



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

BU-SAK 58/2011
BUT-SAK 13/2011

Bydelsutvalget

Dato: 13.05.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

2009/1492-

Silje Gitlestad 23401109

641

NYTT DOBBELTSPOR OSLO-SKI -OSLO KOMMUNES UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNINGEN

Bydelsadministrasjonen mottok 28.04.2011 "Nytt dobbeltspor Oslo-Ski. Oslo kommunes uttalelse til konsekvensutredningen." Saken er oversendt Bydel Gamle Oslo fra Plan- og bygningsetaten (PBE). Planen er tilgjengelig på Jernbaneverkets nettsider <http://www.jernbaneverket.no/follobanen>

Fristen for å komme med bemerkninger til saken er satt til 20.05.2011.

Konsekvensutredning med innkomne bemerkninger vil være grunnlag for å ta beslutning om endelig fastlegging av trasé som skal legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsforslag i de tre berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski.

Saksopplysninger

Forslagsstiller

Jernbaneverket (JBV) ved Utbyggingsdivisjonen har utarbeidet konsekvensutredningen og program for supplerende utredninger til reguleringsplaner, basert på fastsatt planprogram og foreliggende tekniske planer. Underdokumenter er utarbeidet av Dr.Ing. Aas-Jakobsen AS, ViaNova AS, Multiconsult AS og Norconsult AS, med bidrag fra NIVA, NIKU og Asplan Viak AS ved utredninger av deltemaer.

Bakgrunn

I forbindelse med en forventet befolkningsvekst på 30% frem mot 2025 i Oslo og Akershus, og et høyt belastet veinett i Oslo, må fremtidige jobbreiser foregå kollektivt, og fortrinnsvis med tog. Dagens Østfoldbane er sterkt overbelastet, og godstog etterspør kapasitet i den samme delen av døgnet som persontrafikken. Behovet for å styrke jernbanenes kapasitet i Sørkorridoren (Oslo-Ski) er derfor helt nødvendig.



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Telefon : 02180
Telefaks: 23431001
Bankkonto: 60040606079
Org.nr.: 974778742

Internett: www.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@bgo.oslo.kommune.no

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) omtales i St.meld. nr. 16 (2009) – Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Jernbaneverket legger NTP til grunn ved planlegging og bygging av det nye dobbeltsporet.

Planprogram for nytt dobbeltspor Oslo – Ski ble fastsatt av Samferdselsdepartementet (SD) 13. september 2010 etter at planprogrammet var forelagt Miljøverndepartementet (MD) i samsvar med § 8 om konsekvensutredninger. I planprogrammet er en rekke endringer gjennomført i henhold til fastsettingsbrevet med en rekke føringer fra SD, blant annet:

- Konsekvensutredningen skal være grunnlaget for valg av trasé.
- Alternativet med innføring til Oslo S ved Dyvekes vei utgår.
- Nytt dobbeltspor skal bygges med to separate løp.
- Planarbeidet må legges opp slik at nødvendige forberedende arbeider ved avgreiningpunktene (for forbindelsen Follobanen – Alnabru, ”Bryndiagonalen”) kan utføres samtidig som Follobanen bygges.
- JBV må vurdere hvilket godstrafikkvolum Østfoldbanen kan håndtere uten Alnabruforbindelsen fra Follobanen, og hvilke miljøkonsekvenser dette vil gi.

JBV bes videre om å vurdere hvilken betydning de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området vil ha for Follobanens innføring til Oslo S, bl.a. i tilknytning til en eventuell framtidig ny tunnelløsning i Oslo.

Tiltaksbeskrivelse

- Hovedmålet for utbyggingen av Follobanen er å øke jernbanens kapasitet både for person- og godstrafikken i Sørkorridoren (Oslo-Ski), og redusere reisetiden. Frekvensmålet med kvarterfrekvens på togtrafikken mellom Oslo og Ski vil om tiltaket gjennomføres oppnås, og kjøretiden mellom Oslo og Ski vil kunne halveres.
- Tiltaket planlegges gjennomført som et sammenhengende utbyggingstiltak med byggestart tidligst i 2013 og ferdigstilling tidligst i 2018.
- Bygging av Follobanen gir et firespors jernbanesystem (inkludert Østfoldbanen) mellom Oslo S og Ski. Follobanen skal bygges med to separate tunnellop, og skal gå i en sammenhengende dyp tunnel mellom Oslo og Ski uten mellomliggende stasjoner. Tiltaket er planlagt å ligge under terreng på hele strekningen fra Oslo S og fram til Ski, med korte dagstrekninger mellom Oslo S og Ekebergåsen og en kort dagstrekning nord for Ski stasjon.
- Samspillet mellom eksisterende Østfoldbane og Follobanen innebærer at lokaltogene vil trafikkere Østfoldbanen, mens raske region- og utenlandstog skal benytte Follobanen. Når Follobanen er tatt i bruk vil det teoretisk være mulig å kjøre godstog på den. De fleste godstog skal imidlertid til/fra Alnabru eller lenger nordover. Disse godstogene må benytte Østfoldbanen inntil Bryndiagonalen mellom Follobanen og Hovedbanen er bygget. Jernbaneverket har ambisjoner om en dobling av godstransport på bane innen 2020, og en stor andel av denne økningen vil belaste Østfoldbanen.
- Follobanen skal dimensjoneres for høy hastighet mellom Oslo S og Ski, og kan potensielt utgjøre første etappe i utbyggingen av en høyhastighetsbane (mot Gøteborg og Europa). Jernbaneverket har vurdert konsekvensene og effektene ved å dimensjonere Follobanen for en hastighet på både 200 km/t, 250 km/t med mulighet til å øke opp til 300 km/t.

