

7 KONSEKVENSER FOR SAMFUNN

7.1 Perspektiv for utredningen

Vestkorridorens tunge infrastruktur (inkl hovedflyplassen på Fornebu) har gjennom mange år vært en viktig lokaliseringsfaktor for næringslivet i regionen. Korridoren er i dag lokalitet for et stort antall arbeidsplasser innenfor bl a kunnskapsbedrifter, oljebasert virksomhet, forsikring, handel og service. Dette bidrar i seg selv til en stor reisevirksomhet, som kommer i tillegg til den Oslo-rettede trafikken og gjennomfartstrafikken mellom eksterne soner. Trafikken som genereres i korridoren har bidratt til en større grad av retningsbalanse i rushtrafikken enn i de andre korridorene.

Ved full utbygging av Fornebu til 20.000 arbeidsplasser og 6.000 boliger, vil reisevirksomheten som genereres være betydelig, og klart større enn den var da hovedflyplassen lå på Fornebu. Sett i relasjon til reisevirksomheten i Vestkorridoren vil Fornebu likevel bare stå for en mindre andel av reisene i korridoren, anslagsvis 10-13 prosent, av reisene.

Selve valget av "bærebjelke" for jernbanesystemet, de såkale H- eller J-alternativene, vil være forholdsvis like med hensyn til samfunnsmessige konsekvenser utenfor tiltaksområdene. Det som skiller alternativene vil først og fremst være lokale konsekvenser, som arealinngrep og sigaleffekt/attraksjon, i tillegg til kostnader og fleksibilitet. Influensområde for flere av utredningstemaene er ut fra dette knyttet til tiltakenes nærområde, det vil si Fornebuområdet, Lysaker, Skøyen, Stabekk og strekningene i mellom.

Der det er referert til konsekvenser av dobbeltspor H-alternativet på strekningen Skøyen-Sandvika, der resultater er hentet fra tidligere utredning KU fase 2.

7.2 Byutvikling / Sosiale og velferdsmessige forhold

7.2.1 Referansealternativet

Referansealternativet er *sammenlikningsgrunnlag* for konsekvensvurdering av øvrige alternativer.

Alternativet er basert på bussbetjening tilpasset områdets behov. Alternativet er fleksibelt og kan tilpasses utbyggingen på et hvert tidspunkt. De fysiske tiltakene ligger innenfor vedtatt reguleringsplan for utbyggingsområdet, og eksisterende bygninger blir ikke berørt.

På ny Snarøyvei er øvrig trafikk premissgiver for støyemisjon. Byggelinjene langs ny vegen er i forslag til reguleringsplan tegnet ca 40-50 meter fra senterlinje. Med gitte trafikkmengder vil ekvivalent støynivå ligge i området 60-65 dBA ute ved fasaden. Situasjonen kan beskrives som "bymessig". Mulighetene for å oppnå tilfredsstillende støynivå innendørs er mange, og de spenner fra fasade- og ventilasjonstiltak til romdisponering og evt alternativ arealbruk (fra bolig til næring). Bare på mindre samleveger vil bussene kunne bli premissgivere. Det bør gi føringer for ruteopplegget, spesielt for regionale busser.

Fysisk barrierevirkning i ny Snarøyvei er forebygget med planskilte kryssinger for myke trafikanter. Langs den indre ringveien på Fornebu anlegges signalregulerte kryss med "aktiv prioritering" av busstrafikken (jf teknisk-økonomisk plan). Dette gjøres for å gi bussene en høy framføringshastighet og mer forutsigbar reisetid. Av hensyn til sikkerheten bør bussprioritering avveies mot uønskede effekter som fartsøkning kan gi (ulykkesrisiko, utrygghet, barriere).

Når det gjelder ulykkesrisiko under reisen fra start til mål, er bussreiser statistisk sett sikrere enn en bilreiser, men mindre sikre enn en togreiser. For de reisende er det en positivt at reisen skjer med fører til stede (sosial kontroll, trygghet for barn mv).

