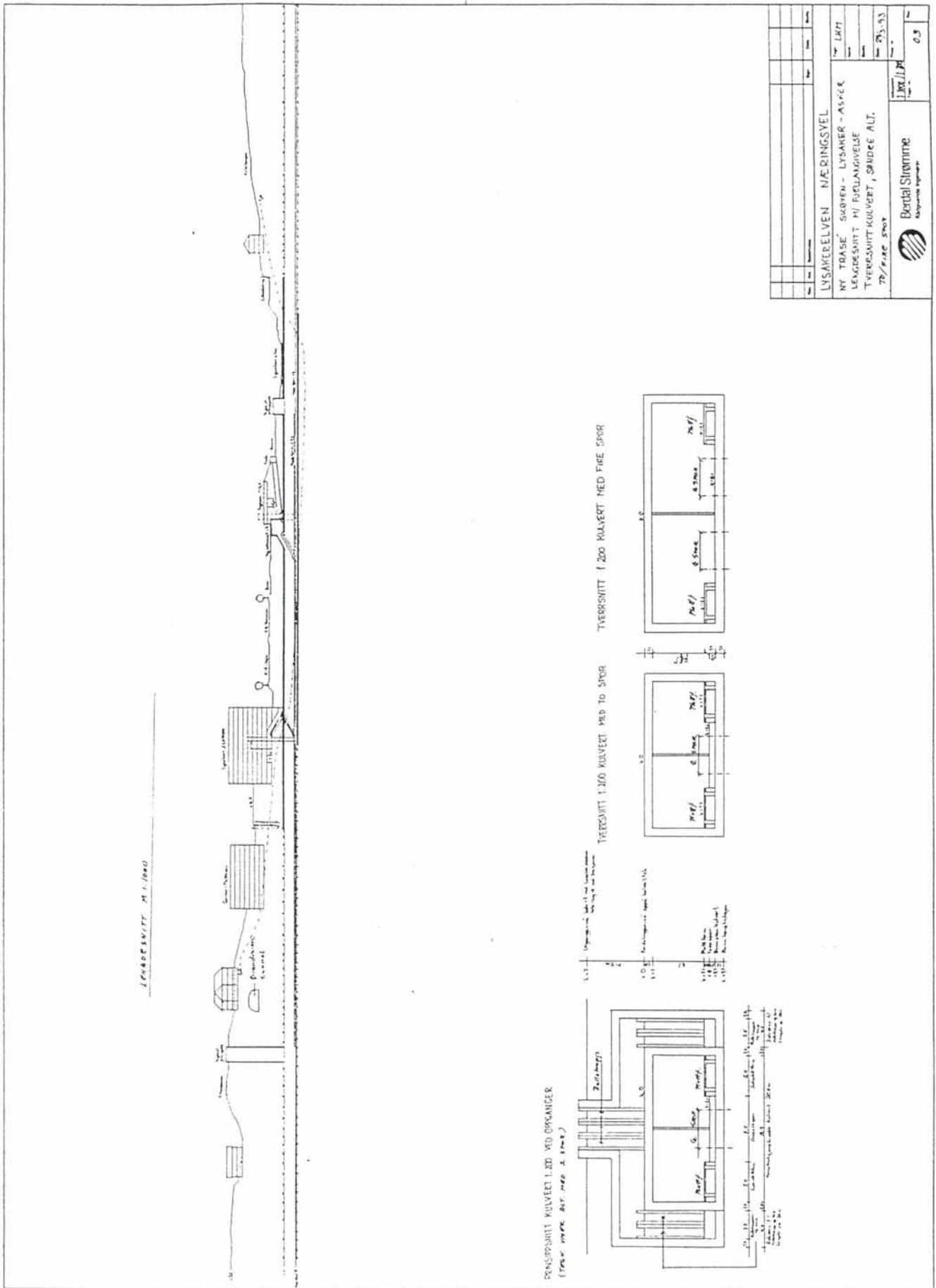
På en strekning på 800 meter fra Skøyen og vestover vil traséen ligge for en stor del i åpen skjæring eller i betongtunnel. Denne delen av strekningen er behandlet enkelt, da den faller sammen med noen av NSB's egne løsningsforslag. Tunnelen videre vestover mot Lysaker antas å ligge med brukbar fjelloverdekning. Lavpunktet ved Sollerudveien er identifisert som et mulig problem.

Ved Lysaker foreligger en del dokumentasjon av fjelloverflaten og type løsmasser. Grunnforholdene nord for jernbanen, vest for elva består av en fluvial terrasse med vekslende lag av sand og fast leire ned til kote 2-3. Under dette nivå forventes å finne middels fast leire, med partier av kvikkleire. Syd for E-18 antas diverse fyllmasser over bløt, men ikke kvikk leire.

Bygging av den ca 340 meter lange betongkulverten innebærer et stort anleggsmessig inngrep i området. Hele kulvertene forutsettes bygget tørt i åpen, spuntavstivet







byggegrøp. Spunting, masseflytting og provisoriske tiltak forventes å utgjøre en stor andel av kostnadene. Det forutsettes etappevis kryssing av Lysakerelva og provisoriske løsninger for Lilleakerveien, NSB og E-18.

Tunnelen videre vest for Lysaker antas å ligge i fjell på hele strekningen frem til påhugget øst for Høvik. På enkelte partier kan man treffe på partier med dårlig fjell og/eller lite fjelloverdekning. Vi vil i denne omgang peke på et mulig problem ved passering under Holtekilen Folkehøyskole og E-18.

En nærmere undersøkelse av stedlige forhold på hele strekningen vil kunne avklare dette punkt og evt. andre problemer.

Kostnader

Enhetspriser for noen kostnadsbærere er oppgitt av NSB. I tillegg til disse kostnadene er det i den foreliggende løsningen vurdert en del spesiell forhold knyttet til faser i gjennomføringen og provisoriske tiltak. Bygging av stasjonsområdet, dels som en betongkulvert under bakken med adkomster fra begge sider av E-18 er et komplisert anlegg som krever en særskilt vurdering mhp. gjennomførbarhet og løsninger.

Overslaget for selve stasjonen på Lysaker omfatter strekningen fra kryssing under Lilleakerveien frem til vest for Strandveien tunnel, total lengde 480 meter. Kostnadene på denne strekningen er vurdert for en løsning med to eller fire spor.

Kostnad for stasjon med 4 spor er vurdert til ca. 450 mill NOK. En alternativ løsning med stasjon og to spor er vurdert til 340 mill NOK. Spesifisering av stasjonskostnadene er gitt i eget vedlegg.

I det følgende er gjort en grov kostnadssammenligning av alt. SYD med stasjon på Lysaker og alt. 2 (tunnelvarianten) med stasjon på Lysaker, mellom Skøyen og Høvik øst.

Sammenligningen er basert på en kostnad pr meter 2-spors tunnel på 50.000 kr og kostnader til dobbeltsporet jernbaneteknisk anlegg på 15.000 kr pr. meter.

OVERSLAG FOR STREKNINGEN SKØYEN - HØVIK ØST			
	Alt. 2 (tunnel) 2 spor	Alt. SYD 2 spor	Alt. SYD 4 spor
Tunnel	378	350	700
Lysaker stasjon	60	340	446
Jernbanetekniske installasjoner	109	112	224
SUM KOSTNADER (mill NOK)	547	802	1.370

Funksjoner i en Ny Lysaker stasjon

En InterCity- og tjerntrafikkstasjon under Lysaker Sentrum må inneholde en rekke publikumsrettede primærfunksjoner, som bør samles i et reisesenter. Her vil man finne alle funksjoner som er knyttet til reiser og de reisendes behov:

- Billettsalg, plassreservasjon, mv.
- Reisegods, oppbevaringsbokser
- Flyinnsjekking (reisende med Gardermobanen)
- Leiebil
- Venterom, informasjon, mv.

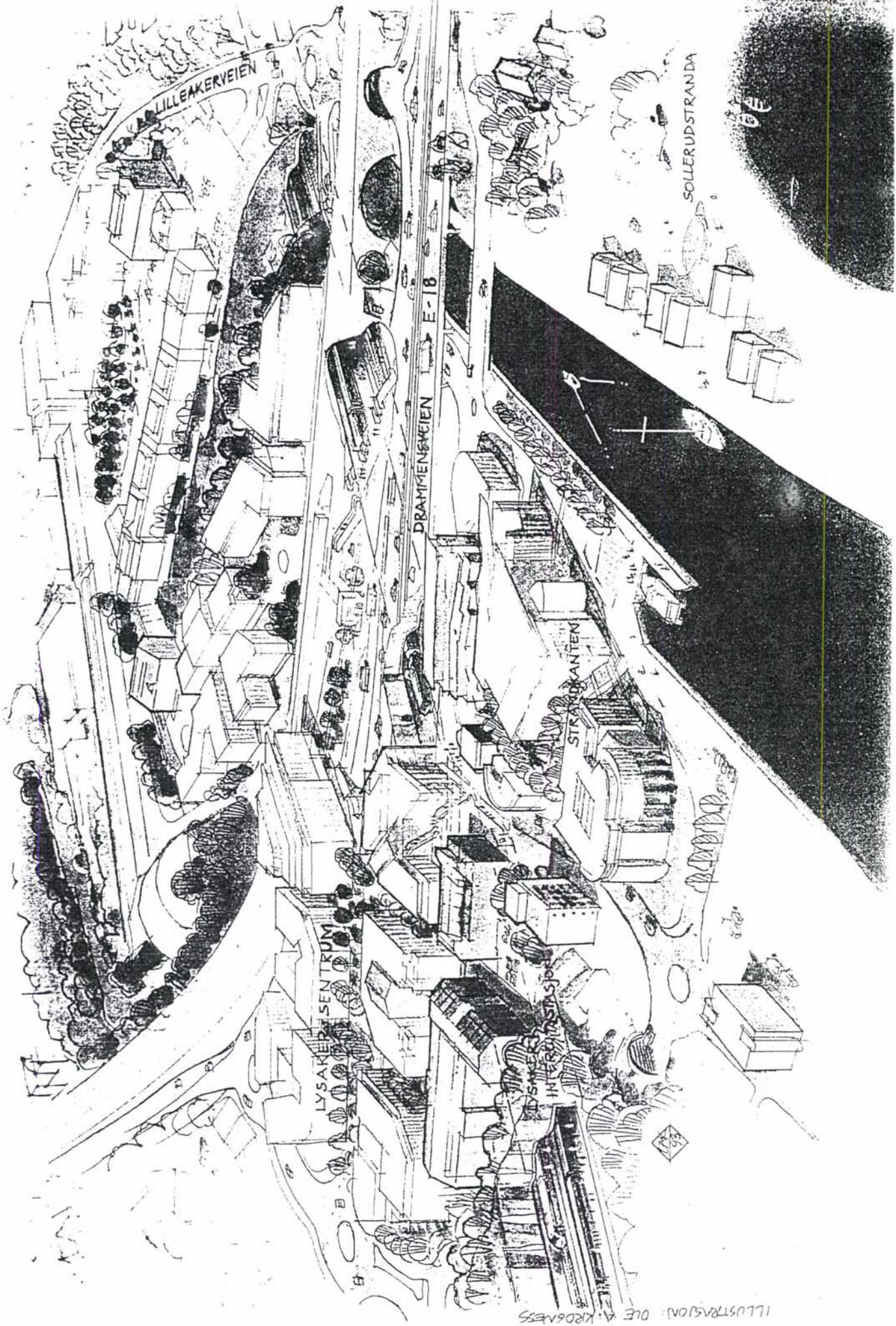
Stasjonen vil ha en svært gunstig lokalisering i forhold til det øvrige transportsystem, med kort avstand til buss, taxi og parkering. Stasjonen vil innpasses i det nye Lysaker Sentrum, hvor også andre servicetilbud kan etableres: kiosk, resaurant, butikker, finanstjenester (minibank, ev. bank og post).

