

**SAMMENDRAG AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER
TIL MELDING ETTER PLAN- OG
BYGNINGSLOVENS KAP.VII-a
MED NSBs KOMMENTARER OG
FORSLAG TIL REVIDERTE UTREDNINGSPROGRAM**



**NYTT DOBBELTSPOR
SKØYEN - ASKER**

SEPTEMBER 1993
NSB KONSERNSTAB STRATEGI OG MILJØ
NSB BANE REGION SØR

NSB
Dokumentasjonstjenesten

Eks. 1

9625.14(481) Nov

FORORD

NSBs melding etter plan- og bygningslovens kap.VII-a vedrørende nytt dobbeltspor Skøyen-Asker med forslag til konsekvensutredningsprogram i to faser ble lagt ut til offentlig ettersyn/sendt på høring den 15.02.1993 i samsvar med forskriftene.

Fase 1 av konsekvensutredningene skal danne grunnlag for valg av samlet strategi for veg og jernbane. Fase 2 av konsekvensutredningene skal danne grunnlag for valg av jernbanetrasé i en kommuneplanprosess.

Høringsfristen for meldingen var satt til 15.04.1993. Det kom inn ialt 61 høringsuttalelser til meldingen. Høringsuttalelsene er i sin helhet gjengitt i eget bilag.

Denne rapporten er fire-delt:

Kap.1 omhandler bl.a. prinsipielle sider ved vurdering av hvilke alternativ som bør konsekvensutredes.

Kap.2 inneholder et kort sammendrag av høringsuttalelsene til meldingen samt NSBs kommentarer til disse.

Kap.3 består av en oversikt over de alternative traséene som NSB anbefaler utredet etter det reviderte utredningsprogrammet for fase 1 i kap.4. Alternativene har kommet fram på bakgrunn av meldingen, mer detaljerte studier (Mulighetstudie 2) og vurderingene i kap.1 og kap.2.

Kap.4 består av NSBs forslag til reviderte konsekvensutredningsprogram for fase 1 og fase 2. Avvik fra programmene i meldingen er merket med x i marginen. I utgangspunktet la meldingen opp til at programmene for begge fasene skulle kunne godkjennes nå i og med at NSB tidligere hadde fått aksept for å utføre konsekvensutredningene for begge fasene parallelt. Men på bakgrunn av innkomne merknader og signaler fra Miljøverndepartementet, vil NSB nå bare be om å få godkjent programmet for fase 1 (kap.4.2).

Programmet for fase 2 (kap.4.3) er også revidert på bakgrunn av innkomne merknader til meldingen og vil i denne formen bli brukt av NSB ved oppstarten av konsekvensutredningene fase 2, parallelt med fase 1. Dette reviderte programmet er tatt med her for å gi informasjon til berørte parter. Programmet for fase 2 vil (eventuelt etter ytterligere revisjon) på nytt bli sendt ut på høring sammen med utredningene for fase 1, og vil da først bli formelt godkjent mot slutten av utredningsarbeidet i fase 2. Dette er i samsvar med anbefaling fra Miljøverndepartementet.

NSB Konsernstab Strategi og miljø har ansvaret for konsekvensutredningene i fase 1 og NSB Bane Region Sør har ansvaret for konsekvensutredningene i fase 2. Det er disse to

avdelingene i NSB som i samarbeid med andre divisjoner i NSB har utarbeidet og står for anbefalingene i denne rapporten.

NSB v/Banedirektøren skal i samråd med Miljøverndepartementet fastsette de endelige konsekvensutredningsprogrammene og hvilke alternativ utredningene skal omfatte. Denne myndigheten er delegert fra Samferdselsdepartementet.

September 1993
NSB Konsernstab Strategi og miljø
NSB Bane Region Sør

INNHOLDSLISTE

Forord.....	1	
KAP.1	VURDERING AV TRASEALTERNATIV	7
1.1	Prinsipiell bakgrunn for gode traséalternativ.	7
1.2	Gitte forutsetninger	11
1.3	Vurdering av alternativene fra meldingen	12
KAP.2	SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSENE MED NSBs KOMMENTARER	
	Innledning	13
A.	STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER	
A 1.	Nærings- og energidepartementet.....	14
A 2.	Kommunal- og arbeidsdepartementet.....	14
A 3.	Luftfartsverket.....	14
A 4.	Riksantikvaren.....	14
A 5.	Direktoratet for naturforvaltning.....	15
A 6.	Forsvarets bygningstjeneste.....	17
A 7.	Vegdirektoratet.....	17
A 8.	Statens vegvesen Akershus.....	18
A 9.	Statens vegvesen Oslo.....	18
A 10.	Fylkesmannen i Oslo og Akershus.....	18
A 11.	Akershus fylkeskommune.....	19
A 12.	Buskerud fylkeskommune.....	21
A 13.	Fylkeslandbrukskontoret i Akershus og Oslo....	21
A 14.	Landbruksnemnda i Bærum.....	21
A 15.	Landbruksnemnda i Asker.....	21
B.	KOMMUNER	
B 1.	Bærum kommune.....	22
B 2.	Asker kommune.....	25
B 3.	Oslo kommune, Bystyret.....	26
B 4.	Oslo kommune, Bydelsforvaltn., Ullern.....	27
C.	VELFORENINGER	
	<u>OSLO</u>	
C 1.	Sollerud Vel.....	28
C 2.	Bestum Vel.....	28
	<u>BÆRUM</u>	
C 3.	Bærum Velforbund.....	28
C 4.	Selskapet til Sandvikens Vel.....	28
C 5.	Østre Stabæks Vel.....	29
C 6.	Engerjordet Sameie og Vel.....	29
C 7.	Løkkeåsen Vel.....	29
C 8.	Høvik Vel.....	29
C 9.	Blommenholm Vel.....	30
C 10.	Malurtaasen Vel.....	30
C 11.	Tanum Vel.....	31
C 12.	Lysaker Vel.....	31
C 13.	Fagerstrand Vel.....	32
C 14.	Bekkestua Vel.....	32

ASKER

C 15. Øvre Høn Vel.....	32
C 16. Asker stasjon og omegn vel.....	32
C 17. Vipeveien og omegn vel.....	32

**D. ORGANISASJONER, FORENINGER, GRUNNEIERE
OG ANDRE**

D 1. Oslo og omland friluftsråd.....	33
D 2. Akershus jeger- og fiskerforbund.....	34
D 3. Akershus Sosialistiske Venstreparti.....	34
D 4. SL Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s.....	34
D 5. AS Oslo Sporveier.....	35
D 6. Olaf Sørum/Henning Michaelsen.....	35
D 7. Bernt Rusdal.....	35

SKØYEN

D 8. A/S Quasar Consultants.....	35
D 9. Olsens Enke Hagesenter AS.....	35
D 10. Ragnar Evensen AS.....	35
D 11. Egil Vedal A/S.....	36
D 12. Grunneiere i Harbitzalléen 4-12.....	36
D 13. Beboere i Tingstuveien v/ Aage Frohde.....	36

LYSAKER

D 14. Lysakerelven Næringsvel.....	36
D 15. Å. Eggestad.....	37
D 16. Jan B. Usland.....	38
D 17. Peter Jebsen.....	38

STABEKK

D 18. Sameiet Jerbaneveien 121.....	38
D 19. Trond Bakke.....	38
D 20. Hanne B. Eriksen/Per Gjerde.....	39

HØVIK

D 21. Jan Chr. Krohn.....	39
---------------------------	----

BLOMMENHOLM

D 22. H.F. Zeiner-Gundersen.....	39
D 23. Magnus Sjursen.....	39

SANDVIKA

D 24. Gårdeiergruppen i Sandvika.....	40
---------------------------------------	----

ASKER

D 25. Asker Innlandsfiskenemnd.....	40
-------------------------------------	----

KAP. 3	OVERSIKT OVER DE TRASEALTERNATIVENE SOM NSB ANBEFALER UTREDET	41
	Kart over alternativene.....	45/46

KAP. 4	FORSLAG TIL REVIDERTE KONSEKVENSS- UTREDNINGSPROGRAM	
4.1	Generelt om utredningene.....	47
	Framdriftsplan	49

4.2	Forslag til konsekvensutredningsprogram for fase 1	50
4.2.1	Generelt	50
4.2.2	Transportbehovet	50
4.2.2.1	Generelt	50
4.2.2.2	Analyse av dagens situasjon	51
4.2.2.3	Framtidig transportbehov	51
4.2.3	Traséalternativ og arealbruk	52
4.2.4	Samfunnsmessige konsekvenser	53
4.2.5	Konsekvenser for miljø	53
4.2.6	Kostnader	54
4.3	Forslag til konsekvensutredningsprogram for fase 2	55
4.3.1	Tiltakets konsekvenser for miljø	55
4.3.2	Tiltakets konsekv. for naturressursene	57
4.3.3	Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser	57
4.3.4	Konsekvenser i anleggsperioden	58
4.3.5	Sammenstillende analyser	59

KAP.1 VURDERING AV TRASEALTERNATIV

Vi har i dette kapittelet vurdert de prinsippene som bør ligge til grunn for de alternativene for utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker som skal konsekvensutredes. Vi har skilt mellom "viktige momenter" i punkt 1.1 og "gitte forutsetninger" i punkt 1.2 som et grunnlag for å kunne skille ut de alternativene som ikke bør utredes videre. Dessuten har vi sett på våre egne forslag fra meldingen som har vært bearbeidet videre i "Mulighetstudie 2", og et par nye alternativ.

Nye alternativ som er foreslått i høringen av meldingen, er kommentert i kapittel 2. Kapittel 3 inneholder en omtale av alle alternativ med undervarianter som NSB anbefaler å utrede videre i konsekvensutredningen fase 1.

1.1 PRINSIPIELL BAKGRUNN FOR GODE TRASEALTERNATIV

Nedenfor er listet opp en del viktige momenter som en god trasé bør tilfredstille. Mange av momentene henger sammen, og må derfor vurderes i sammenheng. Listen er ikke skrevet i prioritert rekkefølge.

a) Økt kapasitet

I de mest belastede periodene av døgnet er den praktiske kapasiteten på dagens spor fullt utnyttet. I tillegg til at det i praksis ikke er plass til flere tog, medfører dette også dårligere punktlighet.

Bygging av et tredje spor ville økt kapasiteten med omtrent 30%, mens et nytt dobbeltspor kan øke kapasiteten med over 100 %. Dette er også i samsvar med ønsket om å overføre mere trafikk fra veg til jernbane.

b) Økt hastighet

For å få ned reisetiden, ønsker NSB å satse på raskere tog - spesielt på de lengre distansene. Av flere årsaker har man valgt å satse på 200 km/t som maksimalhastighet for tog uten krenkning.

Vi ser det som naturlig at man prøver å utnytte egenskapene til dette materiellet på det nye dobbeltsporet. Men for de stasjonene hvor de fleste tog skal stoppe, har vi redusert på kravet ved å akseptere løsninger med hastigheter ned mot 130 km/t forbi stasjonene. Dette er en hastighet som trolig gjør at framtidens godstog ikke trenger å bremse ned. Ut fra stasjonene vil det være overgangssoner mellom 130 og 200 km/t.

For å komme opp i større hastighet, må man ha stor kurveradius, lange overgangskurver og liten stigning. Stor stigning i lange tunneler gjør det spesielt vanskelig å komme opp i stor hastighet på grunn av stor luftmotstand.

c) Separering av trafikken

Et av de største problemene på strekningen idag er at når det er stor trafikk, må alle togene kjøre med samme hastighet: både lokaltogene som skal stoppe på alle stasjonene og fjerntogene som ikke skal stoppe eller stoppe på noen få.

Når man anlegger et nytt dobbeltspor, er det viktig å få separert trafikken mellom de to dobbeltsporene slik at framføringshastigheten for togene på et spor er mest mulig lik. Ved å reservere det gamle dobbeltsporet til lokaltogene og det nye til de mer direkte og mer hurtiggående tog, vil man oppnå størst mulig økning i kapasitet, men også i punktlighet og hastighet.

d) Tilknytning til eksisterende stasjoner

Ved planlegging av nytt dobbeltspor er det en forutsetning at det nye dobbeltsporet går innom Skøyen, Sandvika og Asker stasjoner av flere grunner, bl.a.:

- Utnytte de mulighetene som de nye stasjonsanleggene og kollektivterminalene vil gi.
- Stasjonene vil være viktige både for fjerntog og lokaltog. Asker er kommunesenter og Sandvika er kommunesenter og regionsenter.
- Som anbefalt avgreningssted for Ringeriksbanen, vil det spesielt på Sandvika være viktig med overgangsmuligheter. Tilsvarende i Asker på grunn av Spikkestadlinja.

Det at man skal kunne kjøre tog over fra det nye dobbeltsporet til det eksisterende og motsatt, gir:

- mulighet for å benytte alternative spor ved uhell, vedlikehold osv. Dette vil ha svært stor betydning for punktligheten og redusere kostnadene ved vedlikehold betraktelig.
- mulighet for ruteopplegg som delvis nytter lokaltogsporene og delvis fjerntogsporene (ekspress-lokal).
- mulighet for utbygging i etapper.
- mulighet for å kjøre tog fra begge dobbeltsporene til Spikkestadlinja i Asker, til Ringeriksbanen i Sandvika og til Fillipstad på Skøyen.
- mulighet for at flere godstog kan benytte det nye dobbeltsporet, som på grunn av større tunnelandel vil gi mindre støy.