7.2.2 Jernbane Sandvika-Skøyen (H-alternativet)

Alternativene buss, grenbane, automatbane og bybane er basert på nytt dobbeltspor for togtrafikken mellom Skøyen og Sandvika (H-alternativet, H10T i Oslo og H2B i Bærum). Tiltaket går for det meste i tunnel, men eksisterende bygninger berøres ved påhugg på Bestum og Lysaker. Tiltaket virker samtidig støyavlastende på grunn av at færre tog kjører i dagens spor:

- 14 hus vil måtte innløses, 19 hus vurderes innløst
- 350 færre personer vil være utsatt for døgnequivalemt støynivå >55 dBA

(jf KU fase 2 for nytt dobbeltspor Asker-Skøyen)

7.2.3 Bussalternativet

Bussalternativet er identisk med referansealternativet mht lokale konsekvenser på Fornebu.

Lysaker vil styrkes ytterligere som knutepunkt, til stimulans for videre byutvikling i områdene Lysaker, Granfoss, Lilleaker sør og Frantzebråten. Dette er i tråd med målsettinger i gjeldende planer og strategier for området. Alternativet medfører noe inngrep ved Lysaker, men uten store endringer for utbyggingspotensialet (stort sett trafikkarealer som berøres).

Som følge av nytt dobbeltspor (H-alt) oppnås en betydelig støyavlastning langs Drammensbanen der 350 færre personer vil bli støyutsatt over anbefalt nivå. Bussalternativet er identisk med referansealternativet mht lokale konsekvenser på Fornebu.

7.2.4 Grenbane til Fornebu

Konsekvenser på Lysaker blir omtrent som for bussalternativet. Området styrkes som knutepunkt, til stimulans for videre byutvikling. Det vil bli noe arealbeslag på nordsiden av Lysaker stasjon (mer enn i bussalternativet).

Tiltaket gir høy attraksjon rundt stasjonene på Fornebu, men samtidig lav flatedekning (suppleres med buss). Sånn sett stimuleres næringsutbyggingen spesielt. Lokaliseringen av Dumpa stasjon vil underbygger kommunedelplanens intensjoner for næringsutbygging på Fornebu nord, mens Fornebu stasjon ikke på samme måte synes optimal i forhold til planlagt senter og IT-Fornebu. Som en konsekvens kan løsningen kunne påvirke utnyttingsgraden i delområder og bidra til å forskyve tyngdepunktet for utbyggingen innenfor KDP-området.

Dersom det anlegges et vestvendt spor fra Fornebu mot Drammensbanen ved Stabekk, vil det ha konsekvenser for utviklingen rundt Stabekk stasjon. Tiltaket forutsetter stasjonsutvidelse med nye plattformer, noe som medfører arealbeslag i stasjonsområdet samt riving eller flytting av et næringsbygg. Tiltaket kan gi en større attraksjon rundt stasjonen, noe avhengig av i hvilken grad togtilbudet bedres. Eksisterende stasjonsområde vil bli bredere, og det kan oppfattes som en større visuell barriere.

Som følge av nytt dobbeltspor (H-alt) oppnås en betydelig støyavlastning langs Drammensbanen der 350 færre personer vil bli støyutsatt over anbefalt nivå. Alternativet vil ha noe færre busser i rute og vil ut fra det være noe mer skånsomt mht til lokal støybelastning på Fornebu enn referansealternativet. Forskjellen vil imidlertid ha liten praktisk betydning for byggeplaner langs ny Snarøyvei, der øvrig trafikk legger premisser for støyemisjon og andre utslipp.