- Det er ikke avgjort hvilken drivemetode som skal benyttes for tunnelene for Follobanen (sprenging eller boring). For utbygging av Follobanen er konvensjonell tunnelsprenging en kjent og godt utviklet drivemetode med lav risiko for uønskede hendelser. Tunnelbygging ved bruk av tunnelboremaskiner (TBM) er imidlertid ikke tidligere anvendt på jernbanetunneler i Norge. Samlet sett vil ulempene fra anleggsvirksomhet for nærmiljøene bli mindre ved TBM-drift enn vanlig drift.
- Med valgt to-løps tunnelkonsept vil det bli tatt ut 9,2 millioner tonn stein fra fjellet som kan brukes til pukk og maskinsand, samt eventuelt for betong- og asfaltproduksjon. Det kan også være aktuelt å kunne deponere masse (særlig finstoff) i permanent fylling.

Dobbeltspor gjennom Oslo kommune

Tiltaksområdet i Oslo kommune går fra Oslo S til grensen mot Oppegård. Strekningen i Oslo er delt i en ytterstrekning og en innerstrekning.

Ytterstrekningen omfatter strekningen fra tunnelpåslag i fjell i Ekebergåsen til kommunegrensen i sør. På denne strekningen vil traseen for Follobanen i hovedsak ligge i tunneler under Ekeberg, Nordstrandsplatået og Grønliåsen sør i kommunen.

Innerstrekningen omfatter strekningen mellom Oslo S og tunnelpåslag i fjell i Ekebergåsen.

Innføring til Oslo S – Loenga 3

I forslag til planprogram var to hovedalternativer for innføring til Oslo S foreslått:

A Dyvekes vei / Minneparken

B Loenga / Minneparken

Videre planarbeid, hensyn til innkomne bemerkninger til planprogrammet og tekniske undersøkelser har vist at Loenga-alternativene er de som best oppfyller de funksjonelle, tekniske og økonomiske mål som er gitt for prosjektet.

I planprogrammet ble det vurdert tre alternativer for Loenga. JBV har valgt å gå videre med alternativ Loenga 3, i en optimalisert versjon.

Innføringen av banen til Oslo S innebærer at det legges 3 spor (inngående og utgående Østfoldbane, samt inngående Follobane) gjennom Klypen i åpen trasé. Disse sporene vil grene ut til 6 spor under Bispegata. Det ligger jernbanespor i området i dag, men de nye sporene vil bli senket i forhold til dagens situasjon. Senkningen gjør det høydemessig mulig å etablere en overdekning med kulvert over sporene fra Bispegata og sørover til Østre strete.

Traseen for utgående Follobane er forutsatt etablert i eksisterende kulvert for Østfoldbanen under Ladegården. Den utgående Follobanen kan videre føres inn i Ekebergåsen på to ulike steder, enten bak bebyggelsen i Mosseveien, eller bak Oslo Hospital i Konows gate.

1) Vestalternativet

Trasé for utgående Follobane følger i dette alternativet en forlengelse av dagens Østbanekulvert. Den grener av i ny trasé lengre i syd, og føres under Mosseveien og Ekebergveien. Traseen føres inn i fjell i Ekebergåsen sør for Ekebergveien.

Ved valg av denne traseen vil noe av sporet for utgående Follobane gå i dagen i eksisterende Østfoldbanespor langs Gamlebyen gravlunden før den føres inn i kulvert ved Geita bru (ny avgreining i forhold til dagens situasjon).

Bebyggelsen i Mosseveien 6B og 8A og B vil bli sterkt berørt av en slik løsning, og må trolig innløses. Det må utredes nærmere om bygningene fortsatt kan brukes til boliger etter eventuelt gjennomføring av tiltak. Bebyggelsens fasader mot vest vil ikke endres selv om bygningen vil få endret bruk som følge av alternativet. Mosseveien 6 og 8 står oppført som bevaringsverdige bygninger på Byantikvarens gule liste.

2) Østalternativet gjennom Gamlebyen gravlund

Trasé for utgående Follobane følger en forlengelse av dagens Østfoldbanekulvert, men grener av i rett linje ved utløpet av kulverten og legges i ny trasé under Gamlebyen gravlund og Oslo Hospital. Traseen føres inn i fjell i Ekebergåsen sør for Konows gate.

Østalternativet med trasé gjennom gravlunden medfører at areal under bakken beslaglegges permanent og derfor ikke kan benyttes til graver (1000 m²). Om dagens Østfoldbanespor og trasé for Follobanen legges gjennom gravlunden gir det i følge forslagsstiler mulighet for omdisponering av areal for dagens jernbaneformål til gravlund (ca 7000 m²). Eksisterende Østfoldbanespor langs gravlunden kan nedlegges og tilgrensende areal mellom eksisterende jernbanetrasé og Geita bru kan også innlemmes i området. Bedring av turveiforbindelser i området kan være aktuelt.

Ved valg av denne traseen vil ikke noe av sporet for utgående Follobane gå i dagen før det er passert Ladegården på vei inn mot Oslo S.

Øst- versus Vestalternativet

Jernbaneverket vurderer det til at Østalternativet er det alternativet som har best jernbaneteknisk funksjonalitet. Follobanen vil kunne kjøre 8-13 sekunder raskere på dette alternativet i forhold til Vestalternativet, grunnet stigningsforhold og linjeføring. Østalternativet rangeres altså foran Vestalternativet når det kommer til jernbanetekniske forhold.

Vestalternativet rangeres foran Østalternativet når det gjelder konsekvenser for kulturminner, selv om Vestalternativet berører nyere tids kulturminner (boligbebyggelsen i Mosseveien). Østalternativet innebærer nemlig at fundamentene til fransiskanerklosterets kirke midlertidig må fjernes.