Det vil derfor ikke være akseptabelt å ha stasjoner på Skøyen, Sandvika eller Asker i to plan. Se også g) nedenfor om stasjoner under bakken.

For Lysaker sitt vedkommende, som også kan være interessant som stasjon for de nye fjerntogsporene, vil flere av disse argumentene ikke være så tungtveiende bl.a. på grunn av sin nære beliggenhet til Skøyen. På Lysaker kan det således lettere aksepteres å legge en eventuell stasjon i to plan.

e) Begrenset antall stasjoner

For å holde hastigheten oppe og redusere reisetiden for de mer direkte togene, er det nødvendig at fjerntog og InterCity-tog stopper på få stasjoner. Ikke bare oppholdstiden på stasjonene, men også retardasjonstiden og akselrasjonstiden er med på å forlenge reisetiden. Fra stopp på en stasjon og til et tog kan være oppe i 200 km/t må det kjøre 5-10 km avhengig av materiellet.

For at ikke fjerntogene skal bli overfylte av lokaltrafikkanter, må det settes opp tilstrekkelig med lokaltog for å dekke denne trafikken. Det vil av samme grunn ikke være aktuelt å ha stopp for fjerntog eller InterCity-tog på steder hvor det ikke er stopp for lokaltog. Det vil si at det ikke er aktuelt med stasjoner på det nye dobbeltsporet på steder hvor det ikke er lokalstasjoner fra før.

Flere eller færre stasjoner for lokaltogene enn idag blir ikke vurdert i dette prosjektet, men vil fortløpende bli vurdert etter markedssituasjonen.

f) Tilknytning Ringeriksbanen

Ringeriksbanen vil bli trafikkert både av fjerntog og lokaltog. Hvor denne vil bli knyttet til eksisterende jernbanenett er ennå ikke bestemt, men NSB har foreløpig anbefalt tilknytning vest for Sandvika. Det er heller ikke tatt endelig standpunkt til om den skal knyttes direkte til lokaltogsporene, fjerntogsporene eller begge. Men de ulike togtypene må ha mulighet for raskt å kunne kjøre over fra/til det dobbeltsporet hvor de hører hjemme.

g) Stasjoner under bakken

Enten det er i fjell eller i løsmasser, vil en stasjon under bakken der man kan forvente at enkelte tog vil passere i stor hastighet, ikke være noen god løsning. Enten togene passerer i 130, 160 eller 200 km/t, vil vi få de samme problemene som ellers i tunnel: trykkstøt og kraftige vinder. Hvor stor hastighet som kan aksepteres forbi en slik stasjon, er ennå ikke avklart, men det arbeides videre med problematikken. Desto lenger tunnelen er, desto lenger strekning vil kunne få hastighetsbegrensning dersom det er stasjon i tunnelen.

Stasjoner under bakken er dessuten vesentlig dyrere enn stasjoner i dagen, både når det gjelder anlegg og drift.

h) En del daglinje

Ved alle alternativene som blir vurdert, vil en stor del av strekningen Skøyen - Asker gå i tunnel, men det er ønskelig med en del daglinje. Det er flere årsaker til at NSB ønsker dette:

- desto lenger tunnel, desto større luftmotstand og lavere hastighet ved samme energiforbruk.
- desto lenger tunnel, desto større mulighet for at ulykker/uhell kan få alvorlige følger, spesielt ved stor trafikk. (Men generelt sett er det mindre sjanse for ulykker i tunnel enn på dagstrekning.)
- daglinjer er rimeligere å bygge enn tunneler.
- daglinjer er mer attraktive for de reisende enn tunneler, og vil derfor resultere i flere reisende. Blant de reisende er det en viss betalingsvillighet for å unngå tunneler.
- det er allerede lange tunneler i begge ender av strekningen (Oslo tunnelen og Liertunnelen).

Men det er klart at daglinjer i forhold til tunneler generelt sett har mange negative virkninger for miljøet og beboerne i området. Det er derfor ønskelig å finne en balansert fordeling mellom tunnel og daglinje.

i) Økonomisk og teknisk realistisk

Det stilles krav om at NSB sine prosjekter skal være både bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske lønnsomme. Man prøver også å oppnå en størst mulig lønnsomhet, men selvsagt vurdert opp mot ulemper som ikke er økonomisk målbare. NSB har derfor et ansvar i å påse at prosjektet holdes innenfor økonomisk realistiske rammer.

Realisme må det også være på den tekniske siden. Prosjektet må kunne la seg realisere med kjent teknologi hvor man har kontroll over kostnadene.

j) Full drift under utbygging

Med nytt dobbeltspor tett opptil eksisterende trasé vil det i anleggsfasen måtte bli en del forstyrrelser av togdriften. Men det vil ikke være realistisk å helt stoppe togdriften på et av landets mest trafikkerte spor. Å flytte all person- og gods-trafikk over på veg i en periode vil vanskelig la seg gjennomføre i praksis. Foruten materiellproblemer, forsinkelser og store kostnader, vil jernbanen også raskt miste markedsandeler. Man må derfor finne utbyggingsalternativ som lar seg gjennomføre med tilnærmet full drift for togene.

k) Etappevis utbygging

For bl.a. å øke den samfunnsmessige nytten av prosjektet er det ønskelig å kunne ta investeringene i bruk så

snart som mulig. Det bør derfor være mulighet for utbygging i minst to rasjonelle etapper (hver i størrelsesorden på 1 mrd. kr.) som hver for seg vil være nyttige for jernbanen og som kan taes i bruk etterhvert. Dersom planprosessen for en del av strekningen blir forsinket, vil dette også øke sjansen for å få startet opp utbyggingen på en av etappene i samsvar med framdriftsplanen.

l) Framdrift på prosjektet

Norsk jernbaneplan 1994-97 er vedtatt med 400 mill.kr. i denne planperioden av ialt 1800 mill.kr. til dette prosjektet. Alternativ som forutsetter vesentlige forsinkelser i forhold til dette, eller som er avhengige av andre store investeringer med uviss framdrift vil ikke være akseptable.

m) Tidsperspektiv på marked

Når prosjektet er ferdig utbygd, bør inntjeningen komme innen rimelig tid. Det er derfor ikke ønskelig at det markedet som utbyggingen er basert på, ligger langt fram i tid eller er beheftet med store usikkerheter i tid og størrelse.

1.2 GITTE FORUTSETNINGER

Av de viktige momentene ovenfor i kap.1.1 har vi funnet fram til de viktigste som NSB mener er absolutte i valget av hvilke alternativ som kan være realistiske å gjennomføre, og derfor bør vurderes i konsekvensutredningen for fase 1:

- A. Prosjektet er avgrenset til: Økning av tog-kapasiteten mellom Skøyen og Asker med to spor reservert for mer direkte tog med høyere hastigheter.
- B. Det skal være overkjøringsmuligheter mellom eksisterende og nye spor på Skøyen, Sandvika og Asker. Disse stasjonene må derfor utbygges på ett plan.
- C. Prosjektet skal kunne utbygges og taes i bruk etappevis.
- D. Prosjektet skal ikke være avhengig av andre større prosjekter som vil forsinke utbyggingen vesentlig eller hvor framdriften er uviss.
- E. I utbyggingsperioden skal det være tilnærmet full drift for togene.

De ulike alternativene er til nå bearbeidet i ulik grad. I tida framover vil alle alternativene som blir vurdert i konsekvensutredningen fase 1 bli grundigere bearbeidet og vurdert, bl.a. opp mot "gitte forutsetninger" og "viktige momenter" ovenfor. Ved godkjenningen av programmet for konsekvensutredningen i fase 2, vil det derfor være bedre grunnlag for å sortere ut flere alternativ.

1.3 VURDERING AV ALTERNATIVENE FRA MELDINGEN

Alternativene i meldingen er blitt grundigere vurdert i "Mulighetstudie 2", og er gjennom dette arbeidet blitt tillagt flere undervarianter. (Se kart 101 og 102 fra mulighetstudien for oversikt over variantene.)

Alternativ 4 ser ut til å være et lite gunstig alternativ på grunn av dagstrekningen ved Ballerud. Kryssing av framtidig Ny Høvikvei, beliggenhet i forhold til bebyggelsen og to lite markerte tunnelpåhugg, vil trolig medføre store ulemper og kostnader med bl.a. miljø-tunneler. Stor stigning og fall på begge sider av dagstrekningen gjør alternativet dessuten ugunstig for NSB, og vil medføre større usikkerhet om fjelloverdekningen for tunnel forbi Blommenholm. Bærum kommune har varslet en negativ holdning til dagstrekninger på Ballerud og Blommenholm (se kap.2, B1, 4). NSB ønsker derfor ikke å gå videre med alternativ 4.

Dersom det er ønskelig med såkalt "retningsdrift" på Sandvika stasjon, der alle tog i en retning kjører inn til samme plattform, må det bygges et nytt spor på hver side av eksisterende dobbeltspor inn mot stasjonen. I "Mulighetstudie 2" er det tegnet ut flere slike varianter av splittet løsning (alternativ 1-2, 2-5, 3-1, 4-1, 5-2 og 8-1). Alle disse løsningene har klart negative trekk for omgivelsene på Blommenholm og Jong. Fra Blommenholm-siden kan de uttegnete løsningene erstattes av løsninger inne i Sandviksåsen og i skjæring langs Engervannet nærmere Sandvika Stasjon. De splittede løsningene medfører visse fordeler for driften, men også at en plattform må forlenges med 150 meter og at hastigheten i retning Asker må reduseres betydelig. Det er derfor ønskelig å unngå disse splittede løsningene.

På denne bakgrunn vil følgende alternativ fra meldingen/"Mulighetstudie 2" bli anbefalt underlagt konsekvensvurderingene i KU fase 1 og 2:

Skøyen - Sandvika:

- Alternativ 1 med variant alt.1-1 (med og uten dagstrekning på Ramstad)
- Alternativ 2
- Alternativ 3
- Alternativ 2+1 (kombinasjon av alt.1 og 2) = alt.2-3 med variant alt.2-4 (to forskjellige sammenknytningspunkter)

Sandvika - Asker:

- Alternativ 5 med variant 5-1 (med og uten dagstrekning på Billingstad)
- Alternativ 8

For oppsummering av de alternativene som NSB anbefaler utredet i konsekvensutredningen fase 1, se kapittel 3.

KAP.2 SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSENE MED NSBs KOMMENTARER

INNLEDNING

Formålet med meldingen er:

- å informere om tiltaket og utredningsarbeidet til NSB for nytt dobbeltspor mellom Skøyen stasjon og Asker stasjon.
- å gi myndigheter og berørte parter anledning til å uttale seg om, og å påvirke innholdet i konsekvensutredningsprogrammene.
- sammen med innkomne merknader til meldingen å gi grunnlag for fastsettelse av endelige konsekvensutredningsprogram.

Det er derfor i de korte sammendragene av høringsuttalelsene først og fremst gjengitt merknader i tilknytning til konsekvensutredningsprogrammenes innhold og nye alternativ til traséer. Sammendragene gir dermed ikke et fullstendig bilde av reaksjonene på meldingen.

Generelt er reaksjonene på utbyggingen positive. Men når man kommer til konsekvensene av utbyggingen for den enkelte grunneier er reaksjonene generelt sett negative.

Mange av de innkomne merknadene dreier seg om konsekvenser av utbyggingen for den enkelte eiendom. Dette vil bli vurdert i forbindelse med videre detaljutforming av traséene i reguleringsplansammenheng, og er derfor ikke kommentert her.

NSBs kommentarer til hver enkelt uttalelse er gitt i kursiv.

NSBs kommentarer er utarbeidet av NSB Konsernstab Strategi og miljø og NSB Bane Region Sør i samarbeid med andre divisjoner i NSB.

Uttalelsene er ordnet i følgende rekkefølge:

- A STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER
- B KOMMUNER
- C VELFORENINGER
- D ORGANISASJONER, FORENINGER, GRUNNEIERE OG ANDRE

A STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ORGANER

A1 NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENTET

Ingen merknader.

A2 KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENTET

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

A3 LUFTFARTSVERKET

Ingen merknader.

A4 RIKSANTIKVAREN

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

NSBs kommentar:

Kulturminner og kulturmiljø skal utredes på et grov-masket nivå i henhold til "Konsekvensutredningsprogram for fase 1" (KU 1), pkt. 4.2.5. I den videre planleggingen vil en foreta en finmasket konsekvensutredning i henhold til foreslått/bearbeidet "Konsekvensutredningsprogram for fase 2" (KU 2), pkt. 4.3.1.

- 2) Meldingen oppfyller ikke utredningsplikten.

NSBs kommentar:

På grunnlag av meldingen og innkomne merknader, vil NSB v/Banedirektøren (delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet) i samråd med Miljøverndepartementet fastsette de endelige konsekvensutredningsprogrammene og behandlingsprosedyre for konsekvensutredningene. Det er denne prosedyren som skal føre fram til at utredningsplikten blir oppfylt.

- 3) 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".

NSBs kommentar:

NSB er langt på vei enig med Riksantikvaren i dette synet. NSB vil derfor samle ovenfornevnte temaer i et omarbeidet KU 1, pkt.4.2.5 under overskriften "Landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø". På denne måten ivaretar en et helhetlig syn på problemstillingen, samtidig som en naturlig fanger opp temaer som har vernestatus etter kulturminneloven og naturvernloven. NSB vil videre foreslå at KU 2, pkt.4.3.1 også omarbeides på denne måten.