Utbygging av grenbanealternativet vil ha konsekvenser for bestående bebyggelse:

- Eiendommer på Fornebu: En bolig må innløses og rives som følge av alternativet. Boligen er i dag i bruk som kontor og innløsning vil derfor ikke ha noen konsekvens for temaet. Flere boliger vil bli berørt i anleggsperioden.
- Eiendommer på Stabekk (ved evt vestvendt spor): Anlegg av jernbanespor mellom Stabekk og Fornebu, vil i sterk grad berøre boligene langs Gamle Drammensvei og Nordliveien på Stabekk. Fire boligeiendommer må innløses og rives.
- Eiendommer Lysaker – Fornebu (Myraområdet): To boliger må innløses og rives, mens ti boligeiendommer i Marstranderveien vil måtte avstå deler av tomtene til jernbaneutbyggingen. En del boliger vil bli berørt i anleggsperioden.



Illustrasjon 7-1: Prinsipløsning for stasjon over Lysaker – Automatbane Cable Car



Illustrasjon 7-2: Prinsipløsning for stasjon over Lysaker – Automatbane Monorail

For dem som blir berørt er konsekvensene store. For mange, ikke minst barnefamilier, vil det være av stor betydning å kunne opprettholde tilknyttingen til skole og nærmiljø.

Jernbanen i fjelltunnel vil i seg selv ikke danne barriere eller gi konflikter i forhold til overflatetrafikken. Alternativet vil kunne bidra til å frigjøre arealer, fordi trafikkarealene avsatt til trafikk i reguleringsplanen kan innsnevres.

Det er lav ulykkesrisiko knyttet til togreiser, og jernbanen oppleves av de reisende som et trygt transportmiddel (betjening om bord mv). Det antas imidlertid at de lukkede stasjonsområdene anlagt forholdsvis dypt under bakken, av enkelte kan oppleves som utrygge. Det kan avbøtes ved hjelp av økt betjening og overvåking på stasjonene.

Vurderingen av avbøtende tiltak i vegsystemet vil være de samme som for referansealternativet.

7.2.5 Automatbane

Alternativet vil bidra til å bygge opp om intensjonene i kommunedelplanen for Fornebu. Med i alt sju holdeplasser på Fornebu gir alternativet en god flatedekning gjennom viktige byggeområder for kontor/næring, for senteret og i boligområdene. Automatbanens reduserte krav til avstand mellom bane og bebyggelse muliggjør en god integrering av stasjoner i bebyggelsen. Samtidig vil automatbanen kunne tilføre en positiv signaleffekt som bygger opp om områdets tiltenkte funksjon som et høyteknologisk arnested.

Selv om banen går i elevert trasé, vil den legge beslag i arealer langs ny Snarøyvei og i sløyfen ut mot Øksenøya (avsatt i reguleringsplanen), dessuten arealer til voghall/service på Fornebu nord. Alternativet vil ikke berøre eiendommer eller eksisterende bygninger for øvrig (ut over det som berøres av H-alternativet mellom Skøyen og Sandvika.).

Alternativet vil bidra til å fremme utbygging rundt Lysaker knutepunkt uten store beslag i arealene. Med sin svært høye reisefrekvens vil automatbanen bidra til at ulempen ved overgang til og fra tog minimaliseres.

Som følge av nytt dobbeltspor (H-alt) oppnås en betydelig støyavlastning langs Drammensbanen der 350 færre personer vil bli støyutsatt over anbefalt nivå. Automatbanen er i seg selv meget stillegående, og det antas at banen i seg selv ikke vil føre til støysjenanse. Forskjellen mht byggelinjer langs ny Snarøyvei vil imidlertid være nokså like referansealternativet, fordi øvrig trafikk legger premissene for støyemisjon og andre utslipp. Det kan imidlertid tenkes at automatbanen i elevert trasé vil kunne oppleves som sjenerende i forhold til innsyn til boliger langs linjen. Avbøtende tiltak bør evt vurderes i detalplanfasen.

Automatbanen vil, som en lett brukonstruksjon, ikke danne fysisk barriere, og den vil gå uten konflikter og i forhold til øvrig trafikk. Automatbane vil også, i større grad enn buss- og togbaserte alternativer, kunne bidra til en avlastning av vegtrafikken lokalt på Fomebu. I utgangspunktet vil en anta at alternativet derfor vil bedre trafikksikkerheten ut over referansealternativet.