Vestalternativet rangeres foran Østalternativet når det gjelder konsekvenser for naturmiljøet, fordi Østalternativet medfører inngrep i det verdifulle parklandskapet i gravlunden, hvor gamle trær må fjernes. En stor lønn ved Oslo hospital må også fjernes ved Østalternativet. Samtidig økes grøntareal ved Østalternativet dersom avbøtende tiltak gjennomføres ved at grøntarealer innlemmes i gravlunden på bekostning av dagens skrotemark og jernbanearealer.

Konsekvenser for Bydel Gamle Oslo

- Anleggsfasen vil gi omfattende konsekvenser for Gamlebyen. Ved utformingen av tiltaket er det lagt vekt på i størst mulig grad å unngå konflikt med viktige kulturminner og kulturmiljøer, naturmiljøer og boligmiljøer. Det har i følge forslagsstiller vært viktig å utforme tiltaket slik at det bidrar positivt til en bedret situasjon i Gamlebyen både for kulturmiljøene og bruksverdien av parker og kulturmiljøer.
- Overdekning av Klypen er konsekvensutredet som et mulig avbøtende tiltak. En overdekning er ikke nødvendig for jernbanedriften, men Jernbaneverket ser på det som et positivt bidrag til byutviklingen i området. Konsekvensutredningen viser at uten

overdekning i Klypen vil det bli et betydelig økt støynivå i Klypen. Hvis Klypen blir overbygget fra Bispegata til Østre strete, vil dette frigjøre et areal på 8000 m², som kan benyttes til å knytte sammen ruinområdene og rekonstruere middelalderstrukturer. Full overdekning av Klypen vil strekke seg fra Bispegata til Loenga. Det må vurderes hvilken utstrekning av overdekningen som samsvarer best med et eventuelt rekonstruert middelalderterreng.

- Tiltaket i Klypen gjør det teknisk og fysisk umulig å gjenåpne Alna gjennom Klypen på terrengnivå. I området hvor det er foreslått å gjenåpne Klypen vil det gå to dype spor som skal under Loenga, og et spor i dagens Østfoldbanetrasé. Det vil være mulig å etablere en dykket løsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet.
- I forlengelsen av Klypen inn mot Oslo S vil seks spor føre til en mer intens bruk av arealene i Haven og økt barrierenvirkning. Tilgjengeligheten til området reduseres ved at det blir økt jernbanetraffikk som medfører krav til sikkerhet. Støybelastningen i området vil øke.
- I traseen for utgående Follobane i Østfoldbanens eksisterende kulvert under Ladegården, kan det være aktuelt å gjennomføre oppgradering av kulverten for driftsspor til Lodalen. Dette innebærer tunge anleggsarbeider tett på historiske bygg og omgivelser ved Ladegården. Det ønskes å demontere Bisp Nikolas kapell i anleggsfasen og sette dette opp igjen etter at kulvert for utgående Follobane er etablert. Det er aktuelt å forlenge kulverten slik at det dannes et større plassrom for bygningene rundt Ladegården, og for eksempel utvide Ladegårdens barokkhage.
- Framtidig løsning for den lokale kollektivtrafikken gjennom Gamlebyen forutsetter at trikken i Schweigaards gate flyttes til Dronning Eufemias gate og Bispegata, med tilkobling til sporsystemet i Oslo gate innen 2013. Dette betyr at trikken trolig blir borte fra Oslo gate forbi Ladegården før anleggsarbeidene starter opp.
- I følge konsekvensutredning må vurderingene av de helsemessige konsekvensene befolkningen som er berørt av anleggstrafikk vil få, utredes i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen når byggemetoder er endelig avklart.

Rigg- og anleggsområder

For å gjennomføre utbyggingen er det nødvendig å etablere riggområder (områder for rigging av utstyr, brakkerigger og lagerarealer og plass for verkstedstelt). Anleggsområder er der hvor anleggsvirksomheten skjer, enten med bygging eller tunneldrift. Tverrslag er tunneler som etableres for å gi atkomst til jernbanetunnelen for drift og uthentning av steinmasser. Tverrslagene kan seinere brukes til evakuering, inspeksjon og drift av anlegget.

Bydelen vil være berørt av anleggstrafikk i hele byggeperioden, og tiltaket vil gi negative konsekvenser for nærmiljøet. I forhold til massetransport i forbindelse med fjerning av steinmasser fra fjellet vil deler av gatenettet i Gamlebyen merke økning av trafikk på dagtid.

I Bydel Gamle Oslo er følgende rigg- og anleggsområder valgt ut:

1) Middelalderparken og Klypen (rigg- og anleggsområde)

Området omfatter de arealene som i dag er i bruk til parkering o.a. kommersiell virksomhet, samt sporområdet i Klypen.

2) Loenga (anleggsområde)

Området omfatter Loenga stasjon og sporområdene i Loenga. Atkomst skjer fra Oslo gata ved Geita bru.

3) Oslo gate 22 (rigg- og anleggsområde)

Området omfatter arealet mellom Loenga og Østfoldbanen samt Østfoldbanens trasé. Atkomst skjer fra Oslo gate ved Geita bru.

4) Sporområdet på Oslo S – ”Haven” (rigg- og anleggsområde)

Området omfatter hele jernbanearealet sør for sporene til Østfoldbanen og Lodalen. Atkomst skjer fra Trelastgata og fra Bispegata.

5) Ladegården (anleggsområde)

Området omfatter dagens sporområde og Bisp Nikolas kapell. Atkomst skjer via Oslo gate 3.