Med flyinnsjekking på stasjonen vil tilbudet for flypassasjerer til Gardermoen bli meget godt. Lysaker ligger sentralt kommunikasjonsmessig for et viktig markedsområde og har gode parkeringsforhold. Toget vil derfor bli meget konkurransedyktig i forhold til privatbilen i dette markedet.

Bygging av ny Lysaker stasjon må samordnes med utbyggingen av Lysaker Sentrum-prosjektet

Dersom stasjonsalternativ SYD skal gjennomføres forutsetter det at NSB følger sin prosjekttidsplan og oppretter en egen fremdriftsplan for stasjonsområdet. Planene for Lysaker Sentrum Syd kan ennå endres slik at en ny stasjon blir en fullverdig og integrert løsning.

Grunnforholdene gjør at det må bygges en betongkulvert for stasjonen. Denne kulverten utgjør største delen av fundamenteringen for bygget nærmest Strandveien. De fysiske avhengigheter gjør at NSB og Nielsen Nielsen AS snarest må opprette et formelt samarbeid.



ILLUSTRASJON: OLE A. KROGNES

5. KOMMENTARER TIL UTREDNINGSPROGRAMMET

5.1 Flere traséalternativer over Lysaker bør utredes

Den foreliggende melding og forslaget til konsekvensutredningsprogram dekker ikke hva man i denne tidlige fasen av planprosessen bør få frem av alternativer. Videre savnes en analyse av de markedsmessige forutsetninger og konsekvenser som utgangspunkt for trasévurderingene.

Vi har foran pekt på enkelte sider ved Vestkorridor-spørsmålet som skulle tilsi at Lysaker (og Lysaker stasjon) får en mer fremtredende plass i NSB's utbyggingsplaner i dette området. Herunder tatt opp Fornebu-spørsmålet i en større bredde enn hva meldingen legger opp til. Samtidig har vi pekt på nye muligheter for traséfremføring over Lysaker, som kan gi meget gode løsninger. Dette forutsetter at man legger et mer markedsmessig utgangspunkt til grunn, og lempet noe på kravene til hastighet og kurvatur inne i storbyområdene der det viktigste markedet er.

Konsekvensutredningsprogrammet bør derfor utvides med flere traséalternativer:

- * Alt. SYD om Fornebu, med stasjon under Lysaker (4- og 2-sporsvariantene)
- * Tunnelvarianten av alt. 2, med stasjon på Lysaker
- * Ev. andre alternativer med stasjon på Lysaker

5.2 Miljøaspektet krever både langsiktig og utradisjonell tenkning

I meldingen og forslaget til konsekvensutredningsprogram savnes en offensiv og fremtidsrettet holdning til de muligheter som åpner seg når man nå skal finne en jernbaneløsning for de neste 100+ år. Bl.a. til de miljømessige muligheter som en jernbane i tunnel gir, med den grønne trasén mellom Bærum og Oslo, jernbane/bybane til Fornebu, mv.

Forslaget om 4 spors "miljø"tunnel bør vurderes i lys av de miljømessige fordeler knyttet til dette forslaget. Løsningen blir en konkret oppfølging av politiske målsettinger om en fremtidsrettet satsing på jernbanen, med prioritering av løsninger som på lang sikt inneholder de kvaliteter man vil kreve. En grønn trasé mellom Stabekk og Skøyen for gang/sykkeltrafikk er et slikt element. Dette vil også gi en nødvendig avlastning på vegnettet, slik at nye større motorvegprosjekter kan skrinlegges. Dette bør være det langsiktige mål for kommuner og stat. Problemet er å finne egnede traséer på de steder hvor slike miljøveger er ønsket. Dagens jernbanetrasé gir her en mulighet man ikke finner andre steder.

5.3 Momenter til en samfunnsøkonomisk kalkyle

Samfunnsøkonomiske kalkyler av de ulike traséalternativer vil inngå i utredningsprogrammet. Alt. SYD blir mer enn dobbelt så dyrt som de billigste alternativer, slik at det er avgjørende om den mernytte dette alternativet gir oppveier denne merkostnaden?

En samfunnsøkonomisk kalkyle hvor alle relevante faktorer inngår krever mer inngående analyser enn det LN i denne høringsuttalelsen har kunnet gå inn på. Det kreves modellanalyser av de trafikkmessige konsekvenser, etterbruken av den frigitte jernbanestrekning må verdsettes - dette er kompliserte spørsmål som også krever at en del beregningsforutsetninger først blir avklart.

Vi vil derfor bare knytte noen kommentarer til det som vil være hovedpunktene i en samfunnsøkonomisk kalkyle, hvor alt. SYD sammenholdes med et referansealternativ som enten kan være tunnel utenom Lysaker, eller et Lysaker-alternativ med stasjon i dagen.

● Økte trafikkinntekter for NSB

Dersom referansealternativet er et nytt dobbeltspor utenom Lysaker, vil NSB helt klart oppnå betydelig større trafikkinntekter med alt. SYD. Som ringstasjon vil Lysaker stasjon gi et så godt tilbud at fjerntog- og IC-trafikken vil øke. Ny Fornebu stasjon vil også gjøre bosatt og arbeidstakere i Fornebu-byen til faste NSB-kunder.

● Reisetidsgevinster

Alt. SYD med ny Lysaker stasjon vil gi reisetidsgevinster for store trafikantgrupper. Effekten av å bygge ut Lysaker stasjon til en ringstasjon vest er tidligere omtalt (kap. 3). En Fornebu stasjon vil gi meget kort reisetid inn til Oslo sentrum og til Sandvika. Lysaker stasjon og Fornebu stasjon vil gi hele området en unik kommunikasjonsmessig stilling.

● Kollektivsystem for Fornebu

Miljøvennlig (skinnegående) kollektivsystem bør være den standard man forutsetter for Fornebu-området.

● Etterbruk av frigitt jernbanetrasé

Ny 4-spors tunnel gjør at dagens jernbanetrasé kan frigis og utnyttes til andre formål. Utnyttelse til næringsformål er aktuelt for store deler av arealene rundt Lysaker stasjon.

En grønn trasé med gang/sykkelveg mellom Bærum og Oslo vil redusere biltrafikkvolumet i korridoren. Utbyggingspresset for ny motorveg vil reduseres. Denne miljøvegen må også vurderes i et byplanmessig perspektiv. Her gis en unik anledning til å realisere en ny ferdselsåre for gående og syklende, i grønne omgivelser, som også vil berike boligområdene omkring. Samfunnsnyttene av dette er det vanskelig å tallfeste, men dette må absolutt med i en total kalkyle.

Prosjektets samfunnsøkonomiske resultat

For at den samfunnsøkonomiske kalkylen skal komme ut med et positivt resultat, må den årlige mernytten av alt. SYD kunne oppveie merkostnadene dette alternativet medfører (250/800 mill. kr). Deler av denne mernytten kan man regne seg frem til via beregninger av trafikkeffekter (nye togreiser, reisetidsgevinster), mens andre faktorer kommer med som ikke-prissatte vurderinger av samfunnsmessige og miljømessige effekter av tiltakene. Den samfunnsøkonomiske lønnsomhet av prosjektet blir derfor mye et resultat av hvilke vurderinger man legger til grunn.

På grunnlag vår trafikkanalyse kan vi anslå at inntekspotensialet for NSB (merinntektene) ved nye stasjoner på Lysaker og Fornebu vil bli minst 50 mill. kr pr. år.

Et topp kollektivsystem vil også øke verdien av utbyggingsarealene på Fornebu. Det totale areal er ca. 3.300 da. Statens del av dette er 2.000 da, og her er det i forbindelse med Gardermo-prosjektet regnet med en totalverdi på 2 milliarder kr. Dette tilsier en tomtepris som i dagens marked synes høy (1 mill. kr/da). En slik pris vil kreve en førsteklases infrastruktur - kanskje er en jernbaneforbindelse til Fornebu nødvendig? Investering i jernbanesløyfen om Fornebu bør derfor vurderes i sammenheng med Fornebu-områdets verdi som utbyggingsareal.

På dette grunnlag kan det derfor fremsettes den hypotese at vårt forslag til ny trasé og stasjon på Lysaker kan være et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt.

VEDLEGG I

Korr. 24.02.93

85171 Lysakerelven Næringsvel

PROSJEKTER LILLEAKER / LYSAKER

AJOUR PR. 15.09.92, ARKIFORUM

Oslo/Bærum Eier	AREAL M2	derav lager/ ind.	ANT.ANSATTE
EKSISTERENDE PROSJEKTER, LYSAKERELVEN NÆRINGSVEL (LN)			
O Mustad	45.000	23.000	1.000
Granfos Næringspark:			
B -Granfos konf.senter m.v. (Vital)	20.860	4.864	550
B -Sameiet bygg D	5.500		140
B -Vollsvn. 9.11 (Norske Skog/Ivaran)	5.000		200
Lilleakervn. 4	16.000	8.000	240
O Lysaker næringspark/Lilleakervn. 2	8.000		270
B Elveveien 65-85 (Thon)	6.500		240
B Strandkanten (Lorentzen)	20.000	8.000	350
B Godthaab Lysakerfjorden	16.500		530
B Lysakergården	2.000		80
O Gjensidige, Sollerudstranda	33.000		1.440
O Sollerudstranda skole (inkl.90elever)	-		120

Sum LN	178.360		5.160

EKSISTERENDE PROSJEKTER, ANDRE			
B Gerner Mathisen	13.000		400
B Klaveness	2.000		100
B Multiconsult/Veidekke	6.000		200
B Kværner Engineering	25.000		1.300
B Pfizer, Strandvn. 8	3.000		140
B Forbrukerhuset Lysaker, Strandvn. 6	11.200		350
B Sties, Strandvn. 9	5.000		160
B Fina	-		-
B Olav Olsen, Dichts vei	-		60
O Diverse Lilleaker	-		-
O Hydro, Vakerø			1.200

Sum andre	65.200		3.910

Sum eksisterende	243.560		9.070

PROSJEKTER UNDER UTVIKLING/utb.potensiale

B	Lysaker sentrum	48.500	1.940
B	Strandkanten, 30.000, netto tilvekst	20.000	1.200
O	Mustad	150.000	6.000
B	Thon	10.000	400
B	Lysaker Atrium (Oslobanken)	6.500	260
B	Vestlokket (Eeg-Henriksen)	3.500	140
B	Kværner engineering	8.700	400
O	Lysaker Næringspark	26.000	1.000
B	Granfos (Vital)	9.000	400
O	Lilleakervn. 4	5.000	200
		-----	-----
	Sum	287.200	11.940
		-----	-----
	SUM TOTALT	530.760	21.010
		-----	-----

920915AS.LN

VEDLEGG II

VEDLEGG II

TRAFIKKPROGNOSER FOR LYSAKER/FORNEBU

Problemstillinger og metode

Utbyggingsprosjektet reiser spørsmålet om fremtidig trafikk over Lysaker stasjon. LN har derfor gjort en analyse av hva en ny Lysaker stasjon - en "ringstasjon vest" vil gi av trafikk. Analysen er gjort i tre trinn:

- 1) Hvilken trafikkvekst følger av utbyggingen av Lysaker sentrum og øvrige utbyggingsprosjekter i området, inkl. den nye Fornebubyen?
- 2) Hvilken trafikkvekst følger av at Lysaker stasjon oppgraderes fra lokaltrafikkstasjon til en "ringstasjon vest" som i tillegg til lokaltrafikken også betjener IC-togene og fjerntogene?
- 3) Hva er effekten av en ny Fornebu stasjon?

