



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Bydelsutvalget

BU-sak 104/2012
BUK-sak 21/2012

Dato: 13.08.2012

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
2009/1492-

Saksbeh:
Annie Mette Riis, 23431109

Arkivkode:
641

**NYTT DOBBELTSPOR OSLO - SKI - FORSLAG TIL DETALJREGULERING MED
KONSEKVENsutREDNING - OFFENTLIG ETTERSYN**

Bydelsadministrasjonen mottok 02.08.2012 ”Kunngjøring om offentlig ettersyn fra 06.08.2012 til 17.09.2012 – forslag til detaljregulering med konsekvensutredning, nytt dobbeltspor Oslo – Ski, Follobanen”. Saken er oversendt Bydel Gamle Oslo fra Plan- og bygningsetaten. Fristen for å komme med merknader til saken er satt til 17.9.2012.

Saksopplysninger

Trasé for eksisterende Østfoldbane skal legges om, og ny trasé for Follobanen etableres. Det har vært konsekvensutredet to alternative lokaliseringer for Follobanens utgående trasé kalt ”østalternativet” og ”vestalternativet”. Jernbaneverket har jobbet videre med en optimalisering av begge alternativer, og kommet fram til en løsning der alle fire sporene for Østfoldbanen og Follobanen vil ligge samlet i Klypen.

Ut fra Oslo S går det i dag til sammen fire spor under Bispegata og inn i Klypen. Som følge av tiltaket vil det i fremtiden bli sju spor under Bispegata som går sammen til fire spor gjennom Klypen.

De nye sporene vil bli senket i forhold til dagens situasjon, og sporene gjennom Klypen vil bli overdekket fra Bispegata og sørover. Utgående Østfoldbane vil grene av sør i Klypen og stige opp for påkobling til eksisterende trasé sør på Loenga. De tre sporene som skal inn i Ekebergåsen vil ligge i fall mot sør og vil gå under eksisterende spor på Loenga før de går inn i bergtunnel i Ekebergåsen.

Strekningen i Oslo er delt inn i en innerstrekning og en ytterstrekning. Innerstrekningen omfatter strekningen mellom Oslo S og tunnelpåslag i berg i Ekebergåsen. Ytterstrekningen omfatter strekningen fra tunnelpåslag i berg i Ekebergåsen og sørover til kommunegrensen.

Det er bare en liten del av ytterstrekningen som ligger i Bydel Gamle Oslo, og denne delen blir liggende i fjell. Det er derfor i hovedsak innerstrekningen som omtales i denne saken

Jernbaneverket har nå valgt å ta med lokk over sporene og oppfylling av sidearealer til betongkulvert gjennom Middelalderparken som del av tiltaket. Landskapsbildet i området vil iflg. forslagsstiller med en full overdekning av sporene i Klypen kunne framstå langt mer helhetlig og sammenhengende enn i dag.



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Internett: www.oslo.kommune.no

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

Telefon : 02180
Telefaks: 23431001
Bankkonto: 13150100431
Org.nr.: 974778742

I tillegg er det utredet muligheten for en forlengelse av kulverten ved Oslo Ladegård. Dette er et tiltak som iflg. PBE vil ha stor positiv innvirkning for opplevelsesverdien av ruinene etter bispeborgen og åpner for en fremtidig utvidelse av barokkhagen. Byantikvaren støtter forslaget.

Rigg- og anleggsområder:

For bygging av innerstrekningen, er det planlagt rigg- og anleggsområder i Haven, Oslo gate, Ladegården, Klypen og ved Loenga (Militærrampa, Geita bru og Mossevein). Store områder vil bli beslaglagt til formålet, se vedlegg, s. 14 forslagsstillers saksfremlegg for en nærmere beskrivelse og kartfesting av områdene.

Beredskapsplassen i Haven er regulert til byggeområde for kombinerte formål med rekkefølgebestemmelser i Bjørvikaplanen. Plan- og bygningsetaten er skeptisk til denne beredskapsplassen, da de mener det er uheldig i forhold til byutvikling, både med hensyn til plassering og utforming. At plassen ikke kan overbygges vil iflg. PBE begrense byutviklingspotensialet i området. Jernbaneverket har imidlertid sagt seg villige til å se på mulige løsninger for tilgjengeliggjøring av arealet som park eller byrom. Bestemmelsenes 4.3.2 stiller krav til utforming av beredskapsplasser. Atkomst til beredskapsplassen JA1 (stort brunt område, nord for Bispegata på plankart 1) er foreslått fra Trelastgata/Bispegata. Jernbaneverket eier det aller meste av arealene som er satt av til rigg- og anleggsområder.