6) Oslo gate 3 (rigg- og anleggsområde)

Området omfatter arealet over ”Nordre tomter spor”, mellom Hovedbanen og sporene til Lodalen. Eiendommer eies av Jernbaneverket.

7) Konows gate 1-3 og del av 5 – ”Vikingtomta” (rigg- og anleggsområde). I dette området vil man få tverrslagtunnel på eiendommen Konows gate 5. Tverrslaget skal anvendes til å drive (bore eller spreng) de innerste deler av tunnelstrekninger for Follobanen.

Konsekvenser for gjeldende planer og pågående planprosesser

Fornminneområdet Middelalderbyen blir særlig berørt av planen. Områdene har levninger fra middelalder og nyere tid som kommer inn under bestemmelsene i kulturminneloven. Området i tilknytning til Middelalderparken er regulert til bevaringsområde/park og jernbaneformål.

Reguleringsplan for Kulturhistorisk museum er fremmet med to alternativer som begge vil bli berørt av vedtaket. Jernbaneverket har fremmet innsigelse til planen. Planlegging og prosjektering av jernbanetiltak og Kulturhistorisk museum må koordineres. Borgen er forutsatt revet i planene for Kulturhistorisk museum. Samtlige alternative jernbaneinnføringer til Oslo S vil medføre at Borgen må rives. Tiltakets konsekvenser for forslag til Reguleringsplan for nytt Kulturhistorisk museum er uavklart.

Reguleringsplan for Bjørvika – Bispevika – Lohavn

Planområdet for nytt sporområde tangerer og overlapper til dels plangrensen for Bjørvikareguleringen. Det er behov for koordinering av behovet for sporområder og regulert utbyggingsområde. Tiltaket vil komme i konflikt med intensjonene i forhold til Hovinbakkens løp.

Forslag til Kommunedelplan for Alna miljøpark

Alna foreslås gjenåpnet og ført langs Dyvekes vei og langs jernbanen fra Dyvekes bro til Middelalderparken. Jernbaneverket har fremmet innsigelse til deler av strekningen fra Dyvekes bro til vannspeilet i Middelalderparken.

Konowsgate 1-3, forslag til reguleringsplan (”Vikingtomten”)

Tiltaket er i konflikt med foreslått regulering (til boliger i kombinasjon med en mindre andel næring) i perioden 2012 til 2018 da Konows gate 1 -3 er planlagt brukt som rigg- og anleggsområde.

Konsekvenser – støy m.m.

Konsekvensutredningen er basert på tunneldrift med konvensjonell sprengning fordi omfanget er størst og konfliktene flere ved valg av denne metoden.

1) Støy, vibrasjoner og rystelser

Det er vurdert fremtidig støybelastning som følge av Follobanen på strekningen fra Ekebergåsen og inn til Oslo S.

Klypen vil uten avbøtende tiltak (overbygning) få vesentlig økning av jernbanestøy i omkringliggende områder.

Vestalternativet gir størst negative konsekvenser mht støy, strukturlyd og vibrasjoner. Østalternativet rangeres derfor foran Vestalternativet når det gjelder disse temaene.

2) Grunnforhold

Ytterstrekningen er en ren tunnelstrekning, og det er ingen forhold som er relevante å utrede. Grunnforholdene i Gamlebyen tilsier at anleggsgjennomføring og konstruksjoner må gjennomføres med innebygde tiltak som skal hindre grunnbrudd, varige setninger på tilgrensede konstruksjoner og for Follobanens konstruksjoner. På innerstrekningen må kulverter, trau og støttemurer fundamenteres med peler.

3) Teknisk-økonomiske konsekvenser

I forhold til overdekning av Klypen er finansieringen av lokk-konstruksjoner og terrengtilpasninger ikke avklart.

4) Vannlekkasjer i tunnel

I Middelalderparken, Minneparken/St.Halvards plass og Gamlebyen gravlund med omgivelser er det risiko for grunnvannsenkning uten avbøtende tiltak. Sannsynligvis vil kulturlag som er avhengig av et stabilt grunnvannsnivå bli påvirket. Små endringer i grunnvannsnivå kan ha betydning for bevaring av kulturlagene.

Tidligere vedtak

I BU-sak 20/2010 Nytt dobbeltspor Oslo- Ski – Planprogram til offentlig ettersyn vedtok BU følgende:

1. *Bydelsutvalget viser til bydelens uttalelse til planinitiativet i desember 09. Bydel Gamle Oslo er et av Oslos tetttest befolkede områder. Bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski vil medføre store ulemper for befolkningen i Gamlebyen i anleggsfasen. Bydelsutvalget ber derfor om at det legges stor vekt på å minimere de negative konsekvensene tiltaket vil ha for nærmiljøet ved valg av alternativ.*