Analysen er gjennomført med bruk av planleggingsverktøyet TRIPS, med basis i den samme Gardermomodellen som er benyttet i tidligere trafikkprognoser i forbindelse med Gardermo-prosjektet og også andre NSB-prosjekter. For denne analysens formål er det tatt inn nye data for Lysaker- og Fornebu-området, som beskriver de aktuelle scenarier. For områdene utenfor er det ikke gjort endringer i modellen.

Ved hjelp av modellen er det beregnet nye trafikkprognoser for NSB.

Videre er trafikantnyttene i form av reisetidsgevinster beregnet.

I modellen er det bygget opp tre scenarier for året 2010 i en revidert Gardermomodell, som utgangspunkt for analysen:

REFERANSE-akt:

- * Oppjusterte tall for arbeidsplassprognoser for Lysaker (21.000)
- * Utbygget Fornebu med 15.000 arbeidsplasser (mest kontor) og 20.000 bosatte (7.000 boliger)
- * Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker betjener ikke Lysaker
- * Lysaker stasjon bare for lokaltrafikk
- * Tilgjengelighet til Lysaker stasjon som i dag
- * Bussbetjening av Fornebu (matebusser til Lysaker, direktebusser)
- * Ringeriksbanen om Sandvika.

U1-alt, med følgende endringer i forhold til REF-alt:

- * Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker: alt. SYD om Lysaker/Fornebu (4-spors tunnel)
- * Ny Lysaker stasjon - "ringstasjon vest" med IC- og fjerntogstopp
- * Bedret tilgjengelighet til Lysaker stasjon (gangveier, stasjonsnedganger, mv.)
- * Matebusser mellom Fornebu og Lysaker stasjon, direktebusser Fornebu - Oslo.

U2-alt, med følgende endringer i tillegg til U1-alt:

- * Ny Fornebu stasjon, for lokaltrafikk.

Høye trafikk tall for de nye stasjoner

Resultatene fra modellkjøringene er vist i tabellen under.

Tabell I.1: Antall på- og avstigende passasjerer i år 2010 (mill. passasjerer)

	REF-alt.	U1-alt.	U2-alt.
Lysaker stasjon	2,0	3,7	3,0
Fornebu stasjon	-	-	0,7
Totalt	2,0	3,7	3,7

I alle alternativer inngår Fornebu-området ferdig utbygget etter nedleggelsen av flyplassen, med en balansert fordeling mellom næringsvirksomheter og boliger. Ut fra områdets attraktivitet bør de forutsetninger som er lagt til grunn være realistiske.

I REF-alt., hvor Lysaker stasjon bare er en lokaltrafikkstasjon, vil antallet passasjerer over stasjonen bli 2 mill. pr. år. Dagens trafikk er til sammenligning ca. 600.000, ifølge de opplysninger vi har fått. Dette viser at den utbygging av næringsbygg og boliger som ligger som vil komme i årene fremover, både på Lysaker og Fornebu, vil føre til stor trafikkvekst.

Dersom nytt dobbeltspor legges over Lysaker (alt. SYD) og Lysaker stasjon bygges ut som IC- og fjerntogstasjon (ringstasjon vest), vil dette gi ekstra trafikkvekst. Trafikken over en slik stasjon vil komme opp i hele 3,7 mill. passasjerer pr. år.

En del av denne trafikkveksten vil trolig være økt lokaltrafikk, som følge av at tilgjengeligheten til stasjonen blir bedre enn i REF-alt.

I U1-alt. vil Lysaker stasjon også betjene Fornebu-området. I U2 er det lagt inn en ny Fornebu stasjon der hvor jernbanesloyfen i SYD-alternativet tangerer nordenden av dagens flyplass. Dette alternativet forutsetter 4-spors tunnel, mens U1-alt. også kan representere en 2-spors trasévariant.

Tabellen viser følgende trafikkfordeling mellom Lysaker og Fornebu: 3,0 mill. passasjerer over Lysaker og 0,7 passasjerer over Fornebu. Totalt blir det samme passasjerantall som ved U1-alt., dvs. ingen mertrafikk.

Man kunne vente at med Fornebu stasjon ville samlet passasjertall øke. Forhold med modellens virkemåte og det detaljeringsnivå man opererer med i modellen kan forklare at vi ikke fikk dette resultatet. Togtilbudet er så godt og tilgjengeligheten til stasjonen for Fornebu-trafikanter er så godt i U1-alt. at de fleste vil velge å bruke jernbanen uansett egen stasjon eller ikke. Direktebusser mellom Fornebu og Oslo sentrum inngår også i modellen, slik at det er en parallellkjøring og konkurranse buss - jernbane. Beregningen viser at jernbanen er meget konkurransedyktig.

Fordeler for trafikantene

Trafikantnyttene kan tallfestes ved å se på samlet reisetid. Er denne blitt redusert, slik at Lysaker stasjon eller Fornebu stasjon medfører reisetidsgevinster totalt sett?

Modellberegningene viser at samlet reisetid (inkl. gangtid og ventetid) for kollektivpassasjerer ble redusert som følge av det foreslåtte trasévalg og driftsopplegg. Både U1 og U2 ga bedre resultater for trafikantene enn REF-alt. Mellom REF og U1 var differansen ca. 150.000 persontimer. Dette er samlet reisetid for alle kollektivtrafikanter som reiser til og fra Lysaker/Fornebu og som får fordeler av de nye Lysaker og Fornebu stasjoner. De som er gjennomreisende med IC- og fjerntog og som får ett ekstra (og unødvendig) stopp med toget, får dermed lengre reisetid.

Vi har også sett på samlet reisetid, for alle kollektivtrafikanter. Denne øker litt. Konklusjonen er at samlet trafikantnytte blir nesten uendret, og at fordelene for de trafikantene som kommer bedre ut oppveier ulempene for de trafikantene som får lengre reisetid som følge av ett ekstra stasjonsopphold.

Resultatet må ses som foreløbig, i det en fullstendig analyse av trafikantnyttene vil kreve at også andre deler av kollektivsystemet i Oslo vest og Bærum øst legges om, bl.a. for mating til Lysaker stasjon. Samtidig må også reisetidsgevinsten knyttet til bil/tog-reiser inngå, i det Lysaker stasjon vil gi et meget godt "park & ride"-tilbud.

Samlet trafikantnytte vil derfor trolig ligge noe høyere enn det resultatet vi fikk i denne enkle analysen.

Inntekspotensialet for Lysaker stasjon er minst 50 mill. kr pr. år

Trafikkprognosene gir grunnlag for å anslå inntekspotensialet for NSB. Vi har her gjort et grovt anslag, uten å ha gått mer detaljert inn på reisemønster og reiselengder. Forutsettes at gjennomsnittlig billettinntekt pr. reise er 30 kr, gir 1,7 mill. reiser ekstra en årlig merinntekt på 50 mill. kr. Avhengig av fordelingen mellom lange togreiser (IC- og fjerntrafikk) og lokaltrafikkreiser vil inntekspotensialet være større eller mindre. Vi tror at 30 kr her representerer et lavt alternativ, og at gjennomsnittsprisen, og dermed også inntekspotensialet, ligger høyere.

Hvor stor og viktig er Lysaker stasjon?

Vi har sammenlignet Lysaker stasjon - med våre trafikkprognoser - med andre stasjoner/byer hvor det foreligger sammenlignbare trafikkprognoser.

For Østfoldbyene er NSB's trafikkprognoser for 2010 følgende:

Moss	1,6 mill. pass., derav 0,8 mill. IC-pass.
Fredrikstad	1,5 mill. pass., derav 1,1 mill. IC-pass.
Sarpsborg	0,6 mill. pass., derav 0,6 mill. IC-pass.
Halden	0,2 mill. pass., derav 0,2 mill. IC-pass.

Trafikken over Lysaker/Fornebu var til sammenligning 3,7 mill. passasjerer pr. år, dvs. nesten like stor som samlet trafikk over alle 4 Østfoldbyer.

Dette viser at ringstasjoner i utkanten av en storby som Oslo trafikkmessig sett kan være viktige stasjoner. Dette avhenger av at de ligger markedsmessig riktig til, og at forholdene legges til rette for trafikantene, med god tilgjengelighet.

Vår lille trafikkanalyse indikerer at Lysaker kan bli en viktig og inntektsbringende stasjon for NSB. Ihvertfall er resultatene så interessante at de bør testes nærmere i en bredere opplagt analyse, i regi av NSB.

VEDLEGG III

VEDLEGG III

FREMTIDIG KOLLEKTIVSYSTEM FOR FORNEBU

Nye Fornebu

Etterbruken av Fornebu etter at flyplassen er nedlagt vil være av stor betydning i denne saken. En arbeidsgruppe med representanter fra Miljøvern-departementet, Luftfartsverket, Akershus fylkeskommune, Oslo og Bærum har utarbeidet forslag til alternative arealbruksprinsipper for en fremtidig bruk av Fornebu. Dette er bare løse skisser, men de kan gi en antydning om hvilket omfang en utbygging kan få:

- Alt. BOLIG:
 - 12-15.000 boliger (1500 daa) (dvs. en bydel med opptil 40.000 bosatte)
 - 3-4.000 arbeidsplasser (i eksisterende bygninger)
- Alt. NÆRING - REKREASJON
 - 25-30.000 arbeidsplasser (1180 daa), i hovedsak kontor/konsulentvirksomhet.
- Alt. NÆRING - BOLIG - HAVN
 - 7.000 arbeidsplasser (1030 daa), i lager/produksjon + havn
 - 5-7.000 boliger, med opptil 20.000 bosatte.

(Kilde: "Regionale virkninger av hovedflyplass på Gardermoen. Hovedrapport", Miljøverndepartementet 1991.

Andre alternativer kan også være aktuelle. Områdets attraktivitet tilsier at dersom forholdene legges til rette vil Fornebu raskt kunne bygges ut til et sterkt sentrum for administrasjon, finans og handel, med et stort innslag av internasjonale selskaper, hovedkontorer, mv. Samtidig vil boligbygging også prioriteres.

Et slikt alternativ, med en blanding av kontorvirksomheter og boliger, synes å være et mer aktuelt alternativ for Fornebu enn alternativene nevnt ovenfor.

Med dette utgangspunkt kan følgende konklusjonen trekkes: Størrelsen på det fremtidige Fornebu gir grunnlag for å utvikle et godt kollektivtransportsystem mot Bærum og Oslo. Fornebu-byen må derfor vektlegges når traséalternativer og fremtidig Lysaker stasjon skal vurderes.