- 4) For fase 1 pekes spesielt på mulige gevinster av samlokalisering med tanke på arealgevinster og miljøfor-

bedringer, samt å ivareta hensynet til ny bebyggelse på Fornebu.

NSBs kommentar:

KU 1 vil fange opp de beslutningsrelevante forhold som her er påpekt.

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

NSBs kommentar:

NSB ser det som en naturlig del av den finmaskete konsekvensutredningen å samarbeide med kulturminnevernet der ulike traséer kan komme i konflikt med eksisterende kulturmiljø. Se forøvrig KU 2, pkt.4.3.1. NSB har her omskrevet deler av kapitelet med tanke på å bedre ivareta hensynet til kulturmiljøet.

- 6) Riksantikvaren forutsetter at det i det videre arbeidet tas kontakt med fylkets kulturetat/Byantikvaren i Oslo for opplysninger, veiledning og råd i forbindelse med utredningsarbeidene.

NSBs kommentar:

Meldingen har vært sendt til Fylkeskonservatoren, som har avgitt sin uttalelse gjennom Akershus fylkeskommune. Byantikvaren har avgitt sin uttalelse gjennom Oslo kommune. Det vil bli tatt kontakt ved det videre utredningsarbeidet.

A5 DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

1) Flere av alternativene mellom Skøyen og Sandvika er konfliktfylte i forhold til bebyggelsen. DN mener derfor det må vurderes om nye alternativ eller varianter kan være aktuelle. Spesielt gjelder dette varianter hvor sporet i større grad legges i kulvert eller tunnel.

NSBs kommentar:

En utbygging av denne størrelse i et tett befolket område vil ofte være svært konfliktfylt. NSB søker løsninger som vil gi minst mulig problemer for eksisterende miljø. Hele tiden vurderes graden av tunnel eller kulvertløsninger. Imidlertid må en også hele tiden vurdere geologiske og tekniske forhold sammen med de økonomiske konsekvenser. NSBs mål er en optimal løsning for hele strekningen sett under ett. Spesielt stasjonsområdene vil være problematiske å legge under bakken av flere årsaker. Se også Kap.1.1 d), g) og h).

NSB vil samtidig peke på alternativ 3 som har en tunnelandel på 87 % med en bortimot 8,5 km lang tunnel, og alternativ 5 som har en tunnelandel på 81 % med 7,1 km tunneler.

- 2) Det skal registreres arealkonflikter for de ulike transportalternativene. DN understreker at det også må gjennomføres en grovvurdering av konsekvensene av endret arealbruk, barriere og støy. Det bør spesielt legges vekt på sammenhengende grøntstrukturer, nærrekreasjonsområder, vass-drag og vassdragsnære arealer.

NSBs kommentar:

I det reviderte utredningsprogrammet vil de nevnte temaer bli registrert og kartfestet. Disse temakartene skal fremstilles sammen med traséalternativene for å belyse samlede konfliktområder. På bakgrunn av de forutgående registreringer og analyser foretas en vurdering av de foreslåtte traséer og deres konsekvenser for miljøet. Vurderingene vil bli framstilt både verbalt og visuelt.

- 3) 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.

NSBs kommentar:

På bakgrunn av innkomne merknader og signaler fra Miljøverndepartementet vil NSB ta denne oppfordringen til følge. Endelig godkjenning av programmet for fase 2 vil da først skje etter at det har vært på høring sammen med utredningene i fase 1. Men NSB vil på grunnlag av revidert utkast til program for fase 2 arbeide delvis parallelt med fase 1. Godkjenningen av programmet for fase 2 vil da komme i avslutningen av utredningene i fase 2.

- 4) DN forutsetter fortsatt medvirkning fra Miljøvern-avdelingen i Oslo & Akershus i det videre planarbeidet.

NSBs kommentar:

NSB vil følge de intensjoner og regler om plansamarbeid som Plan- og bygningsloven legger opp til.

- 5) Dersom det gjennom denne høringen framkommer merknader som er av betydning for transportutredningen, ber DN om at man åpner muligheten for å foreta justeringer eller tillegg til det eksisterende programmet.

NSBs kommentar:

KU 1 vil fange opp de beslutningsrelevante innspill som har kommet.

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

NSBs kommentar:

Det vises til pkt.4.2.2.3 i KU 1 der det bl.a heter: "Alternative rammebetingelser skal vurderes og knyttes til aktuelle strategier. Bilkostnader, bilhold, kollektivtakster m.v., ref MILJØ-alternativet i TP, skal inngå i alternativene. Følsomhetsanalyser skal gjennomføres. Parkeringsbegrensninger i Oslo sentrum må defineres og legges inn i transportmodellen".

A6 FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Dobbeltspor i tunnel vil bedre kommunikasjonene og være operativt gunstig for Forsvaret. Forslag til konsekvensutredningsprogram dekker generelle aspekter og er tilfredsstillende.

A7 VEGDIREKTORATET

- 1) Det kan etter Vegdirektoratets mening ikke være grunnlag for å fastsette utredningsprogram for fase 2 i denne omgang.

Se NSBs kommentar til A5.3).

- 2) Vegdirektoratet mener at alternative stasjonsmønstre og matesystemer må utredes som grunnlag for blant annet lokalisering av nytt dobbeltspor.

Vegdirektoratet ønsker å ta inn en presisering av ovenforstående i utredningsprogrammet for fase 1 under kapittel Traséalternativ og arealbruk (kap.4.2.3), etter første avsnitt: "Konsekvenser for alternative stasjonsmønstre skal utredes".

NSBs kommentar:

NSB Persontrafikkdivisjonen utreder alternative stasjonsmønstre og matesystemer i samarbeid med vegvesenet og andre transportselskaper. Dette vil inngå i transportutredningen, og vil få betydning for valg av ny trasé. Sentralt i dette spørsmålet er vurderinger omkring stasjon på Lysaker/Fornebu som er den eneste aktuelle stasjonsplassering utenom Skøyen, Sandvika og Asker. Utredningsprogrammet for fase 1 får i pkt.4.2.3 tillegget: "Et viktig tema vil være om det nye dobbeltsporet skal ha stasjon på Lysaker/Fornebu eller ikke."

- 3) Det bør utredes konsekvenser for alternativ til dimensjonerende fartsnivå 200 km/t.

NSBs kommentar:

Ved bearbeiding av de ulike traséalternativene har NSB hatt som målsetting å oppnå minst 130 km/t gjennom stasjonene og om mulig 200 km/t mellom stasjonene (men med en viss overgangssone til stasjonene). NSB vurderer de framkomne traséalternativene opp mot en hastighetsreduksjon. Foreløpig konklusjon er at det synes som om det er få steder det er aktuelt å endre på traséen dersom hastigheten reduseres fra 200 til 160 km/t (fra R=2400m til 1400m).

A8 STATENS VEGVESEN AKERSHUS

Understreker at vegkontoret er enig i det utredningsprogrammet som er foreslått i meldingen og som er i samsvar med det programmet som er utarbeidet for E18. Forøvrig er uttalelsene sendt via Vegdirektoratet. Se A7.

A9 STATENS VEGVESEN OSLO

Uttalelsene er sendt via Vegdirektoratet. Se A7.

A10 FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

- 1) 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.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

- 2) Transportanalysen 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.

NSBs kommentar:

Det vises til pkt. 4.2.2 i KU 1 der det bl.a. heter: "Utredningen skal analysere dagens transporttilbud i forhold til behovet, og utrede alternativ for framtidig behov, år 2010. ... Det skal utarbeides alternative løsninger inkl. rollefordeling veg, jernbane og annen kollektivtransport. Fornebu forutsettes nedlagt som flyplass og utviklet til et bolig og næringsområde."

Utbyggingsområdet på Fornebu vil ikke bli dekket særlig godt av de alternativene for nytt dobbeltspor som NSB finner det forsvarlig å utrede. Til det er området for spredt. NSB mener at dette området vil være best tjent med lokaltog eller annen kollektiv betjening som kan stoppe flere steder i området. Utbygging av en slik lokaltogbane vil ligge langt fram i tid, og omfattes ikke av dette prosjektet. Men vi vil antyde flere muligheter for et slikt lokaltogspor.

Se også NSBs kommentarer til A7.2).

- 3) Det må sikres at kapasitetsproblemer på transportsystemet i Oslo ikke blir en begrensende faktor for lokaltogtilbudet og for de gjennomgående togene til Gardermoen.

NSBs kommentar:

NSB vil ved årsskiftet 1993/94 legge fram en melding for en kapasitetsøkning gjennom Oslo. Det kan her være aktuelt med en trinnvis utbygging: 4 spor på Skøyen, vestre oppgang på Nationaltheateret, 4 spor National-

theateret, 4 spor Skøyen-Oslo S. Dette ses i sammenheng med NSB øvrige utbyggingsplaner i Osloregionen.

- 4) Utredningsprogrammet for fase 2 må suppleres med en utredning av sikkerhets- og beredskapsmessige forhold i tunnelene.

NSBs kommentar:

NSB ser det som naturlig å ta dette inn i konsekvensutredningsprogrammet for fase 2 under pkt.4.3.3. En gjennomgang av de sikkerhetsmessige konsekvensene vil veie tungt i sammenheng med NSBs innstilling til endelig trasévalg. I denne sammenheng vil en spesielt se på lengden av tunnelene, mulige nødutganger/redningsveier og dobbeltsporet kontra enkeltsporete tunneler.

A11 AKERSHUS FYLKESKOMMUNE

Fylkesutvalget ser positivt på NSBs planer om bygging av nytt dobbeltspor og vurderer den fremlagte meldingen og konsekvensutredningsprogrammene som i hovedsak tilfredsstillende.

- 1) Transportanalysene i fase 1 må belyse hvordan det samlede kollektivtrafikksystemet i Vestkorridoren kan gi høyest mulig kollektivandel for reiser lokalt og regionalt.

Se NSBs kommentarer til A5.6).

- 2) Alternativene som utredes må ha en lokalisering og et stoppmønster som kan betjene flest mulig reisende.

Se NSBs kommentarer til pkt. A7.2) og A10.2).

- 3) Utredningene må inkludere vurderinger av omstigningsmuligheter mellom høyhastighets-, fjern-, InterCity-, og lokaltog. Disse utredningene bes gjort i samarbeid med fylkeskommunen/Stor-Oslo Lokaltrafikk.

Se NSBs kommentarer til pkt. A7.2).

- 4) Utredningene må omfatte vurderinger av virkningene av et høystandard banenett, med mulighet for lokale ekspress-tog, for de reisende i SLs trafikkområde.

NSBs kommentar:

Se NSBs kommentarer til pkt. A7.2).

- 5) Alternativene som utredes må inkludere løsninger som kan betjene Fornebu-området og Lysaker.

Se NSBs kommentarer til pkt. A10.2). Det vil bli utredet flere alternativ som dekker opp Fornebu/Lysaker. Se kap.3.

- 6) Sandvika og Asker som hovedknutepunkter i regionen må inngå som stoppested for InterCity- og høyhastighetstog.

NSBs kommentar:

Dette inngår i vurderingene, men NSB kan ikke binde seg til framtidige ruteopplegg.

- 7) 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.

NSBs kommentar:

NSB planarbeid omfatter flere alternativ med stor andel tunneler. Se kap.3. Se forøvrig NSBs kommentarer til pkt A5.1).

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

Se NSBs kommentarer til pkt. A10.3).

- 9) 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.

Se NSBs kommentarer til pkt. A5.2).

- 10) I utredningen 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.

NSBs kommentar:

NSB vil omarbeide KU 1 og KU 2 med hensyn til ovenfor nevnte tema. Se kap.4.2.5, kap.4.3.1 og kap.4.3.3. NSB vurderer disse endringene i utredningsprogrammene som tilfredsstillende.

- 11) Fylkesutvalget ber om at viktige registrerte kulturminner må unngås berørt av de alternativ som utredes. Dette gjelder kulturmiljøet på Høvik; med Høvik kirke, villa Solares og Høvik gård, Neselva og Skustadgata på Hvalstad.

Se NSBs kommentarer til pkt. A4.5).

- 12) 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.

NSBs kommentar:

NSB vil følge de intensjoner og regler om plansamarbeid som Plan- og bygningsloven legger opp til.

- 13) Fylkesutvalget vil ta forbehold om at det endelige utredningsprogrammet for fase 2 fastsettes etter høringen av utredningene i fase 1.

Se NSBs kommentarer til pkt. A5.3).

A12 BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Ingen merknader.

A13 FYLKESLANDBRUKSKONTORET I OSLO OG AKERSHUS

Ingen merknader.

A14 LANDBRUKSNEMNDA I BÆRUM

Ingen merknader.

A15 LANDBRUKSNEMNDA I ASKER

Ingen merknader.

B KOMMUNER

B1 BÆRUM KOMMUNE

- 1) Forslag fra kommuneoverlegen om å få utredet E-18 i tunnel og plassering av nytt dobbeltspor i E-18's nåværende trasé.