2. *Bydelsutvalget er skeptisk til Dyvekes vei-alternativet, siden dette alternativet antagelig vil generere flest ulemper for befolkningen i Bydel Gamle Oslo og nabobydelene, både i forhold til støy, oppgraving av Dyvekes vei og Minneparken.*
3. *Bydelsutvalget mener man uansett alternativ må sørge for å skjerme rekreasjonsområdene som blir berørt mest mulig i anleggsfasen.*
4. *Begge de foreslåtte anleggsområdene/tverrslag/riggområdene har en beliggenhet som vil berøre et stort antall personer i en lang tidsperiode. Både boliger, rekreasjonsområder og barnehager vil bli berørt. Bydelsutvalget mener det er uakseptabelt å legge et tverrslag/riggområde i Kværnerdalen bl.a fordi områdets skålforn vil medføre spredning av støy til store omliggende boligområder og fordi området i utgangspunktet er både støyutsatt og sterkt forurensset. Bydelsutvalget mener evt. anleggsområder må plasseres på en måte som er minst mulig skjemmende visuelt og hvor det blir færrest mulig ulemper for boliger og rekreasjonsarealer*
5. *Bydelsutvalget mener det må gjøres avbøtende tiltak for å begrense støy og vibrasjoner fra tiltaket både i anleggsperioden og når prosjektet er ferdig bygget mest mulig, samt sørges for at luftforurensning i form av støv håndteres.*
6. *Bydelsutvalget mener det må legges mer vekt på helsemessige påkjenninger grunnet støy og vibrasjoner fra anleggsarbeidene og det må legges vekt på at rekreasjonsområdene skjermes mest mulig i anleggsperioden siden det har stor betydning for befolkningens helse at de har tilgang til rekreasjonsarealer. Bydelsutvalget mener det må redegjøres for hvordan man skal skjerme rekreasjonsområdene i anleggsfasen og hvor store inngrepene vil bli i omfang. Bydelsutvalget mener de ikke prissatte konsekvenser i langt større grad bør ta for seg de helsemessige påkjenningene tiltaket vil medføre for befolkningen.*
7. *Hvis man velger Loenga-alternativet, mener Bydelsutvalget sporene bør legges i kulvert med rekonstruert naturlig terreng sør for Bispegata. De økonomiske forholdene rundt dette må avklares så fort som mulig for å sikre gjennomføring.*
8. *Bydelsutvalget vil gjøre oppmerksom på følgende i planprogrammet. På side 82 under utredningstema støy, vibrasjoner og rystelser må det tas med at Bydel Gamle Oslo også er berørt av støy, vibrasjoner og rystelser fra dagens Østfoldbane. Under Konsekvenser i anleggsperioden, arealbruk for rigg- og anleggsområder må det spesifiseres at støy og støv-problematikk må utredes. Bydelsoverlegen har vært konferert i saksbehandlingen og har ingen kommentarer utover bydelsdirektørens.*
9. *Bydelsutvalget mener det er viktig ved valg av løsning for dobbeltspor Oslo – Ski å legge til rette for en utvikling av jernbanesystemet i Oslo sentrum, slik at man ikke vanskeliggjør alternative fremtidige jernbaneløsninger, som f.eks en jernbanering i Oslo sentrum, eller en senkning av sporene på Oslo S til et nivå under Akerselva, slik Bydelsutvalget gjentatte ganger har krevet at må utredes.*
10. *Det må legges stor vekt på miljø- og klimavennlige løsninger.*

11. Det bør velges løsninger som gjør det mulig å føre Alnaelva opp i dagen på en god måte og det må gjøres utredninger i forhold til evt. jordforurensning og utslipp til omgivelsene.

Bydelsdirektørens kommentarer:

1. Hvis Østalternativet blir valgt som trasé for utadgående Follobane, mener bydelsdirektøren at de avbøtende tiltak som vurderes i konsekvensutredningen må gjennomføres, slik at areal for dagens jernbaneformål på 7000 m² blir innlemmet i gravlunden. Oslo Hospital må få erstatningslokaler dersom støyforholdene blir veldig belastende i anleggsperioden.
2. Hvis Vestalternativet blir valgt som trasé for utadgående Follobane vil dette ha som konsekvens for nærmiljøet at bevaringsverdige bygninger i Mosseveien må innløses og beboerne må få erstatningsboliger. Noe av den utgående Follobanen vil bli liggende i dagen ved Geita bru, noe man unngår ved Østalternativet. På tross av dette sparer man nærmiljøet for store og langvarige utgravinger i gravlunden og ved Oslo Hospital.
3. Bydelsdirektøren er positiv til at Follobanen sikrer et bedre kollektivtransporttilbud i Oslo. Samtidig vil byggingen av Follobanen berøre bydelens befolkning sterkt, spesielt i Gamlebyen. Etttersom man vet at belastningene ved anleggsvirksomhet for nærmiljøene blir mindre ved TBM-drift (tunnelboring) enn vanlig drift, ber bydelsdirektøren om at en slik metode vurderes nøye.
4. Bydelsdirektøren er positiv til full overbygning av Klypen. Ved overbygning av Klypen vil middelalderlandskapet bli mer lesbart og rekreasjonsområdet bli kvalitativt bedre i både utstrekning og form, noe som er positivt for bydelens befolkning.
5. De økonomiske forholdene rundt overdekning av Klypen må avklares så raskt som mulig for å sikre gjennomføring.
6. Bydelsdirektøren ønsker at det utredes nærmere omkring mulighetene for å etablere en dykket løsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet.
7. Oslo Ladegård vil bli sterkt berørt av tiltaket, og må sikres godt i anleggsperioden. Bydelsdirektøren mener at det bør være en forutsetning at kulverten ved Ladegården forlenges slik at barokkhagen kan utvides.
8. Det må gjøres avbøtende tiltak for å sikre stabilt grunnvannsnivå, slik at kulturlagene i Gamlebyen ikke blir negativt påvirket.
9. Bydelsdirektøren ønsker at det inngås dialog med Kulturhistorisk museum i forhold til en fremtidig mulighet for anlegging av museet i området omkring Middelalderparken.
10. Bydelsdirektøren mener at det i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen må gjøres en grundig utredning av hva de helsemessige konsekvensene innebærer for befolkningen som er berørt av anleggstrafikk. Mange boliger i Bydel Gamle Oslo vil bli berørt av anleggsarbeid i en periode på flere år. Riggområdene og jernbanen ligger tett

opptil boliger. Et viktig avbøtende tiltak for berørte boliger og arbeidsplasser, vil være å tilby alternativt kontor/overnatting for beboere og arbeidstakere som har behov for det. I enkelte tilfeller kan det av helsehensyn, være behov for å tilby beboere alternativt oppholdssted over en lengre periode av gangen. Det forutsettes at Jernbaneverket gir tilbud om dette i forbindelse med søknad om dispensasjon fra støvforskriften i Oslo.