Alternative kollektivsystemer

Det er et overordnet mål at Fornebu skal ha god kollektivdekning, og skinnegående transport bør selvsagt vurderes i denne sammenheng.

Vårt forslag om en traséløsning med ny 4-spors tunnel Skøyen - Lysaker - Høvik vil i tillegg til å gi Lysaker en god løsning også åpne for gode kollektivløsninger for Fornebu-området.

En slik traséføring gir følgende muligheter for Fornebu:

- 1) Det kan bygges en Fornebu jernbanestasjon (fjellstasjon) der sporsløyfen tangerer nordre delen av Fornebu-området. Dette blir en stasjon for lokaltrafikk.
- 2) Det kan bygges en bybane gjennom Fornebu-området, som knyttes til lokaltrafikksporene i den nye 4-sporstunnelen i nordenden av Fornebu. Bybanen kjører tunnelen inn til Skøyen. Etter Skøyen kan bybanen både benytte eksisterende jernbanespor inn til Filipstad/Vika (og føres inn på spornett ved Rådhusplassen), og/eller kjøre Drammensveien innover mot sentrum.
- 3) Det kan bygges en bybane gjennom Fornebu-området, som knyttes til eksisterende bane mellom Stabekk og Lysaker, og videre inn til Skøyen legges i dette (nedlagte) jernbanespor. Jernbanetraséen bygges om for både bybane og gang/sykkelveg.
- 4) Alternativet til baneløsninger blir buss: matebusser til Lysaker stasjon, og direktebusser til Oslo sentrum og Sandvika.

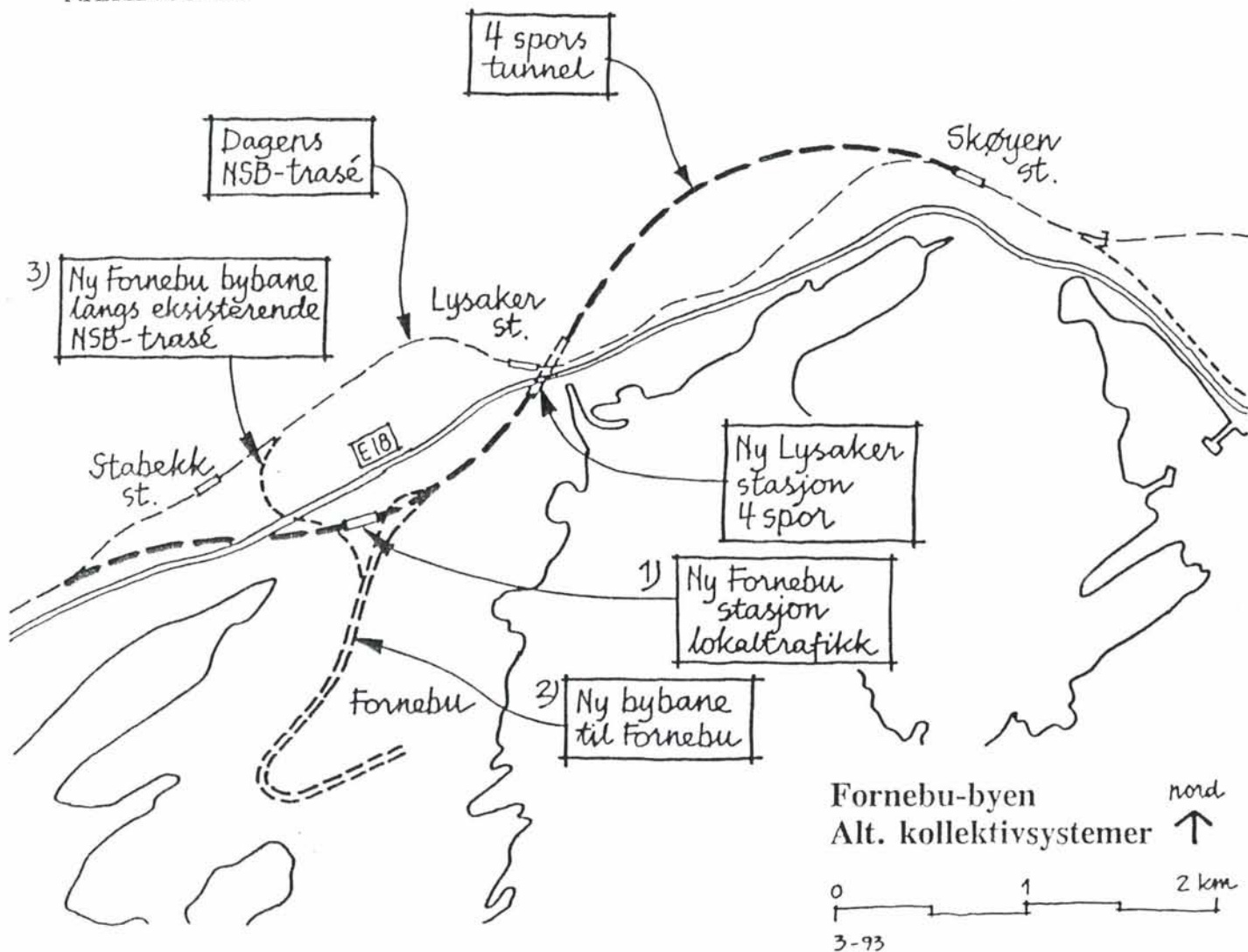
De skinnegående løsninger (alt. 1-3) forutsetter alle at ny 4-spors tunnel bygges. Merknadene ved å bygge 4 spor i stedet for 2 spor må oppveies av fordelene disse løsningene gir. Fordelene er spesielt knyttet til den samfunnsmessige nytte en slik "miljøtunnel" vil ha i et langsiktig perspektiv. Ser vi noen år fremover, vil miljøgevinstene trolig verdsettes høyere enn hva som er tilfelle i dag. Ikke minst betyr det mye å kunne frigjøre en grønn trasé mellom Bærum og Oslo, som blir et reelt alternativ for dem som ønsker å bruke sykkel som transportmiddel. Både ny Fornebu stasjon og en bybane til Fornebu gir en kollektivløsning mange vil vurdere som optimal for Fornebu-området:

- miljøvennlig/ikke-forurensende transport (bybane og jernbane)
- meget kort reisetid til Oslo sentrum
- god tilgjengelighet til Sandvika og andre deler av Bærum
- enkel overgang til IC- og fjerntog på Lysaker stasjon.

Innen Fornebu og mellom Fornebu og Lysaker ligger forholdene godt tilrette for utbygging av et gang/sykkelvegnett, som også kan knyttes til denne grønne traséen mellom Lysaker og Oslo. Med en Fornebu stasjon kan Fornebu-byen bygges ut som en "sykkelby", hvor det legges til rette for sykkelbruk til og fra stasjonen og ellers innen området.

Lysakerelven

NÆRINGSVEL



VEDLEGG IV

LYSAKER STASJON KOSTNADSVURDERING

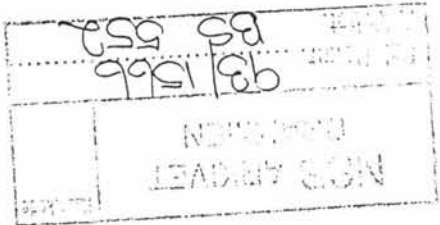
Post	Aktivitet	Alternativ 2 SPOR kostn. NOK	Alternativ 4 SPOR kostn. NOK
1	SPOR OG PLATTFORMER 2 stk plattformer, lengde 400 meter, bredde 5 meter (sporanlegg er ikke inkludert)	4.100'	4.100'
2	BYGG Stasjonsbygg 250 m2 grunnflate Fotgjengeradkomst søndre (inkl. hall) Fotgjengeradkomst nordre Trykkutjevningssjakt i betong	1.750' 5.000' 1.500' 350'	1.750' 5.000' 1.500' 350'
3	ANLEGG SARBEIDER Spunt Graving og tilbakefylling Sprengning i skjæring Sprenging fjelltunnel Sprenging sjakt Pillarer Omlegging VA/Tele/EI Diverse komplettering	20.000' 13.000' 5.000' 15.000' 2.000' 4.000' 5.000' 10.000'	20.000' 19.000' 8.000' 25.000' 2.000' 7.000' 5.000' 10.000'
4	BETONGKONSTRUKSJONER Betongkulvert Betongkonstruksjoner oppganger	75.000' 10.000'	120.000' 10.000'
5	PROVISORISKE ANLEGG Kryssing Lilleakerveien Kryssing av Lysakeralva Kryssing av NSB Kryssing av E-18	2.000' 10.000' 10.000' 10.000'	2.000' 10.000' 12.000' 12.000'
6	ELEKTRO Heisanlegg søndre adkomst mellom plattform og torgplan, løftehøyde 25 meter (2 stk) Heisanlegg nordre adkomst mellom lokaltog og ny bane, løftehøyde 20 meter Rulletrapper nordre adk. 2x2, løftehøyde 7,5 meter Rulletrapper søndre adk. 2x2, løftehøyde 7,5 meter Rulletrapper søndre adk. 3 stk, løftehøyde 7,5 meter TV overvåkning, belysning, varmekabler, brannalarm etc.	3.750' 3.300' 5.000' 5.000' 7.500' 900'	3.750' 3.300' 5.000' 5.000' 7.500' 900'
7	VA Fremføring av vann- og avløpsledninger til plattformer, terminalbygg og stasjonsområde.	300'	300'
	SUM post 1-7	229.450'	300.450'
8	RESERVE (15% av post 1-7)	34.400'	45.550'
	SUM post 1-8	263.850'	346.000'
9	BYGGHERREKOSTNADER Planlegging og prosjektering (8% av post 1-8) Byggeledelse og kontroll (6% av post 1-8) MVA, (15 % av post 1-8)	21.100' 15.800' 39.600'	27.700' 20.800' 51.900'
	SUM KOSTNADER (avrundet)	340.000'	446.000'

Erklæring til gæster
Ankomne til
1324 Lysekøber

D75

20 APR 1993

Lysekøber 15493



NSB Baneregion Sør
Strømsdørg 4
3006 Drammen

10/4/93

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker

Vi viser til brosjyre og melding vedr.
det planlagte dobbeltsporet mellom
Skøyen og Asker.

Noe av tresidatormatruene innebærer

dagshastighetsbegrensninger i deler hvor det
virkende grenser til NSB's spårnett

vest for Lysekøber stasjon.

Vi har nå i mange år hatt utkjøpene

mellom støy og rystelser som følge av

dette forbruket og hastighet på togene

og de meget bekymret for at ferdsels

vil bli enda verre.

Det angjeldende punktet er derfor

egentlig med den utfordringen på

alle baner. Dessuten høyhastighets

her skal gå i tillegg til ferdsels

vi har hatt utfordringer for bilene i strob

vi håper det videre planarbeid for

hensyn til dette og at vi er i ferd med

som innebærer tunnel på denne strob

blir valgt.

Kjell B. Lunde

D 76

15 APR. 1993

POST	13.4.1993
93/1566	BS 552

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 DRAMMEN

Lysaker 13.4.1993.