Erfaringer fra liknende systemer i utlandet, som har vært i mange års drift, har vært positive mht sikkerhet og opplevd trygghet under reisen. Uten norske erfaringer er det likevel grunn til å spørre om brukerne vil oppleve et førerløst system like trygt i bruk som et system med fører, spesielt i relasjon til brukergrupper som barn, eldre og funksjonshemmede.

7.2.6 Bybane

Alternativet bygger opp under kommunedelplanens intensjoner på en bedre måte enn referansealternativet. Alternativets fortrinn er høy frekvens, god flatedekning og en positiv signaleffekt som følge av et høyverdig og "moderne" tilbud.

Med i alt sju holdeplasser på Fomebu gir alternativet en god flatedekning gjennom viktige bygeområder for kontor/næring, for senteret og i boligområdene. Siden traséen for bybanen er samordnet med nytt hovedveisystem på Fomebu, vil holdeplassene kunne lokaliseres i tilknytting til sentrale elementer i byplanen. Bybanen vil således være med på å bygge opp om kommuneplanens intensjoner på en sterkere måte enn referansealternativet. Trasevariant 3 vil gi bedret tilgjengelighet til bebyggelsen ved Teleplanlokket, men på bekostning av arealer nærmere Oksenøyakrysset. Trasevariantene 1 og 3 kan inkludere en holdeplass på nordsiden av E18 (ved Kværner).

En bybane knyttet til sporvognsnettet i Oslo vil bidra til økt attraktivitet og potensiale for utbygging på hele strekningen Fomebu-Skøyen. Slik sett har bybanen et større influensområde enn de øvrige alternativene.

Tiltaket vil bidra til å styrke Lysaker som knutepunkt. Som følge av bybanens større dekningsområde vil Lysaker bli enda viktigere som overgangssted. Med korte gangavstander og høy frekvens, vil overgangsulempene ved Lysaker bli små. Noe større arealbeslag synes i denne sammenhengen å være underordnet.

Som følge av nytt dobbeltspor (H-alt) oppnås en betydelig støyavlastning langs Drammensbanen der 350 færre personer vil bli støyutsatt over anbefalt nivå. Bybanetrafikken vil i seg selv, med i alt 400 passeringer per driftsdøgn, bli en premissgiver for støysituasjonen langs deler av traseen på Fomebu (utenfor ny Snarøyvei). Noe avhengig av trafikkvolum for øvrig, kan en konkludere med at avstandskravet på banesiden vil dobles. Støyskjermer må derfor vurderes som avbøtende tiltak ved utforming av detaljplanen. I korridoren Skøyen-Lysaker vil bybanen ikke påvirke støysituasjonen nevneverdig (stor bil- og togtrafikk).



Illustrasjon 7-3: Prinsipløsning for stasjon mellom Hydro og Vækerø – variant 2



Illustrasjon 7-4: Prinsipløsning for trasé og holdeplass under Oksenøykrysset – variant 2

Bybanen vil legge beslag i arealer langs ny Snarøyveit og i sløyfen ut mot Øksenøya (avsatt i reguleringsplanen) Variant 3 med bru over E18 og dagtrasé på Fornebu nord vil berøre fire eiendommer, og ett bolighus vil måtte rives. På strekningen Skøyen-Lysaker vil bybanen lagt i samlevei forbi Vækerø (basert på fortsatt bruk av eks E18) kreve beslag i arealer som i dag er grøntarealer, gang- og sykkelveg og næringsareal.

Bybanen vil bidra til å forsterke trafikkarealenes barrierevirkning, både på Fornebu og på strekningen Skøyen-Fornebu. I varianten som er basert på ny E18 vil likevel resultatet bli redusert barrierevirkning.