11. Oslo Hospital og Gamlebyen barnehage Oslo gate 17-21 er sårbare virksomheter når det gjelder støy. Begge virksomheter kan bli svært berørt av støy i anleggsperioden. Dersom støynivået tilsier det må driften flyttes. Det må tilrettelegges for trafikksikre tilførselsveier til barnehagen.
12. Bydelsdirektøren bemerker at Arups gate og Geita bru er skolevei for mange skolebarn, og det er viktig at det gjøres tiltak som sikrer en trygg skolevei i anleggsperioden. Jernbaneverket bør gå i dialog med skolen for å finne gode løsninger.
13. Bydelen er kjent med at det forekommer store vibrasjoner (over grenseverdiene i Teknisk forskrift NS 8176) i leiligheter i krysset Oslo gate Bispegata når store kjøretøy passerer. Dersom det planlegges anleggstrafikk her, må det utredes nærmere om lokale veier og bygninger tåler belastninger fra den økte trafikken.
14. Oslo gate 1 må ikke benyttes som riggområde om natten. Jernbaneverket har benyttet dette riggområdet nattetid siden 2007 i forbindelse med ulike prosjekter, noe som i stor grad har berørt de nærmeste beboerne. Bydelsoverlegen har nylig tatt initiativ overfor Jernbaneverket for å finne langsiktige løsninger for naboer til dette riggområdet.

Bydelsdirektøren tar ikke stilling til trasévalg gjennom Gamlebyen for utgående Follobane, men legger de to alternativene fram slik at bydelsutvalget kan ta stilling til trasévalg.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Bydelsutvalget anbefaler at Østalternativet blir valgt som trasé for utgående Follobane. Dette alternativet vil på kort sikt ha store negative konsekvenser for nærmiljøet, med store utgravinger i gravlunden og ved Oslo Hospital. På lengre sikt anses likevel dette alternativet som det beste fordi areal ved Geita bru regulert til jernbaneformål på 7000 m² blir innlemmet i gravlunden.

Alternativt punkt 1

1. Bydelsutvalget anbefaler at Vestalternativet blir valgt som trasé for utgående Follobane. Dette alternativet vil ha som konsekvens for nærmiljøet at bevaringsverdige bygninger i Mosseveien må innløses og beboerne må få erstatningsboliger. Noe av den utgående Follobanen vil bli liggende i dagen ved Geita bru, noe man unngår ved Østalternativet. På tross av dette sparer man nærmiljøet for store og langvarige utgravinger i gravlunden og ved Oslo Hospital, og bydelsutvalget anser derfor Vestalternativet som det beste alternativet.

2. Bydelsutvalget er positiv til at Follobanen sikrer et bedre kollektivtransporttilbud i Oslo. Samtidig vil byggingen av Follobanen berøre bydelens befolkning sterkt, spesielt i Gamlebyen. Ettersom man vet at belastningene ved anleggsvirksomhet for nærmiljøene blir mindre ved TBM-drift (tunnelboring) enn vanlig drift, ber bydelsutvalget om at en slik metode vurderes nøye.
3. Bydelsutvalget er positive til full overbygning av Klypen. Ved overbygning av Klypen vil middelalderlandskapet bli mer lesbart og rekreasjonsområdet bli kvalitativt bedre i både utstrekning og form, noe som er positivt for bydelens befolkning.
4. De økonomiske forholdene rundt overdekning av Klypen må avklares så raskt som mulig for å sikre gjennomføring.
5. Bydelsutvalget ønsker at det utredes nærmere omkring mulighetene for å etablere en dykket løsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet.
6. Oslo Ladegård vil bli sterkt berørt av tiltaket, og må sikres godt i anleggsperioden. Bydelsutvalget mener at det bør være en forutsetning at kulverten ved Ladegården forlenges slik at barokkhagen kan utvides.
7. Det må gjøres avbøtende tiltak for å sikre stabilt grunnvannsnivå, slik at kulturlagene i Gamlebyen ikke blir negativt påvirket.
8. Bydelsutvalget ønsker at det inngås dialog med Kulturhistorisk museum i forhold til en fremtidig mulighet for anlegging av museet i området omkring Middelalderparken.
9. Bydelsutvalget mener at det i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen må gjøres en grundig utredning av hva de helsemessige konsekvensene innebærer for befolkningen som er berørt av anleggstrafikk. Mange boliger i Bydel Gamle Oslo vil bli berørt av anleggsarbeid i en periode på flere år. Riggområdene og jernbanen ligger tett opptil boliger. Et viktig avbøtende tiltak for berørte boliger og arbeidsplasser, vil være å tilby alternativt kontor/overnatting for beboere og arbeidstakere som har behov for det. I enkelte tilfeller kan det av helsehensyn, være behov for å tilby beboere alternativt oppholdssted over en lengre periode av gangen. Det forutsettes at Jernbaneverket gir tilbud om dette i forbindelse med søknad om dispensasjon fra støyforskriften i Oslo.
10. Oslo Hospital og Gamlebyen barnehage Oslo gate 17-21 er sårbare virksomheter når det gjelder støy. Begge virksomheter kan bli svært berørt av støy i anleggsperioden. Dersom støynivået tilsier det må driften flyttes. Det må tilrettelegges for trafiksikre tilførselsveier til barnehagen.
11. Bydelsutvalget bemerker at Arups gate og Geita bru er skolevei for mange skolebarn, og det er viktig at det gjøres tiltak som sikrer en trygg skolevei i anleggsperioden. Jernbaneverket bør gå i dialog med skolen for å finne gode løsninger.
12. Bydelen er kjent med at det forekommer store vibrasjoner (over grenseverdiene i Teknisk forskrift NS 8176) i leiligheter i krysset Oslo gate Bispegata når store kjøretøy passerer. Dersom det planlegges anleggstrafikk her, må det utredes nærmere om lokale veier og bygninger tåler belastninger fra den økte trafikken.