NSBs kommentar:

Forslaget fra kommuneoverlegen i Bærum har blitt bearbeidet videre. Alternativet følger i sin omarbeidde form eksisterende spor fra Skøyen til Lysaker. Herfra går alle fire sporene i dagen langsmed E18 fram til Ramstad. Mellom Strand og Høvik går alternativet i (miljø)tunnel. Alternativet går videre i tunnel fra Ramstad/Blommenholm til Sandvika. Alternativet forutsetter store omlegginger av vegnettet i området med bl.a. ombygging av Lysakerlokket og total omlegging av alle vegkryss langs E18. Eksisterende spor mellom Lysaker og Sandvika kan frigis til kollektivfelt og/eller gang- og sykkelveg. Lysaker stasjon må bygges opp på nytt og stasjonene Stabekk og Høvik legges ned og eventuelt nye lokalstasjoner må opprettes. NSB vil bare kunne utnytte 2 km av veitraséen og det meste av E-18 skal fortsatt brukes til lokalvei. Store deler av E-18 med alle sine vegkryss synes ikke å være særlig egnet til jernbanetrasé.

Forslaget forutsetter svært store omlegginger og investeringer på vegsiden før nye jernbanespor kan tas i bruk og vil være en kostbar løsning for NSB. Den vesentligste innvendingen mot forslaget fra NSB sin side er koblingen av to prosjekter som forårsaker sterk forskyvning i tid. En utbygging av jernbanen etter dette forslaget er avhengig av at nytt vegnett er ferdig utbygd før NSB kan starte en del av sine anleggsarbeider, og det vil forsinke jernbaneprosjektet mye (10 år?). Vegsystemet kan likevel bygges ut etter forslaget, uten at jernbanen trekkes med. NSB ønsker derfor ikke å vurdere dette alternativet videre. Se kap.1.1 og kap.1.2.

- 2) Ved utredning av trasévalget bør det tillegges særskilt vekt at traséen går gjennom tett befolkede områder som allerede er utsatt for betydelig støy og forurensing.

NSBs kommentar:

I fase 1 skal luftforurensing, både totalt for studieområdet og lokalt langs hovedalternativet for E18 belyses sammen med hvilken effekt en avlastning av vegnettet vil gi for utsatte områder. Støyforhold skal utredes på et overordnet nivå. I fase 2 vil det, med bakgrunn i togtyper, hastighet, lengder og frekvens, bli beregnet støykoter for 60 og 55 dB(A) med nærmere angivelse av antall berørte. (Se KU 2, pkt. 4.3.1).

- 3) Ved utredning av trasévalget bør det tillegges særskilt vekt 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 Oslo. Når stasjoner bør krav til høyhastighet kunne fravikes.

Se NSBs kommentar til A7.3).

- 4) Varsler en negativ holdning til en ny dagstrekning for høyhastighetstog i Blommenholm-området og over Ballerud.

NSBs kommentar:

Av ulike årsaker ønsker ikke NSB å arbeide videre med alternativet som inkluderer en dagstrekning over Ballerud. Alternativ 4 vil derfor ikke bli med i den videre vurderingen av alternativene. Ny dagstrekning i Blommenholmområdet synes lite aktuelt. Se kap.1.3.

- 5) 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.

NSBs kommentar:

En av forutsetningene for planleggingen er at det nye dobbeltsporet skal ha tilknytning til, og stopp på Sandvika stasjon. I KU fase 2 vil det være naturlig å vurdere mere i detalj virkningen av dette for Sandvika sentrum. Avbøtende tiltak vil bli vurdert. (Se KU 2, kap.4.3.1).

- 6) Ber NSB om å utrede en eller flere muligheter for å legge hele traséen i tunnel gjennom kommunen uten åpne dagstrekninger.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

- 7) 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 flyplasstog til Gardermoen.

NSBs kommentar:

NSB har som en forutsetning at det nye dobbeltsporet skal inntre innen eksisterende Sandvika stasjon. For Lysaker/Fornebu se kommentarene til A10.2).

- 8) NSB anmodes om å utrede de alternativ som "Fornebulinjen" representerer slik disse er skissert i rådmanens innstilling:

"Fornebulinje A" går ut på å legge så vel nytt som gammelt dobbeltspor i tunnel fra Skøyen, nord for eksisterende trasé frem til ny stasjon under Lysaker sentrum, videre via ny stasjon i "dumpa" på Fornebu og

frem til Høvik eller direkte til Sandvika, og her under Sandvika stasjon og Sandvikselven.

"Fornebulinje B" bygges kun med ett nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Høvik (eller Sandvika) og forbeholdes fjerntog/InterCity-tog med stasjon på Fornebu.

"Fornebulinje C" bygges med ett nytt dobbeltspor som skal betjene lokaltrafikk slik at eksisterende spor mellom Høvik og Lysaker kan reserveres for fjerntog. Stabekk stasjon nedlegges mens ny lokalstasjon på Fornebu opprettes.

NSBs kommentar:

Alternativene har en del usikkerheter og negative trekk som f.eks. stasjon i to plan, tekniske løsninger ved kryssing av Lysakerelva og E18 samt store kostnader. NSB ønsker likevel å ta med Fornebulinjen (varianten A+B til Høvik) videre i konsekvensutredningene fase 1 for å se nærmere på hva alternativet innebærer. Se kap.3. Men det vil ikke være aktuelt å ha stopp for bare fjerntog og InterCity-tog på Fornebu. Se kap.1.1,e).

- 9) Konsekvenser for de direkte berørte institusjoner og bolig- og næringsområder må bli gjenstand for særskilt oppmerksomhet i utredningsprogrammet med vekt på behov for sanering av bygg og anlegg, støydempende tiltak og erstatningsspørsmål.

NSBs kommentar:

Det vises til KU 1, pkt.4.2.3/4.2.5 og KU 2, pkt.4.3.1 der det bl.a heter: " Delstrekninger i dagen skal belyses i forhold til nåværende arealbruk. Arealkonflikter skal påvises. Virkninger av endret arealbruk ... skal belyses i samarbeid med kommunene. ... Arealkonsekvenser og muligheter skal studeres i en korridorbredde på ca.500m." "Støyforhold skal utredes på et overordnet nivå" i fase 1. I fase 2 vil støyforhold bli ytterligere utredet. "Tiltak vurderes og effekten av tiltakene angis både støymessig og landskapsmessig." Erstatningsspørsmål er underlagt reglene i ekspropriasjonserstatningsloven og vil bli tatt opp på vanlig måte med bakgrunn i de reguleringsplanene som skal utarbeides.

- 10) Bærum kommune ber om 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 kjøreveisystemet
- * visuelle forhold og belastning på natur og miljø
- * virkninger på grøntstruktur
- * behov for restriksjonsbelter
- * konsekvenser for bolig- og næringsområdenes funksjon
- * endringer i lokalt trafikkmønster og parkeringsbehov

Bærum kommune ber om at den bebudede visualisering av inngrep i landskap og miljø blir gjennomført.

NSBs kommentar:

Punktene ovenfor vil være dekket av KU fase 1 og/eller fase 2. I begge faser skal det utarbeides analyser der en foretar en samlet områdevis vurdering for aktuelle dagstrekninger. Vurderingene i KU fase 1 og 2 vil bli foretatt verbalt og visuelt i form av skisser, snitt, perspektiv og fotomontasjer. Vurdering av avbøtende tiltak vil bli utført.

- 11) Bærum kommune ber om at det utformes prinsipppløsninger for stasjonene slik at det gis garanti for at stasjonsplassering er realistisk før vedtak om trasé fattes.

NSBs kommentar:

NSB Ingeniørtjenesten har utarbeidet "Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, mulighetstudie 2" som omhandler stasjonsløsninger. Denne rapporten inngår i en samlet vurdering av utbyggingen av nytt dobbeltspor og en videre bearbeiding av disse løsningene burde være tilstrekkelig sikkerhet for at stasjonsplasseringene er realistiske.

- 12) 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 trasé.

NSBs kommentar:

NSB tar sikte på å gjennomføre planarbeidet som skissert i den fremlagte meldingen og i samsvar med PBLs intensjoner om offentlighet, medvirkning og informasjon. Framdriftsplanen er likevel et tema som må drøftes med den enkelte kommune, og tilpasses kommunens øvrige planarbeid.

B2 ASKER KOMMUNE

- 1) Formannskapet vil påpeke nødvendigheten av kapasitetsstyrking forsåvidt gjelder NSBs Oslotunnel, et tiltak som utgjør et viktig ledd i opprustningen av tilbringersystemet til den nye hovedflyplassen på Gardermoen.

Se NSBs kommentarer til A10.3).

- 2) Formannskapet påpeker 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.

Se NSBs kommentarer til B1.12).

- 3) Formannskapet forutsetter 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.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

- 4) Av de to forelagte alternativ fremstår det på sydøstsiden av eksisterende jernbanespor som lite akseptabelt ut fra hensynet til naturmiljø og planlagt arealbruk.

NSBs kommentar:

Begge alternativene bearbejdes videre og tas med i den videre konsekvensutredningen for å få en samlet vurdering, før NSB kommer med sin innstilling til trasévalg.

B3 OSLO KOMMUNE

- 1) Oslo kommune ber om at fase 1 utvides til å omfatte flere alternativ. Det viktigste tilleggsalternativet vil være nedgravd og overdekket jernbanetrasé under stasjonsområdet på Skøyen med overdekket stasjon.

NSBs kommentar:

En nedgravd og overdekket stasjon på Skøyen vil være en komplisert og kostbar løsning. En av forutsetningene for dette planarbeidet er at det nye dobbeltsporet skal knyttes til eksisterende spor på Skøyen stasjon. En eventuelt nedsenket stasjon vil vanskeliggjøre en etappevis utbygging og måtte eventuelt ses i sammenheng med flere spor videre mot Oslo S. Dette vil i så fall kreve en svært stor investering og ha en lang tids-horisont. Det vil ikke være ønskelig at utbyggingen av det nye dobbeltsporet skal være avhengig av disse forhold. NSB ønsker derfor ikke å ta dette forslaget med i de videre konsekvensvurderingene. Se forøvrig NSBs kommentarer til A5.1) og A10.3) og kap.1.1, bl.a. d), g), k) og l) samt kap.1.2.

- 2) 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.

NSBs kommentar:

NSB vil utrede et slikt alternativ. Se kap.3.

- 3) 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 framdriftsplanen som er beskrevet for denne plantypen revideres.

NSBs kommentar:

Hensiktsmessig plantype vil bli valgt i samråd med planetaten i Oslo. Det vil trolig ikke være hensiktsmessig å utarbeide reguleringsplan før en endelig trasé er valgt. NSB mener derfor i utgangspunktet at det vil være riktig å avklare trasévalget gjennom en kommunedelplan-prosess. Dette for å få et formelt og juridisk bindende vedtak for valg av trasé og grunnlag for videre planlegging. Se forøvrig NSBs kommentarer til B1.12).

B4 OSLO KOMMUNE, Bydelsforvaltningen Ullern

- 1) Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker samt nåværende spor, legges i tunnel i direkte forlengelse av dagens tunnel fra Oslo S. Det forutsettes at Skøyen stasjon opprettholdes for både lokaltog og InterCity-tog. Det forventes at eksisterende sporområde mellom Oslo-tunnelen og Lysaker frigjøres til annet formål.

Se NSBs kommentarer til B3.1).

- 2) Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker legges i tunnel i direkte forlengelse av dagens tunnel fra Oslo S. Nåværende spor mellom Oslo-tunnelen og Lysaker opprettholdes som pr. idag og eksklusivt for lokaltrafikk. Det forutsettes at Skøyen forblir stasjon for både lokaltog og InterCity-tog.

NSBs kommentar:

Dette er samme problemstilling som punktet ovenfor, men til en lavere kostnad. Man vil få ulempene med en delt stasjon, se kap.1.1, d). NSB ønsker ikke å utrede dette alternativet videre.

- 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.

NSBs kommentar:

Med utgangspunkt i Skøyen stasjon, vil et nytt dobbeltspor vestover måtte berøre en del av eksisterende boligområder. Dette gjelder alle alternativene. NSB må se på helheten av løsningene og søker å minimalisere ulempene.

- 4) Lysaker stasjon tilknyttes det nye dobbeltsporet via tunnel og utvikles både for lokaltog og InterCity-tog. Det forutsettes også her at etablerte boligområder ikke blir berørt.

NSBs kommentar:

I det videre arbeidet vil det være flere alternativ som går via tunnel til Lysaker stasjon, se kap.3. Se forøvrig NSBs kommentarer til B4.3).

C VELFORENINGER

C1 SOLLERUD VEL

- 1) Dersom resultatet skulle bli alt. 3 og 4 som vist og beskrevet, må det bygges miljøtunnel ved Ballerud i Bærum.

NSBs kommentar:

Pga ulike forhold ønsker ikke NSB å arbeide videre med alternativ som inkluderer dagstrekning ved Ballerud. Alternativ 4 vil derfor bli tatt ut av den videre arbeidet. Se også kap.1.3.

- 2) Forslag om nytt alternativ som tar utgangspunkt i retningen på siste del av Oslo-tunnelen ved Skøyen. Går i tunnel under NEBBs gamle tomt, under indre del av Frognerkilen og nordre del av Bygdøy, under Lysakerfjorden. Underjordisk stasjon ved Fornebu. Under Holtekilen i Bærum til Sandvika.

NSBs kommentar:

Pga av tekniske/økonomiske og driftsmessige konsekvenser er det ikke aktuelt for NSB å utrede alternativ av denne typen. Se også NSBs kommentarer til A5,1)

C2 BESTUM VEL

- 1) Forslag om ny trasé for høyhastighetstog i tunnel under eksisterende boligområder på Skøyen/Bestum.