Bybane i egen trasé har lavere ulykkesrisiko enn buss (referansealternativet). Bybane vil også, i større grad enn buss- og togbaserte alternativer, kunne bidra til en avlastning av vegtrafikken lokalt på Fornebu. Forutsatt at ulykkesrisiko ved konfliktpunkter langs traseen forebygges gjennom gode løsninger, vil en anta at alternativet derfor bedre vil ivareta trafikksikkerheten enn referansealternativet. For brukerne er bybane kjent reisemiddel, og det oppleves som trygt i bruk (bl a fører tilstede, ingen brå bevegelser mv). Sett i forhold til referansealternativet vurderes bybanealternativet derfor som et sikrere system.

7.2.7 Jernbane J6/J7 - nytt dobbeltspor om Fornebu

Jernbanealternativene J6/J7 skiller seg fra referansealternativet med sin tyngre infrastruktur og med et større regionalt markedspotensiale som følge av direkte togtilbud. Etablering av J6/J7 vil derfor i større grad enn øvrige alternativer kunne bidra til å bygge opp Fornebu som et tyngdepunkt i regionen. Alternativet favoriserer næringsutbyggingen.

Stasjonen er lokalisert med god tilknytning til Telenors hovedbygg, mens tilgjengeligheten til planlagt senter og næringsområdet IT-Fornebu er ikke optimal. Stasjonsnære arealer får stor attraktivitet, trolig på bekostning av arealer i større avstand fra stasjonen. Tiltaket antas derfor å kunne bidra til å forskyve utbyggingens tyngdepunkt i forhold til kommunedelplanen. Flatedekningen for jernbanen på Fornebu blir liten, og en blir avhengig av gode supplerende busstilbud.

Alternativet J7 skiller seg fra referansealternativet ved at Lysaker nedgraderes som tyngdepunkt for kollektivreiser i korridoren. Det er imidlertid tvilsomt om det vil gi noe merkbar svekking av Lysaker. Lysaker ligger gunstig til på kommunegrensa mot Oslo, realisert og planlagt utbygging allerede tungt i gang og veg- og kollektivtilbudet vil fortsatt være godt. Bussterminal og økt lokaltogtilbud vil delvis kunne kompensere for tapet. Det Lysaker evt vil tape i utbyggingsmarkedet, vil neppe komme Fornebu til gode.

Nytt dobbeltspor vil gi støyavlastning langs eksisterende Drammensbane som følge av redusert togtrafikk i dagen. I J7 vil ca 350 færre personer være utsatt for

døgnequivivalente støynivå over 55 dBA. Avlastningen i J7 vil være mindre på grunn av mindre trafikkavlastning på eksisterende spor.

Alternativene medfører at sju bolighus må rives i Bestumområdet. For øvrig vil alternativene i sin helhet gå i fjelltunnel, og de berører følgelig ikke bebyggelse.

7.3 Fleksibilitet og etappeløsninger

Alternativene slik de foreligger vil i stor grad kunne etableres uavhengig av den planlagte utbyggingen på Fornebu. De mest fleksible alternativene vil også kunne etableres etappevis og i takt med øvrig utbygging. Det som skiller alternativene er ulik avhengighet av annen utbygging i korridoren, først og fremst ny E18 og planer for nytt dobbeltspor. Det vil også være ulike muligheter for etappevis utbygging og dermed muligheter for eventuelt å endre utbyggingsstrategi underveis.

For bussalternativet, automatbane, bybane og grenbane til Fornebu er det forutsatt at dobbeltspor H-alternativet med ny Lysaker stasjon/terminal bygges. Disse alternativene kan imidlertid også etableres uavhengig av nytt dobbeltspor i korridoren.

Referansealternativet

Alternativet er basert på bussbetjening med et rutetilbud som kan etableres og utvides i takt med den utbyggingen som skjer på Fornebu. Tiltaket kan gjennomføres uavhengig av andre tiltak i korridorens infrastruktur, og en kan evt skifte utbyggingsstrategi senere.