493Ker

Vedr. Nytt Dobbeltspor Skøyen - Asker

Det vises til Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker Melding etter Plan- og Bygningsloven kap. VII-a. Undertegnede som eier og beboer av Nordraaks vei 13d vil herved få benytte anledningen til å presentere våre betenkninger vedr. de fremlagte skisser. Vi innser at man befinner seg på et meget tidlig planleggingsstadium, ikke desto mindre føler vi at det er viktig å få frem evt. våre reaksjoner på de fremlagte forslag.

Ut fra de foreløpige skisser går det klart frem at både alternative 1 og 2 vil ha en sterk negativ innvirkning på bomiljøet, både under byggeperioden og senere i driftsfasen. Vi tror det er helt urealistisk å anta at det kan forefinnes boliger i såvidt umiddelbar nærhet av et høyhastighetsspor i fremtiden, belastningen på bomiljøet slik den er med dagens trafikkbilde er til tider svært kritisk og vil bli helt uholdbar under alternativene 1 og 2. Vi har ved flere anledninger bedt NSB vurdere støy og vibrasjonsdempende tiltak langs eksisterende trasee i området rundt vår bolig men foreløpig blitt møtt med en negativ holdning.

Utfra en vurdering av vår egen situasjon og også en mer helhetlig vurdering av boforholdene langs eksisterende trasee synes alternativene 3 og 4 å ha helt klare fordeler. Man vil for en stor del ha fjernet den støy og vibrasjonsdempende trafikken fra store deler av Bærum.

Vi håper at man i den videre vurdering også vil ta hensyn til de negative konsekvensene en utbygging langs eksisterende trasee vil ha for allerede eksisterende bebyggelse. Videre ser vi frem til å bli holdt løpende orientert om utviklingen i denne saken ettersom den er av stor betydning for beboerne.

Med vennlig hilsen

Jan B. Usland

D74

NSB BANENET	
DRAMMEN	
Saksnummer	93/1566
Arkivnr.	B5 552

Peter Jebsen
Nordraaksvei 13B
1324 Lysaker

NSB Baneregion sør
Plankontoret
3000 Drammen

Lysaker 10.mars 1993

Viser til utredning om " nytt dobbeltspor Skøyen- Asker".

Jeg vil med dette benytte anledningen til å protestere mot videre planlegging/utbygging av nytt dobbeltspor etter planforslag nr 1 for strekningen Skøyen-Lysaker. Dette av hensyn til støy- og andre miljømessige negative konsekvenser for dette område. ▯ Undertegnede går sterkt inn for tunnel bygging strekningen Skøyen- ~~KXXXXXX~~ Sandvika.

Med vennlig hilsen

Peter Jebsen

D18

SAMEIET JERNBANEVEIEN 121
Jernbaneveien 121
1320 STABEKK

15 APR. 1993

NSB Baneregion Sør
Plankontoret

3006 Drammen

NSB BANEREGION SØR	
PLANKONTOR	
Saksnummer	93/1566
Arkivnr.	BS 552

24.93 Rør

Stabekk, 12. april 1993

**Vedr. NSBs melding av februar 1993 - Nytt dobbeltspor
Skøyen - Asker.**

Sameiet Jernbaneveien 121 representerer 25 boliger og er et av i alt 5 boligsameier som i løpet av de siste årene er bygget i Jernbaneveien som går parallelt med det eksisterende dobbeltspor like vest for Stabekk togstasjon.

Tilsammen representerer de 5 boligsameiene 95 boliger. Den gjennomsnittlige avstanden til NSBs eksisterende spor mot Drammen, er ca. 70 meter.

Bærum kommune har i tillegg tilrettelagt for videre utbygging av et stort antall boliger langs Jernbaneveien. Et av disse boligkompleksene er "Stabekk-tunet" som allerede er under oppføring og vil bestå av 138 boliger, når samtlige byggetrinn er realisert. Etter hva vi har forstått er to lignende boligkompleks under planlegging.

Området er allerede idag sterkt belastet med støy og støv fra det eksisterende dobbeltspor. I tillegg kommer belastningen med sterk støy og flyenes avgassnedfall fra Oslo Lufthavn, på Fornebu. Trafikkstøy fra E18 har også en negativ virkning for sameiene som ligger lengst vest.

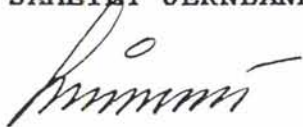
Meldingens alternativ 1., Skøyen - Sandvika, beskriver at det nye dobbeltsporet kommer ut i dagen vest for Lysaker og vil i dette plan følge eksisterende spor fram til Høvik. Dette vil i tilfelle medføre at vårt boligområde vil oppleve belastningen fra det nye dobbeltsporet i tillegg til det gamle.

En ny trasé i tilknytning til den eksisterende slik dette alternativet beskriver, vil få stor negativ innvirkning, ikke bare på Jernbaneveien og bebyggelsen der, men også på store deler av Nedre Stabekk og tilhørende boligområder.

Undertegnede sameie ber om at en løsning lik alternativ 1. ikke under noen omstendighet blir realisert. For oss er en av tunell-løsningene det eneste realistiske alternativ.

I påvente på å motta Konsekvensutredning fase 2, Kommunedelplanen og Reguleringsplanen, melder vi vår store interesse for å motta videre orienteringer og opplysninger i forbindelse med det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen
for Styret i
SAMEIET JERNBANEVEIEN 121



Leif F. Holst
formann

D19

Innk

- 5 APR. 1993

Til NSB

3000 DRAMMEN

1993/6/22

NSB ARKIVET DRAMMEN		Kassa/Kode
Sak/Dokument	93/1566	
Arkivert	BS 552	

Deres ref. Ing. Grimsgaard

NYTT DOBBELSPOR SKØYEN _ ASKER

Kommentarer til konsekvensutredningsprogram

Jeg viser til utseende beskrivelse.

Det må være en forordnet målsetning ikke bare at trafikken løres over via sin til tog, men at trafikkmengden reduseres. For å oppnå dette, må det være en balanse mellom arbeidsplasser og bosetning langs linjen (vestkorridoren).

Gjennomføringen av jernbanen og vestkorridoren vil gi en kraftig signaleffekt om hvordan man ønsker bosetningen. Man kan signalisere at man ønsker arbeidsplasser i en region og boiløse andre steder. Dermed må i nest null ut på vei eller inn i tog (2.5.3 Utbyggingsmønster og boligbygging).

Man kunne også signalisere at man vil holde på en blandet bebyggelse for å holde den samlede reisemengde så lav som mulig.

Ved å legge jernbanespor i dagen slik som i alternativ 1 og 2 vil områder nær Oslo belastes med støy, slik at de omreguleres fra boligområder til næringsområder. Dette fører til en ubalanse mellom bosetning og arbeidsplasser, og dermed større trafikkmengde. Dette kan være god bedriftsøkonomi for NSB (og veietaten), men er dårlig samfunnsøkonomi.

For å unngå ulempene over bør jernbanesporet legges slik at boligområder der disse er i underskudd spares for støy etc. Det vil si at sporet må legges i tunnel i boligområdene nære Oslo. Saken bør brukes til å signalisere at samfunnet ønsker at den enkelte skal ha kortest mulig reise mellom hjem og arbeidsplass. Dersom det er balanse mellom bosetning og arbeidsplasser vil utnyttelsen av transportmidlene bli bedre fordi en vil ha passasjerer i begge retninger, ikke bare inn til sentrum om morgenen og ut om ettermiddagen.

Konsekvensutredningen tar riktignok for seg "Næringsliv og sysselsetting" (4.2.4), men dette er for snevert. Næringslivet må også til syvende og sist dekke den enkelte deltagers reise fra og til hjemmet.

Det må komme klart fram i konsekvensutredningen hvilken økning av trafikkbehovet som følger av at planen gjennomføres, med alternativer som viser reduksjoner.

Det må ikke overlates til NSB og veietaten (bukken), å passe havresekken.

Lysaker Stasjon

Jeg viser til samtale med Grimsgaard og tilsendt kart. Ifølge utsendt informasjon planlegges tunnellinganger i boligbebyggelsen omkring Lysaker Stasjon. Tunnellinganger inne på stasjonsområdet vil medføre færre ulemper for bebyggelsen omkring.

Jeg foreslår at sporet fra Lysaker i retning Oslo over Lysakerelva legges som NSB's alternativ 2, langs eksisterende spor på høyre side, med på nivå med Lilleakerveien, dvs. innsane til kommun. Vestover legges sporet i rettlinjet forlengelse under eksisterende perrong med mulighet for stasjon. Lånter fortsetter under fjellet under Kværners bygg, og videre under Lysaker Skole. Sporet fortsetter så under bakken til det går over i en av de øvrige alternativene som NSB har laget. Forslaget er tegnet inn på vedlagte kartplan.

Lilleakerveien kan eventuelt senkes og gå ved siden av elven under jernbanen og E 18 til lokalvei på sydsiden.

Deponering av sprengmasse.

Med dagens bygg- og anleggsmetoder er deponering av sprengmasse et kontinuerlig problem. Dette kan løses ved å bygge en eller flere kunstige laguner som senere kan brukes som forankring av veier over havstykker.

Kommentar til 4.3.3 Trafikantenes opplevelser.

Disse må nødvendigvis komme i siste rekke og vil sannsynligvis bli en steyskjerm som NSB ikke greier å holde fri for grafitti.

Med vennlig hilsen

Trond Bakke

Trond Bakke
Marstranderveien 14 A

1320 STABEKK

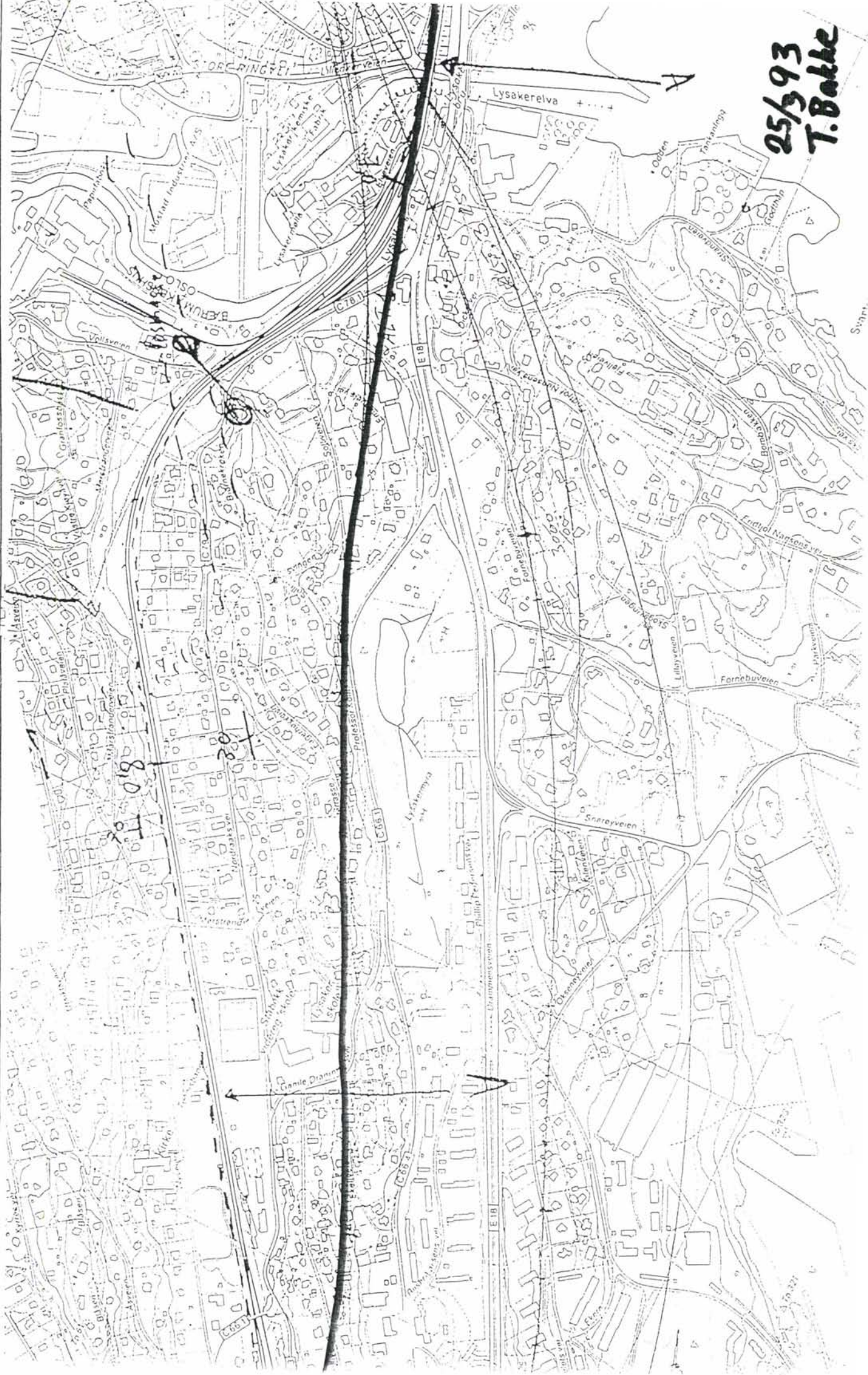
Vedlegg: kart med inntegnet forslag som ovenfor beskrevet