Se NSBs kommentarer til B3.1).

- 2) Foreslår egen trasé for fjerntog rett vest for Nationaltheatret stasjon. Dette muliggjør en eventuell toplansløsning for Skøyen stasjon, med sannsynlig underjordisk stasjon for hurtigtog/InterCity-tog. Foreslår videre tunnel fra Oslo S./ Nationaltheatret og andre alternativ der en tunnel legges ned i bakken ved Skøyen stasjon. Dette for å spare eksisterende bebyggelse. Skisserer også en flytting av Skøyen stasjon til ledige arealer øst for stasjonen.

Se NSBs kommentarer til B3.1).

C3 BÆRUM VELFORBUND

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller forslag til nye alternativ.

C4 SELSKAPET TIL SANDVIKENS VEL

- 1) Tunnelalternativet er en fremtidsrettet løsning. Krever at alternative løsninger utredes og at tettstedet Sandvika blir ansett som spesielt. NSB må utrede alle tunnelalternativ.

Se NSBs kommentarer til A5.1) og B1.5).

C5 ØSTRE STABÆKS VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller forslag til nye alternativ.

C6 ENGERJORDET SAMEIE OG VEL

- 1) Støtter ingen av de forelagte fire alternativ med bakgrunn i de ulempene disse alternativene vil påføre nærmiljøet. Krever derfor underjordiske løsninger.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

- 2) Peker på ulike "avklaringsbehov" i forhold til detaljerte konsekvenser for den enkelte eiendom/nærmiljø og beboerøkonomi. Vil ha garantier for at dette er temaer som skal utredes i KU fase 1.

NSBs kommentar:

Konsekvensutredningene i fase 1 skal, i samarbeid med vegvesenet, føre fram til et strategivalg. Detaljerte økonomiske konsekvenser for den enkelte beboer vil derfor ikke bli utredet i KU fase 1. I tilknytning til reguleringsplaner/ekspropriasjon vil det derimot være naturlig å vurdere disse forhold.

C7 LØKKEÅSEN VEL

- 1) Vil på det sterkeste protestere mot den planlagte utbyggingen og foreslår som alternativ at traséen legges i tunnel under hele boområdet.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

C8 HØVIK VEL

- 1) Med de miljøproblemer som allerede eksisterer er det overhodet ikke akseptabelt med noen jernbanetrasé som inkluderer dagstrekninger gjennom etablerte boområder. Sammenhengende tunnel gjennom Bærum må utredes.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

- 2) Etter som Transportutredningen ikke foreligger, finner vi det ikke godtgjort at behovet for en kapasitetsøkning som skissert i meldingen er tilstede. Det må stilles som et absolutt minstekrav til forutsetninger for et prosjekt til 2.0 mrd. kroner at behovet er dokumentert før detaljplanlegging igangsettes.

NSBs kommentar:

Behovet for en kapasitetsøkning er dokumentert i "Norsk jernbaneplan 1994-1997". Kapasitetsgrensen på strekningen Skøyen-Asker er for lengst oppnådd, med dårlig regularitet som resultat. Selv med dagens trafikk kan en dokumentere behovet for utbygging. Med samfunnets vilje

til økt satsing på kollektivtransport i fremtiden vil dette behovet bare øke.

Både i fase 1 og 2 er det krav om beregning av nytte-/kostnadstall. Dette vil gi klare signaler om prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

C9 BLOMMENHOLM VEL

- 1) Det må vurderes en tunnel dypt under Blommenholmområdet som det eneste akseptable alternativet.

NSBs kommentar:

De alternativene som skal utredes videre, går alle i tunnel under Blommenholmområdet. Se kap.3. Se forøvrig NSBs kommentarer til A5.1).

- 2) Av hensyn til miljøproblemene i Sandvika sentrum, må det utredes om en ny stasjon bør ligge i plan under Sandvika. Dette må sees i sammenheng med Ringeriksbanen.

Se NSBs kommentarer til A5.1) og B1.5). Se også kap.1.1 og kap.1.2.

- 3) Det er maktpåliggende at støyforholdene skal utredes allerede i fase 1 og knyttes til det enkelte traséalternativ.

NSBs kommentar:

Støyforholdene for de ulike alternativene skal utredes på et overordnet nivå i KU fase 1. (Se KU 1, pkt.4.2.5). I KU fase 2 vil det bli utført mere detaljerte beregninger og avbøtende tiltak vil bli vurdert. (Se KU 2, pkt.4.3.1).

- 4) Utredningen må ikke knytte seg til de generelle miljøkonsekvenser, men må være konkrete og rettet mot valg av traséalternativ.

NSBs kommentar:

KU fase 1 skal gi nødvendig informasjon for å kunne fatte prinsipielle beslutninger om strategi. KU fase 2 vil belyse mere detaljerte forhold med tanke på valg av traséalternativ.

C10 MALURTAASEN VEL

- 1) 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. De negative virkningene for traséalternativene, med nedbygging og reduksjon av eksisterende miljøer må også tas med under punktet om Utbyggingsmønster. Samfunnet må også "betale" for slik utvikling. Kostnadene ved dette må tas med under Kostnadsberegningene.

NSBs kommentar:

NSB mener at slike vurderinger vil bli dekket av det skisserte utredningsprogrammet. I den utstrekning kostnadene kan beregnes på forsvarlig måte, vil dette bli gjort.

- 2) Presentasjonen av fase 1 ovenfor det enkelte Vel må gjøres i målestokk 1:5000.

NSBs kommentar:

Alternativene vil i fase 1 bearbeides i målestokk 1:5000 og presenteres i målestokk 1:20000. Dette vil være en hensiktsmessig målestokk ved valg av strategi. I fase 2 vil resultatene vesentlig bli presentert i målestokk 1:5000 med tanke på valg av trasé. For reguleringsplanene vil det være naturlig med målestokk 1:1000.

- 3) Kommentarene nevnt for fase 1 tas med i utredningene om Landskap og kulturmiljø under fase 2.

NSBs kommentar:

Dette inngår i de analyser som skal utføres.

- 4) Punktet Utbyggingsmønster og boligbygging i fase 1 foreslås videre bearbeidet i fase 2.

NSBs kommentar:

Det er ikke forutsatt ytterligere utredninger av dette tema i forhold til det som blir utført i fase 1.

- 5) Det er ikke nok å se på konsekvenser av selve anleggsarbeidet. Ber om at langtidseffekter av en lang og omfattende utbygging også tas med i vurderingene.

NSBs kommentar:

Dette vil bli vurdert i KU 2, pkt.4.3.4 som får tillegget: "Eventuelle langtidseffekter skal vurderes".

- 6) Presentasjonen av fase 2 ovenfor det enkelte Vel må gjøres i målestokk 1:1000.

Se NSBs kommentarer til C10.2).

C11 TANUM VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

C12 LYSAKER VEL

- 1) Eneste løsningen for nytt dobbeltspor er tunnel hele veien gjennom tettbygd strøk. Vi mener at et godt forslag vil være å la det nye dobbeltsporet gå i tunnel under det nåværende sporet på Lysaker.

Se NSBs kommentarer til A5.1)

C13 FAGERSTRAND VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

C14 BEKKESTUA VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

C15 ØVRE HØN VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

C16 ASKER STASJON OG OMEGN VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

C17 VIPEVEIEN OG OMEGN VEL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

D ORGANISASJONER, FORENINGER, GRUNNEIERE OG ANDRE

D1 OSLO OG OMLAND FRILUFTSRÅD

- 1) En utredning av de forskjellige banenettene, herunder en ringbane rundt Oslo sentrum, er viktig med hensyn til arealbruk og minimalisering av inngrep i sårbare naturområder og boligområder.

NSBs kommentar:

I analysefasen i KU fase 1 vil også en ringbane rundt Oslo sentrum bli vurdert.

- 2) Andre alternativ som foreslås i høringsrunden bør utredes.

NSBs kommentar:

NSB vurderer nøye nye nye alternativ som fremkommer i høringen. De mest interessante forslagene blir underlagt utredning på linje med de tidligere alternativene. Se kap.3.

- 3) En detaljert utredning om støynivået bør foretas for å kunne vurdere eventuell støyskjerming.

Se NSBs kommentarer til C9,3).

- 4) Vurderingen av friluftsliv og rekreasjon bør inneholde en analyse av hvilke brukergrupper som benytter de forskjellige områdene. Dette gjelder spesielt områder som benyttes av barn, unge og eldre i nærmiljøet.

NSBs kommentar:

I fase 1 vil temaet bli utredet på et overordnet nivå (pkt. 4.2.5 i KU 1). I fase 2 vil Friluftsliv og rekreasjon bli gitt en grundigere gjennomgang (pkt. 4.3.3 i KU 2). Det vil herunder bl.a. bli tatt kontakt med brukerorganisasjoner og fagansvarlige i kommunene. Forholdene i tett bebyggelse vurderes spesielt (nær-områder, parker, idrettsanlegg).

- 5) Landskapet bør analyseres som et selvstendig tema i fase 1, spesielt bør konsekvensene av fyllinger og skjæringer vurderes.

NSBs kommentar:

NSB anser det som svært viktig at dette blir utført på en tilfredsstillende måte, og har derfor endret utredningsprogrammet innenfor dette tema. Se KU 1, pkt.4.2.5 og KU 2, pkt.4.3.1.

- 6) I fase 2 bør spesielt forskjellige tunnelalternativ med hensyn til inngrepet i landskap, naturområder og boligstrøk vurderes.

NSBs kommentar:

Flere alternativ med ulik andel tunneler blir vurdert. Se kap.3. Se forøvrig NSBs kommentarer til A5.1).

- 7) For en vurdering av inngrepets omfang er det viktig å se på håndteringen av steinmassene fra tunnelene med alternative løsninger.

NSBs kommentar:

Dette blir utført. Se KU 2, pkt.4.3.1 og pkt.4.3.4.

- 8) I forbindelse med utredninger av barrierevirkningen av jernbanen er det viktig å knytte dette sammen med grøntstrukturen og gode turveiforbindelser.

NSBs kommentar:

Dette blir utført. Se KU 2, pkt.4.3.3.

- 9) For konsekvensene i anleggsperioden bør det også ses på sikre skoleveier og hinder for friluftslivet i nærmiljøet.

NSBs kommentar:

Dette blir utført. Se KU 2, pkt.4.3.4.

D2 AKERSHUS JEGER- OG FISKERFORBUND

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

D3 AKERSHUS SOSIALISTISKE VENSTREPARTI

- 1) Lanserer et forslag om "ytre trasé" i tunnel under øyene: Sjølyst - Bygdøy - Fornebu - Nesøya - Mellom Nes - Holmen - Asker. Ber om en redegjørelse for om dette er mulig.

NSBs kommentar:

For at stigningen opp til Asker ikke skal bli for stor måtte et slikt alternativ i stor utstrekning gå i bru fra Ostøya mot Asker og i ca. 40m høyde over Holmenområdet. I tillegg til store kostnader, vil alternativet ha flere ulemper bl.a. ved at det ikke vil få tilknytning til Sandvika og Ringeriksbanen. NSB ønsker derfor ikke å gå videre med dette alternativet. Se kap.1.1 og kap.2.2

D4 SL STOR-OSLO LOKALTRAFIKK A.S

- 1) SL ønsker at problemstillingene i forhold til det lokale kollektivtrafikksystemet hadde vært sterkere vektlagt.

NSBs kommentar:

NSB mener at de utredningene som blir utført er tilstrekkelige for å foreta strategiske valg med tanke på nytt dobbeltspor og E18. På et senere tidspunkt vil det være behov for ytterlig tilpasning av det lokale kollektivtrafikksystemet til valgt utbyggingsstrategi.

- 2) Påpeker viktigheten av å utnytte mulighetene det nye dobbeltsporet gir i forhold til et høyhastighets rutenett i lokaltrafikken.

NSBs kommentar:

De strategiene som nå blir vurdert omfatter også såkalte "ekspress-lokaltog". Ellers vurderer NSB Persontrafikkdivisjonen kontinuerlig markedspotensialet innenfor gjeldende infrastruktur.

D5 AS OSLO SPORVEIER

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

D6 OLAF SØRUM/HENNING MICHALSEN

- 1) Det nye banelegemet bør legges i tunnel etter perrongområdet på eksisterende Sandvika stasjon, for deretter å passere Bærum i en dyptgående tunnel i retning Oslo.

NSBs kommentar:

Dette tilsvarende alt.3 som er med i utredningene. Ellers vil brevet fra Sørum/Michalsen bli besvart direkte fra NSB Konsernstaben.

D7 BERNT RUSDAL

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

D8 A/S QUASAR CONSULTANTS

- 1) Protesterer på den planlagte utbyggingen vest for Skøyen stasjon, og krever at NSB utreder et tunnelalternativ i området.

Se NSBs kommentarer til B4.2) og B4.3).

D9 OLSENS ENKE HAGESENTER AS

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

D10 RAGNAR EVENSEN AS

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

NSBs kommentar:

Brevet er besvart direkte fra NSB Bane Region Øst.

D11 EGIL VEDAL A/S

- 1) Under pkt. 4.2.3 er angitt at utredningen i fase 1 skal omfatte konsekvenser for arealbruk. Det er viktig at disse utredningene blir viet tilstrekkelig oppmerksomhet og tid.

NSBs kommentar:

Tas til etterretning.