Drivemetode for tunnelboring:

Det er foreløpig ikke tatt beslutning om tunnelen skal drives på konvensjonelt vis (boring og sprenging), eller om den skal bores ved hjelp av tunnelboremaskin (TBM). Dersom den skal bores ved hjelp av tunnelboremaskin, vil dette skje i kombinasjon med konvensjonell driving på steder der tunnelboremaskin ikke kan brukes. Reguleringsplanen tar derfor høyde for begge alternativer. Alternativ med TBM vil kunne kreve større arealbehov på Åslandområdet og eventuelt behov for tilleggsregulering .

Middelalderparken:

Plan- og bygningsetaten er opptatt av at Klypen/ Middelalderparkområdet istandsettes etter endt anlegg på en parkmessig måte som både Riksantikvaren og kommunen aksepterer. Reguleringen skal bidra til å sikre området historie og rolle. Det forutsettes at Middelalderparken er et allment tilgjengelig parkområde. Det er enighet mellom forslagstiller, kulturmyndighetene og Plan- og bygningsetaten om at reguleringen skal være prinsipiell og at detaljeringen skal fastlegges i en landskapsplan. Landskapsplanen skal være basert på prinsippet om at det skal opparbeides park/nedtrappet terreng ned mot vannspeilet. Landskapsplanen sendes Riksantikvaren til uttalelse og godkjennes av Plan- og bygningsetaten. Landskapsplanen kan gjennomføres parallelt med den videre formelle planprosessen for reguleringsplanen. Jernbaneverket som tiltakshaver vil stå for opparbeidelsen. I bestemmelsene legges rammer for videre utforming av Middelalderparken. Det er foreslått et rekkefølgekrav om at parkområdet skal istandsettes innen ett år etter at midlertidig anlegg er avsluttet.

En smal stripe øst for Saxegaarden, felt C29 i Bjørvikaplanen, langs Loenga vest, som i dag er regulert til spesialområde bevaring automatisk fredede kulturlag, er iflg. PBE i foreliggende plan foreslått omregulert til rent jernbaneformål. PBE mener dette er en uheldig omregulering, da arealet også ligger som mulig areal for gjenåpning av Alna i mulighetsstudien. PBE vil etter

offentlig ettersyn og før oversendelse til politisk behandling foreta en endelig vurdering av formålsendringen.

Det er utarbeidet et miljøprogram og det stilles krav om en miljøoppfølgingsplan.

Støy

Støy ansees iflg. PBE som utredet tilstrekkelig for det nåværende stadium i prosessen, men det må iflg. PBE vurderes løsninger for å redusere miljøbelastningene for nærmiljøene i størst mulig grad. Det er laget en utredning som går gjennom konsekvenser av tiltaket i driftsperioden "UOS -10-A-13210 Støy i driftsperioden – ferdig anlegg". Utredningen konkluderer med at det kun er ved portalen nord for Bispegata at en støyskjerm vil ha merkbar effekt, og det er derfor kun denne som er lagt inn i plankartet. Støyskjermen er regulert inn for å avdempe støy fra sporene fra både Follobanen og Østfoldbanen. Da dette er bynære områder er det iflg. PBE viktig at utforming av støy- og sikringsskjerming utformes med et bevisst materialvalg og ivaretar høy estetisk kvalitet, samtidig som jernbaneverkets sikkerhetskrav må ivaretas. Utforming av støyskjermer skal godkjennes av Oslo kommune.

Støyberegningene i nevnte utredning viser at:

- Støybelastningene fra jernbane øker, spesielt i Klypen nord.
- Støybelastningene reduseres sett i forhold til dagens situasjon.
- Veg vil være dimensjonerende støykilde i Gamlebyen i Oslo.
- Utbredelsen av støy fra jernbane, trikk og veg fører til at tilnærmet hele Gamlebyen i Oslo har en støybelastning som tilsvarer gul sone fra sporbundet trafikk eller fra veg.

Det er sikret i bestemmelsene hvilke boliger som skal tilbys støyskjermingstiltak i permanent situasjon. Det vil imidlertid også bli en betydelig støybelastning i anleggsperioden og PBE forventer at det vil bli overskridelser av veiledende grenseverdier ihht. T-1442. bestemmelsene stiller krav til tiltakshaver for at støyulempere skal kunne håndteres på best mulig måte. Det er iflg. PBE ført samtaler med Helseetaten og bydelene for å sikre gode rutiner for behandling av søknader om dispensasjon fra gjeldende retningslinje for støy.

Trafikkforhold

Når det gjelder trafikkavvikling i forbindelse med anleggsaktivitet og massetransport er foreløpige kjøreruter fra rigg- og anleggsområder vist med korteste vei til hovedveinettet. Det er ikke avklart hvor massene skal deponeres verken i midlertidig eller permanent situasjon. Jernbaneverket er i prosess om dette, men endelig avklaring vil sannsynligvis ikke kunne komme før man har valgt drivemetode for tunnelboring fordi dette vil være avgjørende for hvilke typer masser det vi bli. PBE er opptatt av at det må unngås unødvendig kjøring og mellomlagring.