13. Oslo gate 1 må ikke benyttes som riggområde om natten. Jernbaneverket har benyttet dette riggområdet nattetid siden 2007 i forbindelse med ulike prosjekter, noe som i stor grad har berørt de nærmeste beboerne. Bydelsutvalget har nylig tatt initiativ overfor Jernbaneverket for å finne langsiktige løsninger for naboer til dette riggområdet.

Bydel Gamle Oslo



Lasse Østmark
bydelsdirektør



Randi Nagelhus
avdelingssjef

VEDLEGG:

1. Oversendelsesbrev PBE, 4 sider
2. Konsekvensutredning for Follobanen



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

SCANNET

Bydelsutvalget i Bydel Gamle Oslo
v/bydelsadministrasjonen
Pb. 9406 Grønland
0135 Oslo
INTERNPOST

BYDEL GAMLE OSLO		
Saksnr.	09/1492	
Dato	6 MAI 2011	
Saksbeh.	SIGI	
Arkivnr.: 641	Dok.nr.:	15
Avskr.måte	Sign.:	

Kopi HERB ✓

Dato: 02.05.2011

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201006489-52 Saksbeh: Mai- Lin Rue
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.1

NYTT DOBBELSPOR OSLO – SKI OSLO KOMMUNES UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNINGEN

Det vises vårt brev av 28.04.2011 og vedlagt følger hovedrapport til konsekvensutredningen i papirformat.

Tilhørende temarapporter ligger tilgjengelig på internett: <http://www.jernbaneverket.no/follobanen>

Eventuelle bemerkninger til saken sendes Plan- og bygningsetaten innen **fredag 20. mai**. Prosjektet har en stram fremdrift, og Plan- og bygningsetaten må derfor be om at fristen overholdes.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Avdeling for byutvikling
Infrastruktur

Likelydende brev sendt til:

Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Postboks 491 Sentrum, 0105 OSLO,
postmottak@eby.oslo.kommune.no

Boligbygg Oslo KF, Postboks 1192 Sentrum, 0107 OSLO, postmottak@boligbygg.no

Omsorgsbygg Oslo KF, Postboks 2773 Solli, 0201 OSLO, postmottak@oby.oslo.kommune.no

Undervisningsbygg Oslo KF, Postboks 6473 Etterstad, 0605 OSLO, postmottak@ubf.oslo.kommune.no

Gravferdsetaten, Postboks 2674 St. Hanshaugen, 0131 OSLO, postmottak@gfe.oslo.kommune.no

Kulturetaten, Postboks 1453 Vika, 0116 OSLO, postmottak@kul.oslo.kommune.no

Utdanningsetaten, Postboks 6127 Etterstad, 0602 OSLO, postmottak@ude.oslo.kommune.no

Beredskapsetaten, Arne Garborgs plass 1, 0179 OSLO, postmottak@ber.oslo.kommune.no

Brann- og redningsetaten, Arne Garborgs plass 1, 0179 OSLO, postmottak@bre.oslo.kommune.no

Energigjenvinningsetaten, Postboks 54 Mortensrud, 1215 OSLO, postmottak@ege.oslo.kommune.no

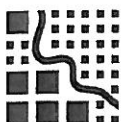
Enøksetaten, Sommerrogata 1, 0255 OSLO, postmottak@ene.oslo.kommune.no

Friluftsetaten, Postboks 1443 Vika, 0115 OSLO, postmottak@fri.oslo.kommune.no

Idrettsetaten, Postboks 716 Sentrum, 0106 OSLO, postmottak@idr.oslo.kommune.no

Renovasjonsetaten, Postboks 4533 Nydalen, 0404 OSLO, postmottak@ren.oslo.kommune.no

Trafikketaten, Postboks 9336 Grønland, 0135 OSLO, postmottak@tet.oslo.kommune.no



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Bankgiro: 6003.05.58920
Org.nr.: 971 040 823 MVA