~~Med vennlig hilsen~~

~~Trond Bakke
Marstranderveien 14 A~~

~~1320 STABEKK~~

25/3/93
T. Balke



DRORINGVEI

Lysakerelva

OSLO
KAROLINELAND
Sjøveien

80

Camille Dahls vei

Drummettsveien

Sørøyveien

Førdebuveien

Fredrik Karstens vei

Ullstrømsveien

Stinbergveien

Østernveien

Til NSB Baneregionen Sør
V/ Plankontoret
Strømsø Torg 1
3006 Drammen

nrk
16 APR. 1993

Stabekk 14/4-93

D20

1993	1566
BS	552

4.93 Plnr

Hanne B. Eriksen / Per Gjerde
Nyveien 23A
1320 Stabekk

KOMMENTARER TIL JERNBANEMELDINGEN OM
NYTT DOBBELTSPOK SKØYEN - ASKER

Det refereres til jernbanemeldingen vedrørende konsekvenser for miljøet i Stabekk-området ved alternativene 1 og 2.

Ved utvidelse av eksisterende spor ved Alternativ 1 påpeker vi som bor i Nyveien (Stabekk) stor bekymring for økende støy og rystelser. Dagens spor med lav hastighet medfører allerede betydelige rystelser (leirgrunn) og støy. Målinger av dette bør utføres.

Slik vi forstår meldingen vil også store deler av friområdet langs Nyveien gå tapt. Dette er et friområde som er svært viktig for lokal miljøet og bør bevares.

Ved Alternativ 2 indikerer kartskissene i meldingen tunell med liten overdekning like under bebyggelsen i Nyveien. Rystelser dette kan skape for bygninger og miljøet må ikke undervurderes.

Ved vurdering av alternativene 1 og 2 forventes det at effekter og konsekvenser av rystelser og støy utredes grundig i samråd med grunneiere i området.

Vennlig hilsen

Harne B. Eriksen

Per Bjørck

D21

Siv. ing.
Jan Chr. Krohn
Gamle Drammensvei 88 A
1322 HØVIK

nrk

- 2 APR. 1993

2. april 1993.

13/6/93
Til
NSB Baneregion sør
Strømsø Torg 1
3006 Drammen

NSB-APRIL 1993	
93/1566	
BS 552	

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN ASKER. Melding etter plan-og bygningsloven.

Bemerkninger til meldingen.

Først mine bemerkninger til innholdet i selve meldingen, dernest min konklusjon vedr. hvilken traséløsning som bør velges.

Innholdet i meldingen.

Jeg synes meldingen er mangelfull spesielt på følgende punkter:

1. Oslo-tunnelen vil tydelig etterhvert bli en betydelig flaskehals i jernbanetrafikken i Oslo-regionen. Dette faktum kommer for dårlig frem i meldingen. Muligheter for å løse dette problemet er bare såvidt nevnt med noen få ord i et avsnitt på side 13 i meldingen. Hva som menes med setningen "For tida planlegges fjerde spor forbi Skøyen og vestre oppgang på Nationaltheatret for å øke kapasiteten" er vanskelig å forstå. Det burde kommet litt bedre fram hvordan strekningen Skøyen-Oslo S eventuelt kan tenkes utbygd til 4 spor, selv om dette kan ligge langt frem i tid.
2. Hvordan eventuelt to nye spor videre fra Skøyen til Oslo S kan tilpasses avgrensingen for det nye dobbeltsporet Skøyen-Asker er i det hele tatt ikke nevnt.
3. De foreslåtte trasealternativene er ikke vist detaljert nok i meldingen. Det blir dermed vanskelig å danne seg noe klart inntrykk av konsekvensene for de enkelte alternativene. Det virker også som om planleggerne ikke har tenkt godt nok over konsekvensene med de ulike alternativene. Spesielt gjelder dette noen av løsningene for strekningen Skøyen-Sandvika.

KONKLUSJON FOR DELSTREKNINGEN SKØYEN - SANDVIKA

Ingen av de foreslåtte alternativene er vurdert godt nok med hensyn til konsekvensene. Jeg vil sterkt tilråde at ingen av trasealternativene velges. Jeg foreslar heller følgende trase:

Banen tar av i tunnel ved Skøyen omtrent slik som patenkt, kommer ut ved Lysakerelven og krysser denne i dagen like nedenfor Granfossen, går deretter inn i en rettlinjert tunnel med lengde ca 6,3 km, som først krysser over Granfosslinjen, og etterhvert kommer ut av Sandviksåsen like øst for Sandvika stasjon. Alternativt kan banen legges i en litt større bue ut fra Skøyen og krysse under Lysakerelven og Granfosslinjen litt lenger nord hvis man finner at dette er en bedre løsning, men strekningen blir da noe lengre.

Denne løsningen vil gjøre at Blommenholmmområdet blir helt spart for inngrep, hvilket ikke bør være noe problem å få til rent anleggsteknisk. Med bare ca. 10 promille fall på linjen i tunnel østover fra Sandvika,

vil tunnelen ligge på omkring kote 0 under Blommenholmområdet, som bør gi tilstrekkelig fjelloverdekning til at hele strekningen Skøyen-Lysaker-Sandvika kan legges i tunnel.

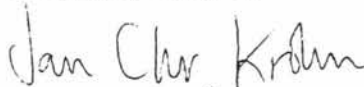
KONKLUSJON FOR DELSTREKNINGEN SANDVIKA - ASKER

For strekningen Sandvika - Asker bør alternativ 8 legges til grunn.

I begge alternativene for strekningen Sandvika - Asker er det nevnt at innføringen til Asker vil være problematisk å få til. Jeg forslår følgende løsning for innføring av banen den siste strekningen fram til Asker:

- Det nye dobbeltsporet overtar naværende dobbeltsporede tunnel. Det bygges ny dobbeltsporet trasé for lokaltogstrekningen i form av to enkeltsporede tunneler, en på hver side av eksisterende tunnel. Denne løsningen blir den enkleste hva angår tilpasning til eksisterende spor- og plattformarrangement på Asker stasjon. De to nye enkeltsporede tunnelene bør bygges med større fall mot øst enn naværende tunnel for at lokaltogsporet skal kunne krysse under det nye dobbeltsporet øst for tunnelene. Nordre tunnel vil medføre at en mindre del av et forretningsbygg som ligger like inntil tunnelåpningen nord for linjen, vil måtte rives.

Med vennlig hilsen



Jan Chr. Krohn
siv. ing.

Vedlegg:

- Mine betraktninger vedr. de foreliggende trasealternativer.
- Kartskisse over den traseen jeg mener bør foretrekkes.

BYGGFORSK

Norgesbyggforskningsinstitutt (NBI)
Norwegian building research institute

Jan Christian Krohn
Siv.ing./M.Sc.

Adresse/address:
Forskningsveien 3b
Postboks 123., Blindern
0314 Oslo 3
Telefon/telephone:
~~(02) 46 90 00~~

22 46 55 00



Vedlegg:

Så mine bemerkninger til de foreslåtte traseene, som jeg har lagt til grunn for hvilken løsning jeg mener bør velges.

Skøyen-Sandvika alternativ 1.

Ulemper:

- ved Blommenholm kan linjen vanskelig legges om uten at det medfører betydelig rasering av eksisterende bebyggelse
- betydelig inngrep i eksisterende anlegg og bebyggelse også på strekningen Lysaker-Blommenholm.

Det er imidlertid først og fremst

strekningen forbi Blommenholm som vil bli hovedproblemet med dette alternativet.

- Alternativet inkluderer ikke en avgrensning av Ringeriksbanen fra Lysaker. Dette er ikke særlig gunstig for Bærum. Arbeidet med planene for Dobbeltsporet Skøyen-Asker må ikke bidra til å hindre en fornuftig vurdering av beste avgreningspunkt for Ringeriksbanen, enten det blir Skøyen eller Lysaker.

Fordeler:

- At en tydeligvis større del av strekningen går i dagen i forhold til de andre alternativene, av hensyn til trivsel for de reisende.

Skøyen-Sandvika alternativ 2.

Ulemper:

- ved Blommenholm kan linjen vanskelig legges om slik som vist uten at det medfører betydelig rasering av eksisterende bebyggelse
- vanskelig å få til en brukbar trase og oppnå den tilsiktede hastighet når dobbeltsporet legges langs den eksisterende bane på strekningen Skøyen-Lysaker.

- Den viste tunneltraseen kan stedvis gi for dårlig overdekning og medføre problemer som ikke synes å være godt nok vurdert.

Fordeler: Avgrensning av Ringeriksbanen fra Lysaker er vist. Dette er en fordel for befolkningen i Bærum og for kollektivtilknytningen til Lysaker-området.

Skøyen - Sandvika alternativ 3 og 4.

Ulemper:

- ved Blommenholm kan linjen vanskelig legges om slik som vist uten at det medfører betydelig rasering av eksisterende bebyggelse.
- Forslaget til dagstrekning ved Ballerud er ikke vurdert godt nok. Jernbane i dagen her vil rasere mye pga. mye bebyggelse i området. Dessuten finnes ikke noe naturlig påhuggspunkt for tunnelene på hver side på grunn av det relativt flate terrenget her.

Fordeler:

- Man står relativt fritt ved valg av avgreningspunkt for Ringeriksbanen dersom dette skal foregå i tunnel. Dog vil en avgrensning fra Stabekk som vist i alternativet høyst sannsynlig få uakseptable stigningsforhold.

Sandvika - Asker alternativ 5.