Jernbaneverket må redegjøre for konsekvensene for trafikkavvikling i anleggsperioden og utarbeide planer for avbøtende tiltak samt utarbeidelse av planer for alternative kjøreruter før saken sendes til politisk behandling.

Statens vegvesen har vært skeptisk til økt massetransport på Mosseveien og ønsker utredet alternative transportveier bl.a via sjøveien.

Vegstandarden er i dag ikke tilstrekkelig på Mosseveien for å ivareta trafikksikkerhet for myke trafikanter. PBE forutsetter at forslagstiller imøtekommer Statens vegvesens krav om ytterligere dokumentasjon på løsninger for nærføring med Ekeberg tunnelene, hvordan fremkommelighet og tilgjengelighet for ulike trafikantgrupper vil påvirkes av økt anleggstrafikk, med spesiell fokus på kollektivtrafikken (buss), syklist og myke trafikanter, utredning av avbøtende tiltak, mulighet for avlastning av E18 Mosseveien/massetransport fra havna, samt trafikksikkerhet.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget. Konsekvensutredningen er godkjent av Samferdselsdepartementet i forkant av detaljreguleringen.

Den komplette plansaken er planlagt oversendt Rådhuset for politisk behandling der, i 3. tertial.

Saken har vært på flere høringsrunder tidligere, i forbindelse med planinitiativ, planprogram, konsekvensutredning, samt fornyet varsel om oppstart. Se vedlegg for bydelens tidligere uttalelser.

Saken ble sist behandlet i bydelsutvalget 12.4.2012. Se vedlegg for bydelsutvalgets uttalelse.

Forslagsstillers kommentarer til bydelsutvalgets forrige uttalelse er følgende:

Utredning av dyptunnelring er ikke en del av tiltaket. Follobaneprosjektet er ikke riktig adresse for kommentarer til denne problemstillingen.

Når det gjelder pkt. 3 i vedtaket vedr. en halvering av felt C6 i Bjørvikaplanen er dette forholdet til drøfting med PBE, Bjørvika utvikling AS og Jernbaneverket.

Det er kun plankartene for Bydel Gamle Oslo som er lagt ved saken.

Det vises til Plan- og bygningsetatens nettsider under plankunngjøringer, uke 32 for alle dokumentene i saken i farger:

http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/planer_og_foringer/plankunngjoringer/article232384-8060.html

Bydelsdirektørens kommentarer

Det vises til bydelsutvalgets tidligere behandlinger av saken.

Bydelsdirektøren mener det er positivt at sporene gjennom Klypen vil bli overdekket fra Bispegata og sørover, men vil uttrykke skepsis mot store høydeforskjeller i området da dette vil skape store barrierer i et åpent parklandskap som er svært viktig for hele Oslos befolkning. Bydelsdirektøren vil påpeke viktigheten av å sørge for en god løsning basert på terrengbehandling og bruk av snitt og oppriss samt andre illustrasjoner.

Bydelsdirektøren er positiv til at det skal lages en landskapsplan for Middelalderparken, men mener det er viktig å sikre arealene som skal innlemmes i parken i reguleringsplanen samt gjennomføringen av istandsettingen. Bydelsdirektøren mener det er nødvendig med rekkefølgekrav som sikrer istandsettelse av parkområdet, men mener et år er lang tid og at det bør være mulig å gjøre dette raskere.

Bydelsdirektøren vil fremheve viktigheten av at så store deler som mulig av Middelalderparken blir gjort tilgjengelig i anleggsfasen og at de mest støyende arbeidende legges utenom parksesongen, siden Middelalderparken er et viktig rekreasjonsområde for hele byen.

Bydelsdirektøren mener det er viktig å sikre en gjenåpning av Alna og er derfor negativ til en omregulering av felt C29 i Bjørvikaplanen, siden dette arealet ligger som mulig areal for gjenåpning av Alna i mulighetsstudien.

Bydelsdirektøren mener det er viktig å sette krav til utforming og alternativ bruk av rigg- og beredskapsområdene. Bydelsdirektøren mener de fleste områdene i framtiden bør kunne brukes som park og rekreasjonsområder eller til kultur, idretts eller lekeområder.

Bydelsdirektøren vil fremheve viktigheten av at trafikksikkerhet for myke trafikanter i Gamlebyen blir ivaretatt og at skoler, barnehager, institusjoner o.l blir skjermet best mulig i anleggsfasen. Bydelsdirektøren mener det er viktig at støy og støvulempes blir minimalisert både i anleggsfasen og ved ferdig tiltak og at det der annet ikke er mulig sørges for tilstrekkelig tilgjengelige boalternativer for de berørte innbyggerne i anleggsfasen.