Bussalternativet

Alternativet vil kunne gjennomføres som en "etappe 2" i forlengelsen av referansealternativet. En beslutning om gjennomføring av bussalternativet vil derfor gi størst mulig uavhengighet i forhold til infrastrukturtiltak i Vestkorridoren. Bussalternativet den samme høye graden av fleksibilitet i forhold til utbyggingsstrategi som referansealternativet.

Grenbane til Fornebu

Alternativet er basert på tunnel, og det kan følgelig anlegges uavhengig av øvrig utbygging på Fornebu. Tiltaket vil kreve ny Lysaker stasjon, men kan for øvrig bygges uavhengig av nytt dobbeltspor i korridoren. Med Lysaker som en første etappe, vil en ha en fleksibilitet for senere endringer i utbyggingsstrategi.

Automatbane

Automatbane forutsetter at det anlegges en ny Lysaker stasjon/terminal, men kan bygges uavhengig av infrastrukturen for øvrig i Vestkorridoren. Alternativet kan bygges ut samtidig med annen utbygging på Fornebu, om ønskelig i to trinn, først mot Telenor og deretter videre ut mot senteret og Oksenøya.

Bybane

Tiltaket kan bygges uavhengig av nytt dobbeltspor i Vestkorridoren. Tiltaket kan anlegges samtidig med annen utbygging på Fornebu, om ønskelig i to trinn, først mot Telenor og deretter ut mot senteret og Oksenøya. Det vil være en avhengighet til anlegg av ny Lysaker terminal og tilpasninger ved Skøyen og videre mot Oslo sentrum og/eller Majorstua.

Bybanealternativet variant 1, basert på nedgradert E18, vil være helt bundet opp av framdriften i E18-anlegget på denne parsellen.

Det vil være mulig å etablere bybanen med en "første etappe" som skyttelbane mellom Lysaker og Fornebu. Det vil trolig kreve at det etableres en (midlertidig?) vognhall på Fornebu.

Jernbane J6/J7 - dobbeltspor om Fornebu

Nytt dobbeltspor J6/J7, kan anlegges uavhengig av øvrig utbygging på Fornebu.

Alternativene J6/J7 kan tenkes delt i to etapper, der første etappe bygges som en grenbane fra Skøyen til Fornebu. Etappen vil imidlertid ha en høy investeringsramme og en begrenset trafikanntytte knyttet til lokaltrafikk til Fornebu. Effekten av tiltaket kan bare oppnås med full utbygging videre mot Sandvika. Fleksibiliteten, forstått som muligheten til å endre utbyggingsstrategi underveis, vil derfor være minimal.

Tabell 7-1: *Fleksibilitet, oversikt over etapper og avhengigheter.*

Alternativ	Avhengigheter og nødvendige tiltak			
<i>Vurdering av konsekvens mht fleksibilitet</i>	Lysaker - Skøyen	Lysaker	Lysaker - Fornebu	Fornebu
Referansealternativet Meget stor grad av fleksibilitet mht tilpassing av kollektivtilbud til aktuell utbyggings-situasjon	Ingen tiltak	Ingen tiltak	Ingen tiltak	Ingen tiltak