- 2) Under beskrivelse av utredningsprogrammet (pkt. 4.3 i meldingen) kan vi ikke se at det tas sikte på overhode å vurdere konsekvensene for arealbruk. Det må derfor innarbeides detaljerte arealbrukskonsekvenser for de ulike trasévalg.

NSBs kommentarer:

NSB vil utføre omfattende arealbruksvurderinger innenfor mange ulike tema i henhold til utredningsprogrammet. NSB mener dette er tilstrekkelig.

D12 GRUNNEIERE I HARBITZALLEEN 4 - 12

- 1) NSB må utrede underjordiske løsninger for fremføring av nye traséer i området Skøyen - Hoff.

Se NSBs kommentarer til B4,2 og B4.3).

- 2) Krever en erklæring fra NSB når det gjelder prinsipper for verdifastsettelse. Krever straks nedsatt en arbeidsgruppe med mandat å finne erstatningstomter i området.

NSBs kommentar:

Verdifastsettelsen følger vanlige prinsipper som er hjemlet i Ekspropriasjonsloven. Inntil godkjent reguleringsplan foreligger gis det ikke hjemmel for å benytte § 44 i Plan- og bygningsloven. Spørsmålet som her tas opp vil en kunne komme tilbake til under arbeidet med reguleringsplaner/ekspropriasjon.

D13 BEBOERE I TINGSTUVEIEN v/ Aage Frode

- 1) Krever at tunnelalternativ gjennom hele området blir utredet.

Se NSBs kommentar til B4.2) og B4.3).

- 2) For de alternativene som forutsetter tunnelinnslag må støyproblemene ved passering inn og ut av tunnelene utredes grundig.

Se NSBs kommentarer til C9,3).

D14 LYSAKERELVENS NÆRINGSVEL

- 1) Nytt alternativ SYD. Lysakerelvets Næringsvel foreslår en alternativ løsning for det fremtidige jernbanesystem mellom Skøyen og Asker, en løsning som knytter både

Lysaker og Fornebu til høyhastighetsnett. Ny 4-spors tunnel Skøyen-Lysaker-Høvik. Traséen grener av fra eksisterende jernbane vest for Skøyen og går inn i tunnel under Bestum og Sollerud. Tunnelen dreier syddover og krysser under Lilleakerveien like nord for Lysaker bro. Mellom Lilleakerveien på nordsiden av E-18 og Gerner-Mathiesenbygget på sydsiden blir traséen liggende i betongkulvert under Lysakerelven og E18. Videre vestover ligger tunnelen under høydedraget syd for E-18, dreier mot vest i retning Strand, passerer nordenden av Fornebu og kan legge seg inntil eksisterende jernbane øst for Høvik. Ny Lysaker stasjon bygges under Lysaker sentrum. Det bygges ny Fornebu stasjon.

NSBs kommentar:

NSB vurderer dette forslaget, med 4 nye spor, stasjon under Lysaker og ny stasjon på Fornebu som svært kostbart og beheftet med flere ulemper. Ulike varianter av alternativet vil likevel bli vurdert videre som "Fornebulinjen" for å se på ulike muligheter for å betjene Lysaker stasjon. Se kap.3 og NSBs kommentarer til B1,8).

- 2) Tunnelvariant av alt.2 (NSB). Peker på en variant av alternativ 2, men hvor traséen går mest mulig i tunnel mellom Skøyen og Lysaker. Eksisterende stasjon på Lysaker bygges ut på nordsiden, parallelt med dagens spor.

NSBs kommentar:

Man kan ta det samme utgangspunktet fra Skøyen som alternativ 1, 3 og 4, og legge traséen i en stor S i tunnel fram mot Lysaker og kommer ut i alternativ 2 langs eksisterende spor noe før Lysakerelva. Denne varianten vil kunne øke hastigheten forbi Skøyen og redusere inngrepene på strekningen mellom Skøyen og Lysaker.

Denne varianten er interessant og vil bli vurdert videre som "alt. 2-6". Se kap. 3, alternativ 2.

- 3) Alternativ NORD. Kryssing av Lysakerelven nord for dagens stasjon. En fører tunnelen lenger nord og lar denne gå under Lysakerelven, eller krysse elven i bro. Trasé og stasjon bør ikke ligge for langt fra Lysaker sentrum.

NSBs kommentar:

En litt annen variant av dette alternativet vil bli vurdert videre som "Lysaker Nord". Se kap.3.

D15 Å. EGGESTAD

- 1) Er meget bekymret for problemer med støy og rystelser. Ønsker et av de foreslåtte tunnelalternativene.

NSBs kommentar:

Støy og vibrasjoner vil bli grundig vurdert. Se KU 2, pkt.4.3.1. og NSBs kommentarer til C9,3).

D16 JAN B. USLAND

Ingen merknader til utredningsprogrammene. Ønsker tunnelalternativ.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

D17 PETER JEBSEN

Ingen merknader til utredningsprogrammene. Ønsker tunnelalternativ.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

D18 SAMEIET JERNBANEVEIEN 121

Ingen merknader til utredningsprogrammene. Ønsker tunnelalternativ.

Se NSBs kommentarer til A5.1).

D19 TROND BAKKE

- 1) Det må komme klart fram i konsekvensutredningen hvilken økning av trafikkbehovet som følger av at planen gjennomføres, med alternativ som viser reduksjoner.

NSBs kommentar:

Se KU 1, pkt.4.2.2. Her vil transportbehovet analyseres, herunder vil rollefordelingen mellom kollektive transportmiddel og trafikkutviklingen generelt drøftes.

- 2) Pkt. 4.3.3 Trafikantenes opplevelser må komme i siste rekke.

NSBs kommentar:

NSB ønsker også å vektlegge den reisendes opplevelser. Dette vil bli veid opp mot andre konsekvenser ved de ulike alternativene.

- 3) Foreslår at sporet fra Lysaker i retning Oslo over Lysakerelven legges som NSB's alternativ 2, langs eksisterende spor på nordsiden, men på nivå med Lilleakerveien, dvs. inngang til tunnel. Vestover legges sporet i rettlinjet forlengelse under eksisterende perrong med mulighet for stasjon. Linjen 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.

NSBs kommentar:

Ved å flytte traséen noe mot nord, vil forslaget falle sammen med "Lysaker Nord" som er omtalt i pkt.D14.3), og

som vil bli tatt med i de videre vurderingene. Se kap.3.

D20 HANNE B. ERIKSEN/PER GJERDE

- 1) Det forventes at effekter og konsekvenser av rystelser og støy utredes grundig i samråd med grunneierne.

Se NSBs kommentarer til D15.1).

D21 JAN CHR. KROHN

- 1) Mener meldingen er spesielt mangelfull i forhold til den flaskehalsen som Oslo-tunnelen er.

Se NSBs kommentar til A10.3).

- 2) Forslag om at banen tar av i tunnel ved Skøyen omtrent slik som påtenkt, 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.

NSBs kommentar:

Fram til og med kryssing av Lysakerelva er dette forslaget sammenfallende med en variant av NSB sitt alternativ 1. Dersom det skal være tunnel videre helt til Sandvika, vil forslaget være dekket bedre av alternativ 3.

- 3) Forslag om at det nye dobbeltsporet på delstrekningen Sandvika - Asker overtar nåværende dobbeltsporete tunnel ved Asker stasjon. Det bygges ny dobbeltsporet trasé for lokaltogstrekningen i form av to enkeltsporete tunneler, en på hver side av eksisterende tunnel. De to nye enkeltsporete tunnelene bør bygges med større fall mot øst enn nåværende tunnel for at lokaltogsporet skal kunne krysse under det nye dobbeltsporet øst for tunnelene.

NSBs kommentar:

NSB har startet opp en egen utredning som tar for seg sporframføringen til Asker stasjon. Forslaget som her er framsatt blir vurdert i denne sammenheng.

D22 H.F. ZEINER-GUNDERSEN

- 1) Det må vurderes en tunnel dypt under Blommenholmområdet som det eneste akseptable alternativet.

Se NSBs kommentar til C9,1).

D23 MAGNUS SJURSEN

Ingen merknader til utredningsprogrammene eller nye forslag til alternativ.

D24 GÅRDEIERGRUPPEN I SANDVIKA

- 1) Peker på den økte miljøforringelsen i Sandvika og ønsker derfor å fjerne jernbanebruene og legge alle sporene i tunnel under Sandvikselva.

Se NSBs kommentarer til B1.5).

D25 ASKER INNLANDSFISKENEMND

- 1) Peker på de landskaps- og miljømessige problemene ved kryssing av Neselva. Går derfor inn for alternativ 5.

NSBs kommentar:

Disse problemene vil bli vurdert i utredningene. Se KU 1, pkt.4.2.5 og KU 2, pkt.4.3.1.

KAP.3 OVERSIKT OVER DE TRASEALTERNATIVENE SOM NSB ANBEFALER UTREDET

Alternativene fra meldingen og "Mulighetstudie 2" er vurdert i kap.1.3 der noen alternativ/underalternativ er foreslått utelatt fra videre vurderinger. Som bakgrunn for vurderingene er det i kap.1.1 og 1.2 listet opp en del prinsipper som alternativene bør tilfredsstillende.

Ved vurderingen av høringsuttalelsene til meldingen, har også forslag til nye alternative traséer blitt vurdert. I kap.2 er disse nye forslagene kommentert av NSB. NSB anser noen av disse forslagene som såpass interessante at de bør utredes videre.

På denne bakgrunn vil NSB anbefale at følgende alternative traséer blir underlagt videre vurderinger etter det foreslåtte reviderte konsekvensutredningsprogrammet for fase 1 (se kap.4.2):

SKØYEN - SANDVIKA:

- Alternativ 1

Alternativet tar av fra eksisterende spor ved Skøyen, går i tunnel vest for Skøyen, under Granfosslinjen og Lysakerelva og kommer opp i dagen og inntil eksisterende lokalspor øst for Stabekk stasjon. Alternativt kan traséen gå i bru over Lysakerelva og i utkanten av industriområdet. Alternativet følger videre langs eksisterende spor til Ramstad (vest for Høvik). Derfra går traséen i tunnel (evt. noe miljøtunnel), under eksisterende spor ved Blommenholm skole og videre i tunnel fram mot Sandvika stasjon.

Alternativt (alt.1-1) kan traséen gå i tunnel helt fra Høvik og fram mot Sandvika Stasjon.

- Alternativ 2

Alternativet følger eksisterende dobbeltspor fra Skøyen til Lysaker hvor det også blir stasjon for det nye dobbeltsporet. Vest for Lysaker tar alternativet av fra lokalsporet og går i tunnel i åsen like nord for eksisterende bane fram mot Blommenholm. Går så videre til Sandvika stasjon som alternativ 1.

Alternativt (alt.2-6, nytt) kan traséen ha samme utgangspunkt fra Skøyen som alternativ 1 og 3, men ta en stor S i tunnel fram mot Lysaker og kommer ut i alternativ 2 langs eksisterende spor noe før Lysakerelva.

- Alternativ 2+1

Alternativet følger alt.2 til forbi Lysaker stasjon, og går derfra sammen med alternativ 1 fram til Sandvika.

Det er tegnet ut to ulike varianter (alt.2-3 og 2-4) for å koble sammen alternativ 1 og alternativ 2 mellom

Lysaker og Stabekk. Den ene går i en kort tunnel, mens den andre går i dagen langs eksisterende spor.

- Alternativ 3
Alternativet tar av fra eksisterende spor ved Skøyen og går inn i tunnel vest for Skøyen. Videre går det i dyp tunnel lenger inn i Bærum enn andre alternativene fram til Blommenholm, hvorfra den følger alternativ 1 inn mot Sandvika. Tunnelstrekningen mellom Skøyen og Blommenholm vil kunne ha mange varianter.
- IC-alternativet
(IC er en forkortelse av InterCity-tog) Alternativet har sin bakgrunn i ønsket fra flere hold om at Lysaker også i framtida skal kunne betjenes av IC-tog, Gardermotog osv. Med dette nye alternativet bygges det nye dobbeltsporet ut etter alternativ 1 eller 3 med varianter. Men i tillegg lages det en sporforbindelse like vest for Lysaker mellom det nye og det gamle dobbeltsporet, slik at f.eks. noen av IC-togene som går på det nye dobbeltsporet kan følge det gamle dobbeltsporet mellom Skøyen og Lysaker for å stoppe på Lysaker. Løsningen gir fleksibilitet i framtidig ruteopplegg, og kan tilpasses senere med f.eks. flere spor til plattform på Lysaker.
- Lysaker Nord
Dette nye alternativet har samme utgangspunkt fra Skøyen som alternativ 1 og 3 og går i tunnel til Lysaker. Videre under Lilleakerveien, bru i lav høyde over Lysakerelva hvor en ny dagstasjon legges noe nord for eksisterende stasjon og under eksisterende spor vest for stasjonsområdet og i tunnel videre til Stabekk. Mellom Stabekk og Høvik må de to dobbeltsporene krysse hverandre. Herfra følger alternativet alternativ 1 videre til Sandvika.
- Fornebulinjen
Dette nye alternativet har samme utgangspunkt fra Skøyen som alternativ 1 og 3 og går i tunnel til Lysaker. Krysser under Lysaker i løsmassene under Lysakerelva, under eksisterende stasjonsområde og under E18. Ny stasjon anlegges i fjell mellom Lysaker og Fornebu med en oppgang i hver retning. Videre i tunnel til nordre ende av Fornebuområdet, hvor det er en kort dagstrekning, og så videre i tunnel fram til Høvik hvor den krysser under eksisterende spor og følger alternativ 1 videre vestover til Sandvika.