Bydelsdirektøren mener også det er viktig at beredskap er ivaretatt både i byggefasen og for evt. hendelser i driftsperiode etter ferdigstilling av sporene.

Bydelsdirektøren mener det er viktig at miljøoppfølgingsplanen gjøres bindende.

Bydelsdirektøren mener det er positivt at PBE er opptatt av at det må unngås unødvendig kjøring og mellomagring av masser. Bydelsdirektøren mener det bør stilles krav om at massehåndteringen skal skje mest mulig lokalt ved at andre utbyggingsprosjekter benytter masser i utbygginger der det er behov for det. Det bør også utredes alternative transportveier som for eksempel via sjøveien.

Bydelsdirektøren innstiller til Bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Det vises til bydelsutvalgets tidligere behandlinger av saken.
2. Bydelsutvalget mener det er positivt at sporene gjennom Klypen vil bli overdekket fra Bispegata og sørover, men vil uttrykke skepsis mot store høydeforskjeller i området da dette vil skape store barrierer i et åpent parklandskap som er svært viktig for hele Oslos befolkning. Bydelsutvalget vil påpeke viktigheten av å sørge for en god løsning basert på terrengbehandling og bruk av snitt og oppriss samt andre illustrasjoner.
3. Bydelsutvalget er positivt til at det skal lages en landskapsplan for Middelalderparken, men mener det er viktig å sikre arealene som skal innlemmes i parken i reguleringsplanen samt gjennomføringen av istandsettingen. Bydelsutvalget mener det er nødvendig med rekkefølgekrav som sikrer istandsettelse av parkområdet, men mener ett år er lang tid og at det bør være mulig å gjøre dette raskere.
4. Bydelsutvalget vil fremheve viktigheten av at så store deler som mulig av Middelalderparken blir gjort tilgjengelig i anleggsfasen og at de mest støyende arbeidende legges utenom parksesongen, siden Middelalderparken er et viktig rekreasjonsområde for hele byen.
5. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre en gjenåpning av Alna og er derfor negativ til en omregulering av felt C29 i Bjørvikaplanen, siden dette arealet ligger som mulig areal for gjenåpning av Alna i mulighetsstudien.
6. Bydelsutvalget mener det er viktig å sette krav til utforming og alternativ bruk av rigg- og beredskapsområdene. Bydelsutvalget mener de fleste områdene i framtiden bør kunne brukes som park og rekreasjonsområder eller som kultur, idretts eller lekeområder.
7. Bydelsutvalget vil fremheve viktigheten av at trafikksikkerhet for myke trafikanter i Gamlebyen blir ivaretatt og at skoler, barnehager, institusjoner og lignende blir skjermet best mulig i anleggsfasen.
8. Bydelsutvalget mener det er viktig at støy og støvulempes blir minimalisert både i anleggsfasen og ved ferdig tiltak og at det der annet ikke er mulig sørges for tilstrekkelig tilgjengelige boalternativer for de berørte innbyggerne i anleggsfasen.

9. Bydelsutvalget mener også det er viktig at beredskap er ivaretatt både i byggefasen og for evt. hendelser i driftsperiode etter ferdigstilling av sporene.
10. Bydelsutvalget mener det er viktig at miljøoppfølgingsplanen gjøres bindende.
11. Bydelsutvalget mener det er positivt at PBE er opptatt av at det må unngås unødvendig kjøring og mellomlagring av masser. Bydelsutvalget mener det bør stilles krav om at massehåndteringen skal skje mest mulig lokalt ved at andre utbyggingsprosjekter benytter masser i utbygginger der det er behov for det. Det bør også utredes alternative transportveier som for eksempel via sjøveien.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingssjef

VEDLEGG: Plan- og bygningsetatens saksfremstilling, 37 sider.
Reguleringsplankart for områdene i Bydel Gamle Oslo, 2 sider
Kart over tiltaket (s. 8 forslagsstillers planbeskrivelse)
Kart over riggområder (s. 14 forslagsstillers planbeskrivelse)
Kart over innerstrekning og ytterstrekning (s. 7 forslagsstillers planbeskrivelse)
Bydelsutvalgets tidligere uttalelser og planinitiativ, 11 sider

Utrykte vedlegg: Forslagsstillers planbeskrivelse
Fornytt varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet, gjengivelse av innkomne uttalelser med tiltakshavers uttalelser
Konsekvensutredning for Follobanen med program for supplerende utredninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet
Konsekvensutredning for Follobanen, b – Oslo kommune