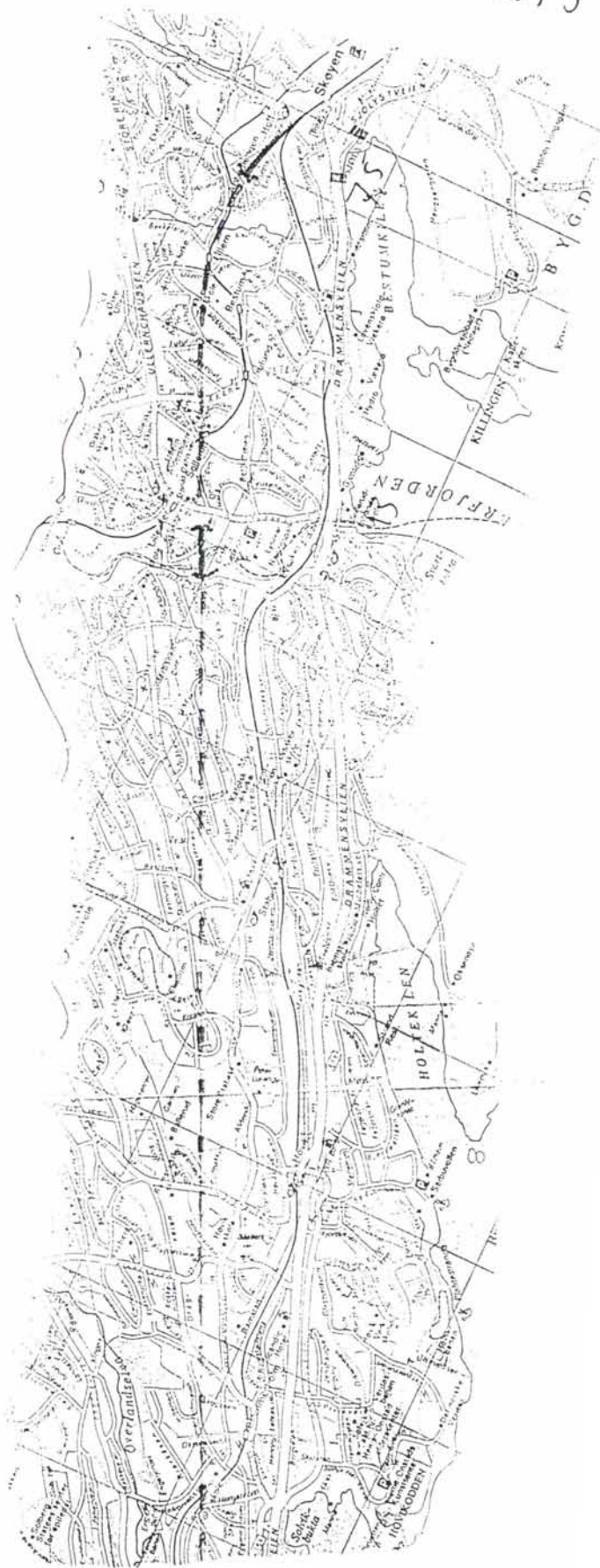
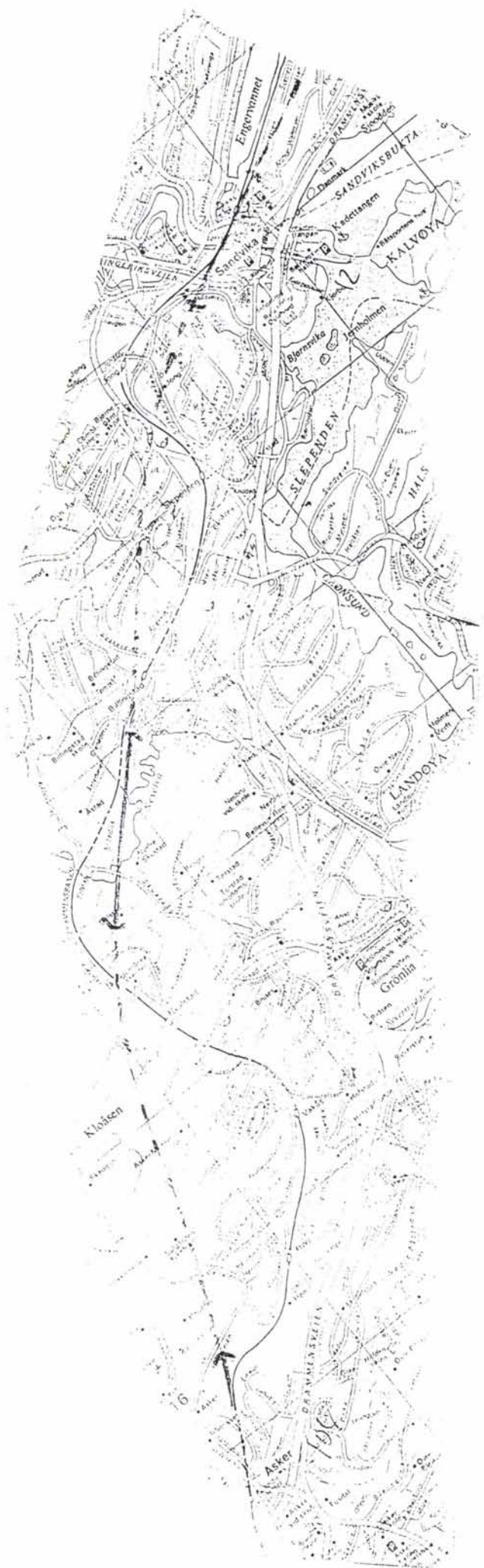
Ulemper:

- Ulemper der hvor linjen er tenkt lagt i dagen ved Billingstad.
- Dårligere kurvatur og lengre strekning enn i alternativ 8.

Sandvika-Asker alternativ 8.

Fordeler: Ypperlig kurvatur, og tunnelstrekningene relativt uproblematisk med hensyn til fjelloverdekning.

Ulemper: en del ulemper i anleggsperioden i forbindelse med dagstrekningen ved Hvalstad. Her har man imidlertid gode muligheter ved hjelp av oppfylling med tunnelmasser å forskjønne terrenget slik at landskapet kan fremstå som penere enn før, når arbeidene er avsluttet.



2493
JCK

Gen H F Zeiner-Gundersen

Blommenholm

D 22

APR. 1993

Blommenholm 12-4-1993

93/1566
BS 552

Kopi: Bl.holm Vel

NSB Baneregion Sør
Plankontoret
3006 Drammen

Nytt dobbeltspor - Skøyen - Asker.

1. Det vises til Deres melding, datert 15-2-1993, i denne sak. Meldingen er lagt ut til offentlig ettersyn (høring) fram til 15 april 1993. Evt kommentarer skal sendes Dem.
2. Som berørt hus/grunneier og fordi jeg er overbevist om at NSB ønsker innspill også fra enkeltpersoner er det jeg kommenterer.
3. Nå er det så at utredning av konsekvenser nødvendigvis bør relatere seg til hva man skal vurdere konsekvensene av. NSB har lagt fram ialt fire traséalternativ. Dette vil i realiteten begrense konsekvensutredningene til helt å foregå på de av NSB hittil optrukne premisser. Dette er altfor begrenset. Det eksisterer også andre alternativ hvis konsekvenser må utredes samtidig.
4. Blommenholm Vel har i sin høringsuttalelse foreslått enkelte andre traséalternativ. Jeg støtter Vel'et fullt ut og anmoder om at man utreder konsekvensene også ved disse alternativ (Se også mitt punkt 15 nedenfor). Dette er mitt første point.
5. Mitt neste point er at dette må gjøres allerede nå, da konsekvensutredningsprogrammet fastlegges. Gjøres det ikke allerede fra begynnelsen av vil man løpe den risiko at det kan bli postulert: "Man er for sent ute med innvendingene", eller sagt på en annen måte at : " bordet fanger". Da for de av NSB hittil framlagte fire traséalternativ. Jeg er overbevist om at dette er en situasjon NSB ikke ønsker å komme i - uten å forfølge denne tankerekken videre.

6. Når man skal utrede konsekvenser av - nær sagt hva som helst vil det være iallfall to hovedsett faktorer :

De kvantifiserbare

og

De ikke kvantifiserbare.

7. De førstnevnte er forholdsvis enkle å utrede. De vil kunne uttrykkes i tall - fortrinsvis pristall. Dette igjen er noe som i dagens Norge vil bli relatert til budsjetter og - penger. Ofte(st) vil dette avgjøre saken når først et sett planleggere har fått en idé- desverre.
8. Nå er det like hyppig at de ikke kvantifiserbare faktorer (svært ofte helt feilaktig kaldt politiske) er de viktigste. En rekke av disse faktorer er antydnet i NSB's melding og vil/må selvsagt utredes grundig. Jeg tenker bl a på miljøfaktoren som jo også inkluderer luftforurensning og støybelastning. Disse kan vel måles. Dette er berørt i meldingen.
9. Den side av miljøfaktoren som berører rivning av hus m v er nok såvidt det er berørt - om enn noe lettvindt. Ved lesning av meldingen er igrunnen den tanke ikke fjern at Bærum synes å være et villmarksområde med uberørt natur-heller enn et tett befolket område med vakre hjem.
10. Dette er en side av de ikke kvantifiserbare faktorer, knapt berørt - men rimeligvis den helt sentrale. Den kan konkretiseres i uttrykket menneskelige hensyn. De av NSB hittil framlagte alternativer vil - bortsett fra å rasere områder av Bærum som sådanne, destruere dusinvis av hjem. Når man mister sitt hjem er igrunnen måten det skjer på (brand, naturkatastrofe, rivning) mindre vesentlig. Men er det egne myndigheter som gjør det er

iallfall bitterheten langt større, selvom man da beholder sine møbler.

11. Endel av skadene - råderetten - er allerede skjedd i og med at en de facto (riktignok ikke de jure) klausulering, iallfall av Blommenholmområdet, har funnet sted. Tomte - og eiendomssalg vil i praksis ikke kunne finne sted etter at Deres melding er lagt fram.

12. Langt viktigere er det dog at yngre mennesker, som de siste 1- 6 år har bygget etter innhentet byggetillatelse, mister sine hjem og kan ende opp som gjeldsslaver. Dette i arbeidsledighetens tidsalder. Det er jo vel kjendt at man strekker seg svært langt økonomisk når man bygger hus. Det er også kjendt at eiendomsprisene faller - muligens erstatningen med den.

At her også er duket for juridiske problemer er en annen side av saken.

13. Det er også et menneskelig hensyn at eldre mennesker får ødelagt sitt livsverk. De har oftest ikke så mange år å gå på når det gjelder å finne erstatningen, den fysiske - ikke nødvendigvis den pekuniære, for sine hjem.

14. Kort sagt vil de av NSB hittil framlagte traséalternativ framskaffe et meget stort antall ulykkelige mennesker som kan bli satt i en situasjon det ikke er nogen veg ut av.

Dette må framgå av konsekvensutredningene.

Selvsagt er disse tåmg ikke NSB's hensikt - men det er konsekvensene.

15. I mitt punkt 4 har jeg støttet Blommenholm Vel's uttalelse og forslag - rent generelt.

Jeg antar det vil være klart for de fleste at den menneskelige faktor må medføre en utredning av konsekvensene ved tunnelalternativene.