Alternativer basert på H2B-alternativet for nytt dobbeltspor

Bussalternativet Stor fleksibilitet, omtrent som ref alt. <i>Ingen konsekvens (0)</i>	Utvidelse av kapasitet for buss på Skøyen	Ny bussterminal (kan evt tas som etappe 2)	Bygging av ny Snarøyvei med koll felt frem til Terminalkrysset	Etableres i takt med utbygging på Fornebu
Grenbane til Fornebu Stor fleksibilitet, omtrent som ref alt. <i>Ingen konsekvens (0)</i>	Ingen	Nystasjon og bussterminal	Avgrenning fra Drammensbanen, tunneler og stasjoner på Fornebu	Som for strekningen Lysaker - Fornebu
Automatbanealternativet Stor fleksibilitet, omtrent som ref alt. <i>Ingen konsekvens (0)</i>	Uavhengig av ny E18	Nyjernbanestasjon og terminal for buss og bane	Ny Snarøyvei med kollektivfelt frem til Terminalkrysset	Etableres samtidig med vegsystemet på Fbu. Kan bygges i to etapper
Bybanealternativet (alt 1, ny E18) Større avhengighet av tiltak i øvrig infrastruktur. Kan vanskelig deles i etapper. <i>Stor negativ konsekvens (---)</i>	Avhengighet til anlegg av ny E18 Framnes - Fornebu, ombygging av dagens E18 på strekningen m koll trasé	Jernbanestasjon og terminal for buss og bane	Kulvert under Ombygget E18 ved Kværner	Etableres samtidig med vegsystemet på Fbu. Kan bygges i to etapper
Bybanealternativet (alt 2, dagens E18) Noe større avhengighet til andre tiltak. <i>Liten negativ konsekvens (-)</i>	Bru over Lysakerelva og tunnel til Vækerø. Ombygging langs E18 og på Skøyen (evt etappe 2)	Jernbanestasjon og terminal for buss og bane. (evt etappe 1)	Tunnel Lysaker - Oksøyveien eller bru over E18 og dagtrasé på Teleplanlokket (evt etappe 1)	Etableres samtidig med vegsystemet på Fornebu. Kan bygges i to etapper

Alternativer for nytt dobbeltspor Skøyen – Sandvika om Fornebu

J6 – nytt dobbeltspor Liten avhengighet til andre tiltak, men mangler reell fleksibilitet mht etappeløsninger og endring av utbyggingsstrategi. <i>Stor negativ konsekvens (---)</i>	En evt 1. etappe Skøyen-Fornebu kan bygges, men etappen kan ikke stå på egne ben (lav N/K).	Lysaker stasjon med atkomster tilpasset fremtidig bebyggelse.		Fornebu stasjon med atkomster tilpasset fremtidig bebyggelse.
J7 – nytt dobbeltspor Som ovenfor, men uten Lysaker, enda mindre avhengighet til andre tiltak <i>Middels/stor negativ konsekvens (--/---)</i>	Som over. Noe lavere kostnader.	Ikke stasjon på Lysaker, men tverrslag mot Lilleakerveien	En evt 1. etappe Skøyen-Fornebu kan bygges, men etappen kan ikke stå på egne ben (lav N/K, men noe lavere kostnad enn J6)	som over

Tabell 7-1: Sammenstilling av samfunnsmessige konsekvenser - driftsfasen

Tema	Utbyggingsmønster og byutvikling	Støy og luftforurensing	Sosiale og velferdsmessige forhold	Fleksibilitet og etappeløsninger
Alternativer				
Referanse-alternativet	Bussbasert uten H2B og Lysaker. God flate-dekning på Fornebu, men gir ingen "signaleffekt" for ev utbyggere	Avstands krav for 60 dB v fasade 32-59 m ved ny Snarøyvei/ 11-16 m ved samlevei. 1.180 pers støy uttatt >55 dBA langs eks jernbane. CO ₂ -utslipp buss: 96 tonn/d (regionen)	Eks boligbebyggelse berøres ikke. Bussbetjening gir en tilfredsstillende brukervennlighet og trygghet.	Kan etableres uavhengig av andre tiltak som H-alt og Lysaker stasjon. Kan bygges ut i takt med øvrig utbygging

Alternativer basert på H-alternativ (H2B i Bærum) for nytt dobbeltspor Skøyen – Sandvika