Samferdselsetaten, Postboks 6703 Etterstad, 0609 OSLO, postmottak@sam.oslo.kommune.no
Vann- og avløpsetaten, Postboks 4704 Sofienberg, 0506 OSLO, postmottak@vav.oslo.kommune.no
Oslo Havn KF, Postboks 230 Sentrum, 0103 OSLO, postmottak@hav.oslo.kommune.no
Barne- og familieetaten, Postboks 6726 St. Olavs plass, 0130 OSLO, postmottak@bfe.oslo.kommune.no
Helse- og velferdsetaten, Postboks 30 Sentrum, 0101 OSLO, postmottak@hev.oslo.kommune.no
Bydel Gamle Oslo, Postboks 9406 Grønland, 0135 OSLO, postmottak@bgo.oslo.kommune.no
Bydel Gamle Oslo, v/ barnas repr i plansaker, Postboks 9406 Grønland, 0135 OSLO,
postmottak@bgo.oslo.kommune.no
Bydel St.Hanshaugen, Postboks 6999 St. Olavs plass, 0130 OSLO, postmottak@bsh.oslo.kommune.no
Bydel Nordstrand, Postboks 98 Nordstrand, 1112 OSLO, postmottak@bns.oslo.kommune.no
Bydel Nordstrand, v/ barnas repr i plansaker, Postboks 98 Nordstrand, 1112 OSLO,
postmottak@bns.oslo.kommune.no
Bydel St.Hanshaugen, v/ barnas repr i plansaker, Postboks 6999 St. Olavs plass, 0130 OSLO,
postmottak@bsh.oslo.kommune.no
Bydel Søndre Nordstrand, Postboks 180 Holmlia, 1203 OSLO, postmottak@bsn.oslo.kommune.no
Bydel Søndre Nordstrand, v/ barnas repr i plansaker, Postboks 180 Holmlia, 1203 OSLO,
postmottak@bsn.oslo.kommune.no
Bydel Østensjø, Postboks 157 Manglerud, 0612 OSLO, postmottak@bos.oslo.kommune.no
Byantikvaren, Postboks 2094 Grünerløkka, 0505 OSLO, postmottak@bya.oslo.kommune.no
Ruter AS, Kollektivtrafikk for Oslo og Akershus, Postboks 1030 Sentrum, 0104 OSLO, post@ruter.no
Fylkesrådet for funksjonshemmede, Postboks 30 Sentrum, 0101 OSLO,
postmottak@hev.oslo.kommune.no
Det sentrale eldreråd, Postboks 30 Sentrum, 0101 OSLO, postmottak@hev.oslo.kommune.no
Hafslund Fjernvarme AS, Drammensveien 144, 0247 OSLO, Firmapost.fjernvarme@hafslund.no
Hafslund Nett AS, Drammensveien 144 Skøyen, 0247 OSLO, firmapost@hafslund.no

Kopi til:

Byrådsavdeling for byutvikling, Rådhuset, 0037 OSLO, postmottak@byr.oslo.kommune.no



Høringsinstanser

Henvendelse til: Terje Vegem
Tlf.: 91 65 61 30
Faks:
E-post: TEV@jbv.no

Dato: 28.04.2011
Saksref.: 10/00983 SJU 501
Deres ref.:
Vedlegg: 1

Konsekvensutredning for Follobanen, nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Jernbaneverket oversender Konsekvensutredning med program for supplerende utredninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Follobanen.

Jernbaneverket varsler samtidig at konsekvensutredning for Follobanen, nytt dobbeltspor Oslo – Ski, legges ut til offentlig ettersyn i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger § 10, i perioden 28. april til 17. juni 2011.

Konsekvensutredningen er gjennomført etter fastsatt planprogram basert på tilgjengelig grunnlag fra tekniske planer. Planprogrammet for nytt dobbeltspor Oslo – Ski ble fastsatt i samsvar med § 18 i forskrift om konsekvensutredninger og forelagt Miljøverndepartementet i samsvar med § 8 den 13. september 2010. Planprogram med merknadsbehandling er tilgjengelig på Jernbaneverkets nettside: www.jernbaneverket.no/follobanen

Med Follobanen øker antallet spor mellom Oslo og Ski fra to til fire. I dag er kapasiteten på Østfoldbanen overbelastet. Fire spor til Oslo vil sørge for flere tog - raskere tog - som kommer når de skal. Follobanen kan kombineres med høyhastighetstog til kontinentet.

Follobanen er planlagt med:

- To tunnelløp
- Dyp tunnel uten dagsone ved Taraldrud
- Tilpasset høyhastighetstog
- Østre alternativ inn mot Ski stasjon
- Innføring til Oslo S via Loenga
- Avgreninger av spor til Bryndiagonalen, en ny forbindelse mellom Follobanens tunnel og godssporet mot Alnabru
- Avgreninger av spor til ny, mulig høyhastighetsbane nord for Ski stasjon

Det nye dobbeltsporet skal i hovedsak bygges i tunnel, med unntak av en kort dagstrekning nord for Ski stasjon og ved Oslo S. I Gamlebyen i Oslo er det to, alternative løsninger for utgående Follobane, samt forslag til løsning for lokk over banen i Middelalderparken. Jernbaneverket anbefaler at det her bygges lokk over banen. Videre omfatter konsekvensutredningen nødvendige arealbehov, både midlertidige og permanente, for å gjennomføre anleggsarbeidene og for senere drift, vedlikehold og beredskap.

Konsekvensutredningen inneholder også programmer for supplerende utredninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet i den enkelte kommune. Konsekvensutredningen med tilhørende bemerkninger etter offentlig ettersyn vil ligge til grunn for Samferdselsdepartementets endelige valg og godkjenning av trasé. Jernbaneverket vil deretter utarbeide reguleringsplaner for Follobanen i kommunene Oslo, Oppegård og Ski.

Jernbaneverket oppfordrer til innspill til valg av alternativ, samt merknader til konsekvensutredningen og forslag til program for supplerende utredninger til reguleringsplanarbeidet.

Konsekvensutredningen med tilhørende temarapporter finnes på Jernbaneverkets nettside: www.jernbaneverket.no/follobanen

Ved spørsmål, ta kontakt med Jernbaneverket ved arealplanleder

Terje Vegem:

Tlf: 916 56 130

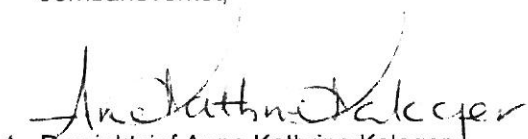
Tev@jbv.no

Merknader til Konsekvensutredningen sendes innen 17. juni 2011 skriftlig til: follobanen@jbv.no

eller

Jernbaneverket Utbygging,
Postboks 217 Sentrum
0103 Oslo.

Med vennlig hilsen
Jernbaneverket,


Prosjektsjef Anne Kathrine Kalager