Alternativet kan bygges ut med 2 eller 4 spor. Bygges det ut med 4 spor, vil eksisterende trasé mellom Skøyen og Høvik samt eksisterende stasjoner på Lysaker og Stabekk legges ned. Med utbygging med 2 spor for lokaltrafikk, kan (deler av) eksisterende trasé brukes til hurtigere tog, og Stabekk stasjon må legges ned. Alternativet kan også bygges ut med 2 spor for de hurtige togene, mens lokaltogene benytter eksisterende dobbeltspor.

Det er store usikkerheter med tekniske løsninger/kostnader ved stasjon under bakken og ved tunnel i

løsmassene under Lysakerelva. Alternativet må derfor bearbejdes videre før man får avklart om alternativet er realistisk både teknisk og økonomisk.

SANDVIKA - ASKER:

- Alternativ 5

Alternativet krysser Sandvikselva langs eksisterende bruer, går mere rett fram og i tunnel under Jongsåsen, Nordengkollen og Åstad fram til daglinje ved kryssing av Åstaddammen. Et kort stykke langs eksisterende spor til ny tunnel under Skaugum og fram til en kort dagstrekning like før sporene går inn i en ny tunnel like ved eksisterende tunnel fram til Asker stasjon.

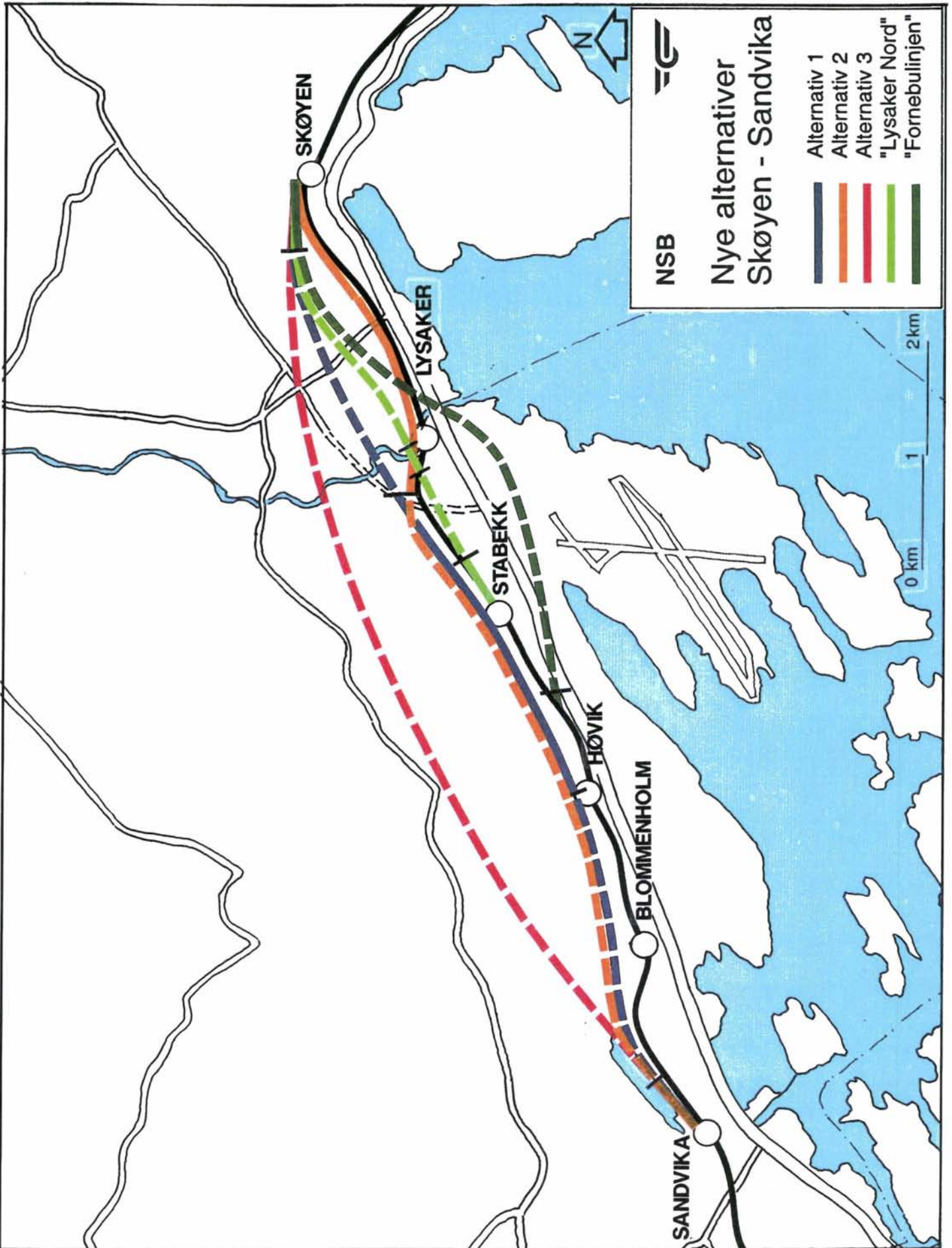
Inn mot Asker sentrum vil det være flere varianter med ny tunnel på vestsiden, østsiden eller begge sider av eksisterende tunnel.

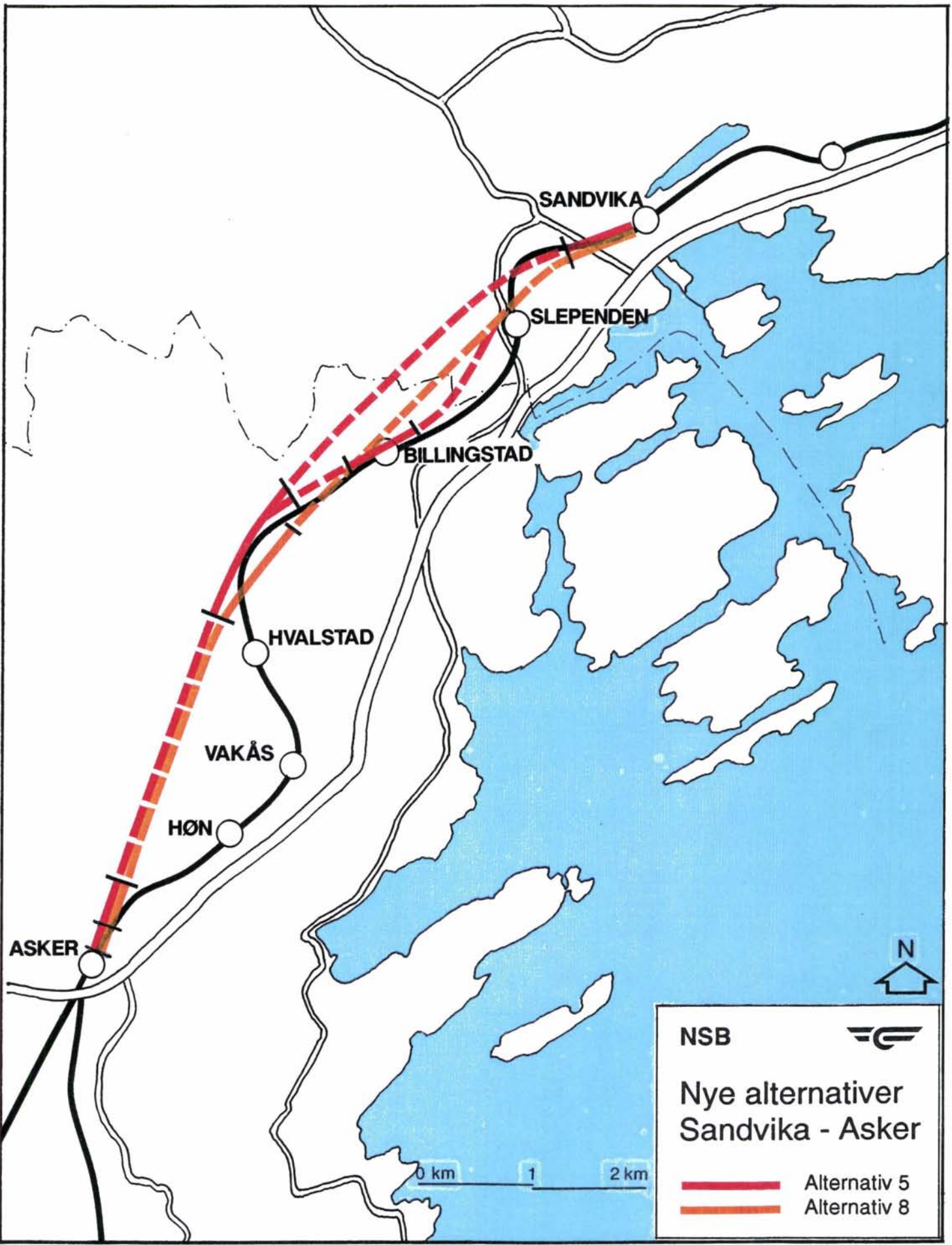
Alternativt (alt.5-1) kan traséen gå i daglinje forbi Billingstad stasjon.

- Alternativ 8

Dette alternativet er likt med alternativ 5 til under Nordengkollen. Der dreier alternativet lenger mot sør, krysser i tunnel under eksisterende spor sør for Åstad, går i dagen på høy bru og høy ensidig fylling i lia fram til kryssing under eksisterende spor nord for Hvalstad stasjon. Derfra går alternativet i tunnel under Skaugum og sammenfallende med alternativ 5 til Asker stasjon.

NSB vil anta at resultatene fra konsekvensutredningen fase 1 med tilhørende strateginotat vil gi klare signaler om at det ikke vil være aktuelt å fullføre fase 2 for alle alternativene som er listet opp ovenfor. Grundigere bearbejding av alternativene i første del av fase 2 vil også gi signaler om hvilke alternativ som synes urealistiske. På den annen side kan det også danne seg nye alternativ underveis. Hvilke alternativ som fase 2 skal fullføres for, vil først bli fastlagt sammen med godkjenningen av programmet for fase 2 etter at dette har vært ute til høring sammen med utredningene for fase 1. Dette vil først skje i avslutningsfasen for utredningsarbeidet i fase 2.





NSB 

**Nye alternativer
Sandvika - Asker**

 Alternativ 5
 Alternativ 8

KAP. 4 FORSLAG TIL REVIDERTE KONSEKVENSTRETNINGSPROGRAM

4.1 GENERELT OM UTRETNINGENE

Konsekvensutredningene vil være delt i to faser: Fase 1 vil være felles med Statens vegvesen, og vil danne grunnlag for valg av felles strategi, - et valg som Samferdselsdepartementet vil ta. Fase 2 vil være mere detaljert og separat for NSB, og vil danne grunnlag for valg av trasé i kommunedelplaner for de tre kommunene Oslo, Bærum og Asker

Konsekvensutredningene skal belyse de forhold som er relevante for å gjøre endelige valg av strategi (fase 1) og trasé (fase 2). Det er utbyggers hensikt at alle beslutningsrelevante konsekvenser av tiltaket skal være utredet før beslutninger om tiltaket treffes.

De to konsekvensutrednings-fasene vil delvis bli utført parallelt, men programmet for fase 2 vil ikke bli endelig godkjent før det har ligget ute til offentlig ettersyn sammen med konsekvensutredningene for fase 1. Konsekvensutredningene i fase 2 vil heller ikke kunne bli godkjent før utredningene i fase 1 er godkjent.

De fleste innkomne merknadene til meldingen/utredningsprogrammene er positive til den satsing på jernbane som meldingen legger opp til. Uttalelsene innebærer i hovedsak mindre grad av endringer i forhold til utredningsprogrammene. På bakgrunn av meldingen er det også skissert nye forslag til traséer som bør utredes. Der uttalelsene inneholder behov for faglige presiseringer forholder dette seg mest til utredningene for fase 2. For fase 1 har høringen bare vist behov for noen mindre justeringer, mens forslag til utredningsprogram for fase 2 er noe mer omarbeidet.

NSB v/Banedirektøren vil nå på bakgrunn av uttalelsene til meldingen/utredningsprogrammene og NSBs kommentarer til disse fastlegge det endelige konsekvensutredningsprogrammet for fase 1 i samråd med Miljøverndepartementet. Han vil samtidig fastlegge hvilke alternative traséer som skal konsekvensvurderes i denne fasen. Programmet for fase 2 vil først bli godkjent på et seinere tidspunkt, trolig våren 1994.

Konsekvensutredningene for fase 1 og for fase 2 vil bli lagt ut til offentlig ettersyn, og det er NSB v/Banedirektøren som til slutt godkjenner at disse er faglige holdbare.

For å kunne gjennomføre en beslutningsrelevant konsekvensutredning er det utbyggers oppfatning at arbeidet kan deles i to faser:

Fase 1 som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredningsnivå for hele strekningen, er felles for NSB og Statens vegvesen i Oslo og Akershus og startet opp høsten 1992. Forslaget til konsekvensutredningsprogram i den framlagte meldingen var identisk med det utredningsprogrammet som Statens vegvesen i Oslo og Akershus fikk godkjent av Vegdirektoratet 15.januar 1993 i forbindelse med utbyggingen av E18 Framnes-Asker. I forhold til dette programmet er det foreslått noen justeringer i forhold til konsekvenser for miljø.