16. De her nevnte faktorer kan knapt prissettes. Det merkelig er at ikke engang alle forstår dem.

Dette er vel fordi mange ikke har lest Arnulf Øverland:

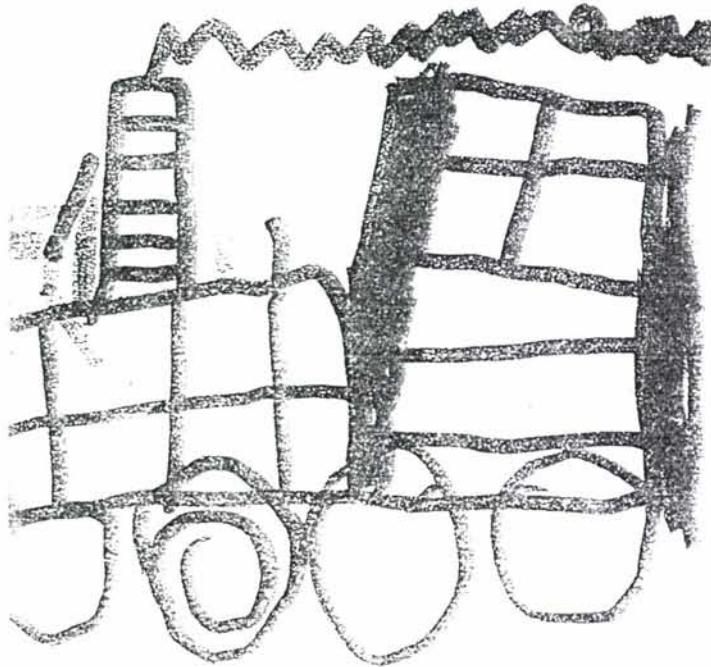
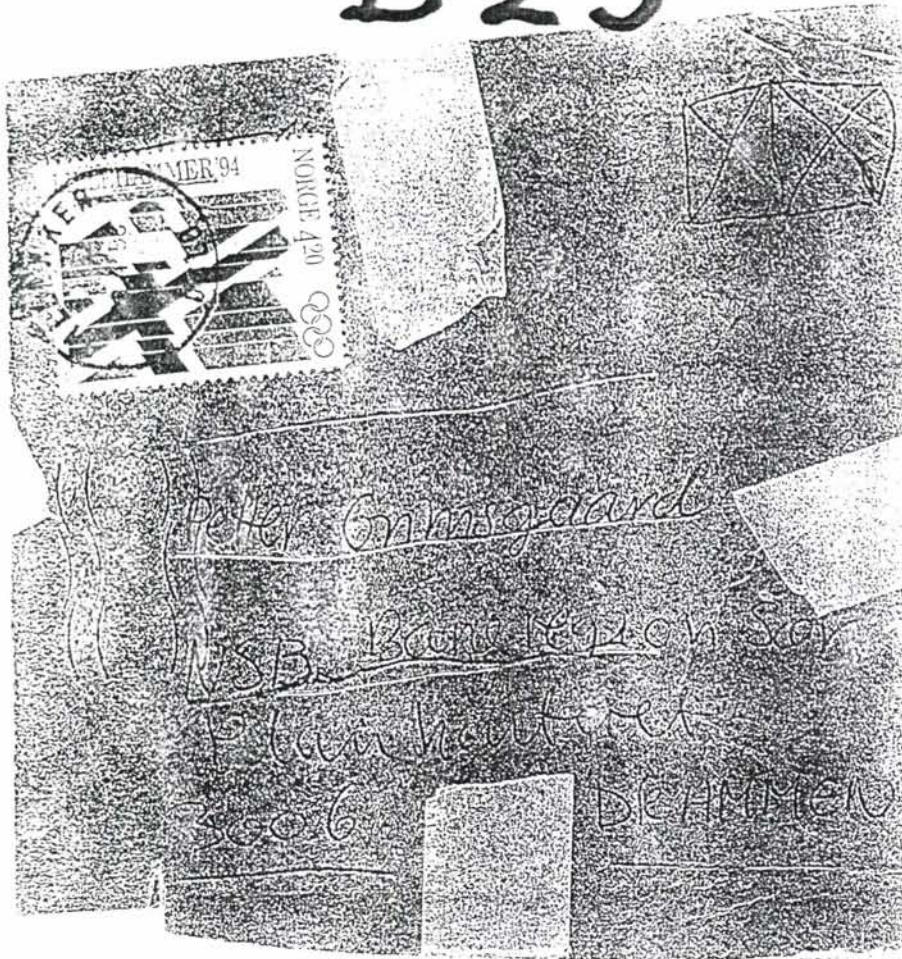
Du må ikke så inderlig vel

tåle den urett som ikke rammer deg selv.

Med vennlig hilsen

H. F. Zeiner-Gundersen
H F Zeiner-Gundersen

D 23



Til Petter! 4 AR
 Fra Magnus (MAGNUS
 SKRETT) (SESTER HJ KARI)
 VI VIL IKKE HA TUG
 O'DERIVOM HUSET VART
 ELLER DA BKIGER VI EIN BOH
 NAR DERE KOMMER.
 HILSEN
 MAGNUS, SOORSEN, EMER JORDET 23
 OG ANDVIRA

2 APR. 1993

nrk

14 APR 1993

D24

93/1566
BS 552

NSB Baneregion Sør

Sandvika 27.03.1993

*25.4.93
Rør*

NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

Kommentar til Melding av februar 1993 fra Gårdeiergruppen i Sandvika.

Vi ble nylig kjent med nevnte melding og vil gjerne gjøre gjeldende følgende kommentar.

Næringslivet i Sandvika er avhengig av effektive transportsystemer i Østlandsområdet. Gårdeierne i Sandvika hilser derfor arbeidene med å ruste opp NSB's stasjon og sporkapasitet i Sandvika velkommen.

Vi vil imidlertid på det sterkeste anbefale at NSB og planmyndighetene for øvrig finner en miljømessig tilfredsstillende løsning på sporutvidelsen, som de har gjort det for stasjonsområdet.

I dag representerer NSB's 2 spor gjennom Sandvika en betydelig miljøforringelse, først og fremst som støykilde, men også visuelt sett er de to jernbanebroene et skjemmende trekk i bybildet. En utvidelse i form av flere broer vil gjøre viktige deler av både Sandvika sentrum og det nye Sandvika Vest så utrivelig at betydelige eiendomsverdier settes i fare. Det er så vidt vi i øyeblikket kan se, bare en tilfredsstillende løsning på problemet, nemlig å legge sporene i tunnell under Sandvikselva.

Det skjer for tiden en radikal fornyelse, forbedring og utvikling av Sandvika, ved hjelp av ulike offentlige og private investeringer med sikte på å utvikle stedet til et menneskevennlig og levende senter for Vest-regionen. I denne situasjonen er det ikke nok å finne en miljømessig god løsning på et nytt dobbeltspor. Man må samtidig tilstrebe å fjerne de miljømessige ulemper som allerede hemmer Sandvika. Det kan gjøres ved å fjerne jernbanebroene og legge alle sporene i tunnell. Dette ville til gjengjeld utgjøre en stor og viktig miljøforbedring for Sandvika..

Med vennlig hilsen
for Gårdeiergruppen i Sandvika

Trond Berg-Andreassen
Trond Berg-Andreassen

Aasmund Kleve
Aasmund Kleve

Knut Andersen
Knut Andersen

Kopi : Bærum kommune v/ Rådmannen
NSB, Hovedadministrasjonen

24 MARS 1993

D25

Asker Innlandsfiskenemnd
v/Bjørn Swanstrøm,
Grevlingåsen 8,
1370 Asker

393 Rev
NSB Baneregion Sør,

Plankontoret,

3006 Drammen

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker

Vi har fått tilsendt Deres melding etter Plan- og Bygningsloven, og vi vil allerede på dette stadium i planleggingsarbeidet fremkomme med en uttalelse som må komme med i Deres arbeide med konsekvensanalysen.

Det er det nye dobbeltspors passering av Neselva i Asker vi ønsker å uttale oss om.

Av sakens dokumenter fremgår det at det er to alternativer som er aktuelle.

Alternativ 5 (Sandvika - Asker) vil gå "langs eksisterende bane over Neselva ved Åstaddammen og derfra i tunnell under Skaugum frem til Askertunnelen og Asker stasjon."

Alternativ 8 (Sandvika - Asker) går "frem til daglinje nedenfor Åstad. Linja krysser Neselva i bru og videre på høy fylling mot Ø. Solstad og videre i tunnell til Asker som i Alternativ 5."

Videre heter det : "Ved Neselva vil man med dette alternativ kunne utnytte en del tunnellmasser fra anlegget til jernbanefylling og forming av tilstøtende terreng."

Asker Innlandsfiskenemnd vil peke på at Neselva representerer en helt spesiell landskapstype, og at den er et meget viktig oppvekst- og gyteområde for sjøørret. Det må ikke komme på tale å arbeide videre med Alternativ 8, som med en svær steinfylling vil ødelegge hele landskapet og det meanderformede elveløp.

Vi vil i denne forbindelse peke på det forhold at Asker Kommune nylig avviste en plan om en veiforbindelse til det planlagte byggefelt Åstad I (ved enden av Inga Falsen Gjerdrums vei) som ville medføre en bro over Neselva.

På Askers Kommuneplan er hele området langs Neselva lagt inn i en vernesone.

Overskudd av steinmasser har vist seg ikke å være noe problem, da etterspørselen etter slike masser er stor.

Da Liertunnelen ble bygget måtte 2/3 av massene tas ut på Askersiden, istedetfor bare 1/3 som opprinnelig planlagt, på grunn av problemer med dårlig fjell nær Liersiden. Allikevel forsvant steinmassene på Askersiden raskt.

VEAS-anlegget hadde store overskuddsmasser, fra kloakktunnelen og fra fjellhallene på Slemmestad. Alle massene fikk avsetning uten problemer. Særlig var tunnelmassen etterspurt.

Avsetning og anvendelse av steinmasser er intet argument for å velge Alternativ 8 med en ødeleggende steinfylling i natur- og kulturlandskapet.

Vi mener at NSB bare bør arbeide med Alternativ 5, hvor de nye spor vil passere Neselva ved Åstaddammen. Her må den passere i bro, og ikke på fylling. Dalføret må ikke demmes opp klimamessig ved at den naturlige "kuldeelv" hindres i å passere. Landskapsmessig vil en fylling ved Åstaddammen være estetisk lite tilfredsstillende.

En parallell til dette kan man finne i Mærradalen ovenfor Radiumhospitalet i Oslo. Da man i slutten av 30-årene skulle bygge Kolsåsbanens nye linje mellom Sørbyhaugen og Jar stasjoner motsatte kommunestyret i daværende Aker kommune seg at banen ble ført frem over dalen på en høy steinfylling. Det ble til slutt enighet om å bygge bro for å skåne landskapet mest mulig.

Asker Innlandsfiskeremnd konkluderer, under henvisning til ovenstående, med at det nye dobbeltspor må planlegges etter det som er skissert i Alternativ 5, med passering av Neselva ved Åstaddammen i bro.

Behandlet i styremøte 18.03.93.

Asker den 18.03.1993

For Asker Innlandsfiskeremnd



Bjørn Swanstrøm

formann

Kopi til : Asker Kommune, Reguleringsvesenet
Asker Kommune, ordfører E.W. Wang