Alle H-baserte alternativer	Styrker Lysaker som knutepunkt.	H-alternativet gir 350 færre personer støyutsatt (>55 dBA).	H-alt: 14 hus må rives, 19 hus vurderes revet.	H-alt kan bygges ut i etapper som hver for seg kan gi nytte
Bussalternativet	Se over. For øvrig som ref alt. <i>Liten pos konsekvens</i>	Se over. For øvrig som ref alt. <i>Stor pos konsekvens</i>	Se over. For øvrig som ref alt. <i>Middels neg konsek</i>	Som ref alt. <i>Ingen konsekvens</i>
	+	+++	--	0
Grenbane til Fornebu	Økt potensiale for næringsutvikling ved stasjonene Fbu, Dumpa og Stabekk. God regional tilknytting. <i>Stor pos konsekvens</i>	Red avstands krav for 60 dBA ved fasade: 2-3 m langs bussveier. CO ₂ -utslipp buss: - 4 % Støyr ed jernb (H-alt) <i>Stor pos konsekvens</i>	Berører eks hus v Myra og ev Stabekk (+H-alt). Sikrere enn ref alt, men utrygt på stasjoner. For øvrig som bussalt. <i>Middels neg konsek</i>	Kan bygges uavhengig bebyggelsen på Fbu, men vil kreve ny Lysaker stasjon. <i>Liten neg konsekvens</i>
	+++	+++	--	-
Automatbane	Høysynlighet, god "signaleffekt". Økt potensiale for næringsutbygging langs banen. <i>Middels pos konsek</i>	Red avstands krav for 60 dBA ved fasade: 2-3 m langs bussveier. CO ₂ -utslipp buss: - 5 % Støyr ed jernb (H-alt) <i>Stor positiv konsekvens</i>	Berører ikke hus lokalt. Antatt tilfredsstillende sikkerhet og brukervennlighet. <i>Liten neg konsek</i>	Kan bygges i to etapper, i takt øvrig utbygging. Kan også bygges uavhengig av H-alt. <i>Ingen konsekvens</i>
	++	+++	-	0
Bybane (ny E18)	Høy synlighet og signaleffekt. Stort influensområde (Skøy-Lysak). <i>Stor positiv konsekvens</i>	Økt avstands krav for 60 dB ved fasade: 12-16 m ved samleveger (avbøtende tiltak nødvendig). CO ₂ -utslipp buss: - 5 % <i>Middels pos konsek</i>	Høy brukervennlighet, og god sikkerhet. Noe økt barriere på Fornebu. Berører ikke hus lokalt. <i>Middels neg konsek</i>	Avhengig av ny E18. Avhengig av kontakt til øvrig sporvognsnett og linjer til Majst/sentrum. <i>Meget stor neg kons</i>
	+++	++	--	---
Bybane (dagens E18)	Høy synlighet og signaleffekt. Stort influensområde (Skøy-Lysak). <i>Stor positiv konsekvens</i>	Som over <i>Middels pos konsek</i>	Som over, men krever beslag i hus/ eiendommer (var 3). Trangt på strekningen Skøyen-Vækerø (areal beslag). <i>Middels / stor neg kons</i>	Uavhengig ny E18, Avhengig av kontakt til øvrig sporvognsnett og linjer til Majst/sentrum <i>Middels neg kons</i>
	+++	++	-- / ---	--

Alternativer for nytt dobbeltspor Skøyen – Sandvika, lagt om Fornebu

J6/J7 – nytt dobbeltspor, Lagt om Fornebu	Økt potensiale for næringsutvikling rundt stasjonene Fbu og Lysaker. (J7: bare Fbu). God regional tilknytting. Tynghdepunkt vil kunne forskyves ift kdp? <i>Stor pos konsekvens</i>	Gir 350 færre personer støyutsatt (>55 dBA). Avstands krav for 60 dB ved fasade reduseres 2-3 m langs bussveier. CO ₂ -utslipp buss: - 5 % <i>Stor pos konsekvens</i>	7 hus må rives. Høy sikkerhet på tog, men dype stasjoner kan oppleves utrygge? <i>Middels neg konsek</i>	Kan etableres uavhengig av andre tiltak og utbygging på Fornebu. Kan ikke deles i uavhengige etapper, som hver for seg gir nytte. Binder utbygg strategi. <i>Stor neg konsekvens</i>
	+++	+++	--	---