Traséalternativene vil i fase 1 stort sett bli bearbejdet i målestokk 1:5000 og presentert i målestokk 1:20000.

Fase 2 som omfatter en "finmasket" konsekvensutredning skal være mer detaljert med tanke på valg av ny trasé i en kommunedelplanprosess. Konsekvensutredningen gjennomføres separat for NSB. Nøyaktigheten og innholdet i utredningen vil bli bestemt ut i fra at den skal være beslutningsrelevant ved valg mellom alternative traséer. I forhold til programmet for fase 2 i meldingen er det foreslått noen endringer, spesielt under "Landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø".

Traséalternativene vil i fase 2 for dagstrekningene stort sett bli bearbejdet i målestokk 1:1000 og presentert i målestokk 1:5000.

AVVIK FRA MELDINGEN ER MERKET MED x I MARGEN.

Skøyen - Asker fremdriftsplan PBL-aktiviteter og strategidiskusjon

REVIDERING AV KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAMMENE

SEPTEMBER 1993

ID	Name	1993												1994												1995												1996											
		N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O
1	Meldingsfase	[Solid black bar]																																															
2	Utarbeidelse	[Hatched bar]																																															
3	Utsendelse og høring	[Solid black bar]																																															
4	*Intern behandling	[Solid black bar]																																															
5	Fagdpt godkj. progr. KU I	[Solid black bar]																																															
6	Fagdpt godkj. progr. KU II	[Solid black bar]																																															
7	Konsekvensutredning fase I	[Solid black bar]																																															
8	Utarbeidelse	[Hatched bar]																																															
9	Utsendelse og høring	[Solid black bar]																																															
10	*Intern behandling	[Solid black bar]																																															
11	Fagdpt godkj. KU I	[Solid black bar]																																															
12	*Strategidiskusjon	[Solid black bar]																																															
13	*Utarbeidelse strategi	[Solid black bar]																																															
14	*Utsendelse og høring	[Solid black bar]																																															
15	*Intern behandling	[Solid black bar]																																															
16	*Ev. sentral behandling	[Solid black bar]																																															
17	Konsekvensutredning fase II	[Solid black bar]																																															
18	Utarbeidelse	[Hatched bar]																																															
19	Utsendelse og høring	[Solid black bar]																																															
20	*Intern behandling	[Solid black bar]																																															
21	Fagdpt godkj. KU II	[Solid black bar]																																															
22	Kommunedelplaner	[Solid black bar]																																															
23	Utarbeidelse	[Hatched bar]																																															
24	Behandling	[Hatched bar]																																															
25	Sentral behandling	[Hatched bar]																																															
26	Reguleringsplaner	[Solid black bar]																																															
27	Utarbeidelse	[Hatched bar]																																															
28	Behandling	[Hatched bar]																																															

NSB: NYTT DOBBELTSPOR SKØYEN - ASKER

SIDE 49

4.2 FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FOR FASE 1

4.2.1 GENERELT

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

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

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

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

KU-dokument for fase 1 skal inneholde:

- * Utredning om framtidige transportbehov og alternative strategier. Strategiene skal være definert i alternative prinsipp-løsninger for veg og jernbane.
- * Konsekvensutredning av strategienes virkninger for samfunnet.
- x * Forslag til utredningsprogram for konsekvens-
x utredning fase 2.

4.2.2 TRANSPORTBEHOVET

4.2.2.1 GENERELT

Transporttettersspørselen i Vestkorridoren er stort. I 1990 var det registrert 226 000 personer pr. døgn over bygrensen, hvorav ca. 70% med personbil. I rushene er imidlertid forholdet omvendt med størst andel på kollektivtrafikken. Utredningen skal analysere dagens transporttilbud i forhold til behovet, og utrede alternativ for framtidige behov, år 2010. Ulike nivå for trafikkutviklingen er et sentralt element, herunder dimensjoneringsbehovet for veg i forhold til jernbane. Det skal utarbeides alternative løsninger, inkl. rollefordeling veg, jernbane og annen kollektivtransport.

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

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

4.2.2.2 ANALYSE AV DAGENS SITUASJON

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

4.2.2.3 FRAMTIDIG TRANSPORTBEHOV

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

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

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

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

Utbygging:

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

Modellverktøy:

Det foreligger to transportmodeller som kan benyttes i utredningsarbeidet:

- TP-modellen
- Gardermoen-modellen

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

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

4.2.3 TRASEALTERNATIV OG AREALBRUK

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

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

For deler av veg- og banestrekningene i de foreslåtte alternativ, dreier det seg om tunnelloøsninger. Delstrekninger i dagen skal belyses i forhold til nåværende

arealbruk. Arealkonflikter skal påvises. Virkninger av endret arealbruk som følge av nye transportanlegg skal belyses i samarbeid med kommunene.

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

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

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

Sammenhengen mellom areal og transport skal belyses.

4.2.4 SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER

- * Trafikkulykker med personskader skal registreres for hovedvegnettet i studieområdet. Ulykkesfrekvensen relateres til dagens trafikkmønster. Endringer i antall ulykker beregnes, både ut fra alternative transportkonsept (forholdet bil/kollektivtrafikk) og vegløsninger med høyverdig sikkerhetsstandard. Måloppnåelse i forhold til overordnede krav skal dokumenteres. Ulykkeskostnader skal beregnes og neddiskonteres.
- * Transportkostnader skal beregnes og neddiskonteres.
- * Drift- og vedlikehold av transportsystemene skal beregnes og neddiskonteres.
- * Næringsliv og sysselsetting. Tiltakshaver vil besørge en delutredning som belyser de viktigste virkningene for næringslivet mht leveranser/tjenester og sysselsettingseffekt. Dette gjelder både i anleggs- og driftsfasen.
- * Utbyggingsmønster. NSBs satsing på høyhastighetsforbindelse mot Vestfold samt Ringeriksbanen, vil kunne få konsekvenser for det regionale utbyggingsmønsteret, både for nærings- og boligbygging. Nødvendige utredninger vil bli utført i samarbeid med "Arb.gruppe for regional utvikling Akershus Vest."

4.2.5 KONSEKVENSER FOR MILJØ

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

Som hoveddisposisjon legges følgende punkt til grunn:

- * Luftforurensning, både totalt for studieområdet og lokalt langs hovedalternativene for E18. Videre skal det belyses hvilken effekt en avlastning av vegnettet vil gi for utsatte områder. Måloppnåelse blir vurdert i forhold til anbefalte retningslinjer for luftkvalitet (SFT rapport nr. 38, 1989).
- * Klimaendring pga endret utslipp av CO₂ i de ulike transportkonsept beregnes for hele studieområdet.
- x * Støyforhold skal utredes på et overordnet nivå.. Areal med støynivå over de angitte grenseverdier samt antall boliger som berøres beregnes, både i referansealternativet og nye løsninger. Måloppnåelse i forhold til retningslinjer for vegtrafikkstøy. (Miljøverndep. T-8/79.)
- x * Landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø
 På bakgrunn av forutgående nærmere spesifiserte registreringer og analyse av disse skal det foretas en vurdering av de foreslåtte traséer og deres konsekvenser for miljøet. Vurderingene vil bli foretatt verbalt og visuelt i form av skisser, snitt, perspektiv og fotomontasjer. Vurderingene vil bli foretatt for aktuelle delstrekninger og for hele traséalternativet samlet. Visualiseringen vil bli tillagt størst vekt på de mest konfliktfylte strekningene.
 Vurderingene vil omhandle forhold til:
 - landskap (terrenginngrep, kulturlandskap)
 - friområder, rekreasjon
 - verneverdige områder og objekter
 - arealbruk (eksisterende og framtidig)
 - bebyggelse
 - synlighet, eksponering
 - sårbarhet (evne til å tåle inngrep)
 Vurdering av aktuelle avbøtende tiltak for å minske de negative konsekvensene hører til det "finmaskete" nivået og vil bli utført i KU fase 2.
 Miljøkonsekvenser i anleggstiden vil også bli vurdert.

4.2.6 KOSTNADER

Alle strategialternativene (tiltakene) skal kostnadsberegnes ut fra en nøyaktighetsgrad på ±30%.

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

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

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

4.3 FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FOR FASE 2

Dette programmet er revidert på bakgrunn av innkomne merknader til meldingen, og vil i denne formen bli brukt av NSB ved oppstarten av konsekvensutredningene fase 2. Endelig godkjenning av programmet vil først skje etter at det (eventuelt etter ytterligere revisjon) på nytt har blitt lagt ut til offentlig ettersyn sammen med konsekvensutredningene for fase 1.

4.3.1 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ

Luftforurensning

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

Klimaendringer

Endringene av klimaet på grunn av redusert utslipp av CO₂ og andre klimagasser som følge av overført transportarbeid til jernbanen, regnes å være uavhengig av jernbanen sitt trasévalg. I denne fasen er det derfor ikke forutsatt videre beregninger i forhold til det som blir utført i fase 1.

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

Støy og vibrasjoner

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

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

Landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø

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

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

x I forhold til utredningene i KU fase 1 vil man i KU fase
x 2 øke detaljeringsgraden med hensyn til beslutnings-
x relevante konsekvenser i en kommunedelplanprosess.

x Tettstedsproblematikken tas spesielt opp under dette
x punkt med vurdering av fysisk form og innhold (histo-
x rikk, områdekarakter, bebyggelsesstruktur, bygnings-
x typer, osv.).

x Vurdering av aktuelle avbøtende tiltak for å minske de
x negative konsekvensene vil bli utført.

x Det skal redegjøres nærmere for virkningene av foreløpi-
x ge eller permanente massedeponi fra strekninger der
x normal massebalanse ikke kan oppnås på grunn av lange
x tunnelstrekninger. Herunder skal også redegjøres for
x virkningene av transport av masser i anleggsperioden.
x Aktuelle massedeponi skal vurderes utifra bl.a. land-
x skapsmessige hensyn, og skal sees i sammenheng med
x bygging av bl.a. Ringeriksbanen.

x For kulturmiljøet skal fylkeskonservatoren gi en mere
x presis sansynlighetsanalyse. Erfaringskriterier benyttes
x for nærmere å kunne kartfeste hvor man kan forvente å
x finne fornminner. På denne bakgrunn vil en i denne fasen
x vurdere om det skal foretas feltregistreringer. Etter
x detaljert fastsetting av alternativene skal følgende
x vurderinger gjøres:

- x - Vil særskilt verneverdige kulturminner eller deler
x av kulturmiljøet bli berørt av tiltaket og kreve
x sikring, flytting eller dokumentasjon?
- x - Vil tiltaket kreve frigivning av fredete kultur-
x minner?
- x - Virkninger for kulturmiljøet under anleggsfasen,
x grovvurdering.

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

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

- x I denne fasen skal tiltakets konsekvenser vurderes mere
x detaljert opp mot enkeltelementer innen de tre hovedka-
x tegoriene:
x
x - områder/lokaliteter vernet etter naturvernloven.
x - verneverdige områder.
x - områder av særlig betydning for fisk og vilt.
x
x Konsekvensene av tiltaket vil bli grundigere beskrevet
x og man vil komme nærmere inn på virkningene for:
x
x - fisk og vilt.
x - sjeldne/sårbare arter.
x - områder med særlig høye diversitetsverdier.
x - større sammenhengende naturområder.
x - geologiske karakterforekomster.
x
x Avbøtende tiltak og effektene av disse skal vurderes.
x
x I den grad det er nødvendig med mer detaljert
x registreringsmateriale, innhentes dette via kommunene og
x eventuelle organisasjoner. For fagområdet er imidlertid
x mye av registreringsmaterialet samlet i miljøvern-
x avdelingene.

4.3.2 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE

Energiforbruk

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

Jord- og skogressurser

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

Vann/grunnavann, mineraler/masseforekomster

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

4.3.3 TILTAKETS SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER

Trafikkulykker

- x Risiko pga. (lange) tunneler skal vurderes for de ulike
x alternativene. Mulige nødutganger/redningsveier og
x dobbeltsporet kontra enkeltsporet tunnel skal vurderes.

- x Utover dette er det ikke forutsatt ytterligere utredninger i forhold til det som blir utført i fase 1.
- x

Næringsliv og sysselsetting

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

Utbyggingsmønster og boligbygging

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

Friluftsliv og rekreasjon

Grundige registreringer og vurderinger skal foretas gjennom kontakt med brukerorganisasjoner og ansvarlige for fagområdet i kommunene. Potensielle konflikter og mulige avbøtende tiltak vurderes. Forholdene i tett bebyggelse vurderes spesielt (nærområder, parker, idrettsanlegg).

Barriereeffekter

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

Trafikantenes opplevelser

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

4.3.4 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

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

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

- x
- x Eventuelle langtidseffekter skal vurderes. Nødvendige transportveger mellom anleggsområder og til massedeponi beskrives og transportvolum beregnes.
- x Negative effekter på trafikksikkerheten langs transportvegene skal vurderes. Det skal vurderes i hvilken utstrekning anleggsarbeidene vil forstyrre trafikk-
- x

avviklingen på veg og jernbane. Avbøtende tiltak vurderes.

4.3.5 SAMMENSTILLENDEN ANALYSER

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

Videre vil det bli foretatt bedriftsøkonomiske (delvis unntatt offentlighet §5a) og samfunnsøkonomiske vurderinger og utarbeidet nytte-/kostnadstall for hvert enkelt alternativ.

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

