

Vedlegg 105/2012

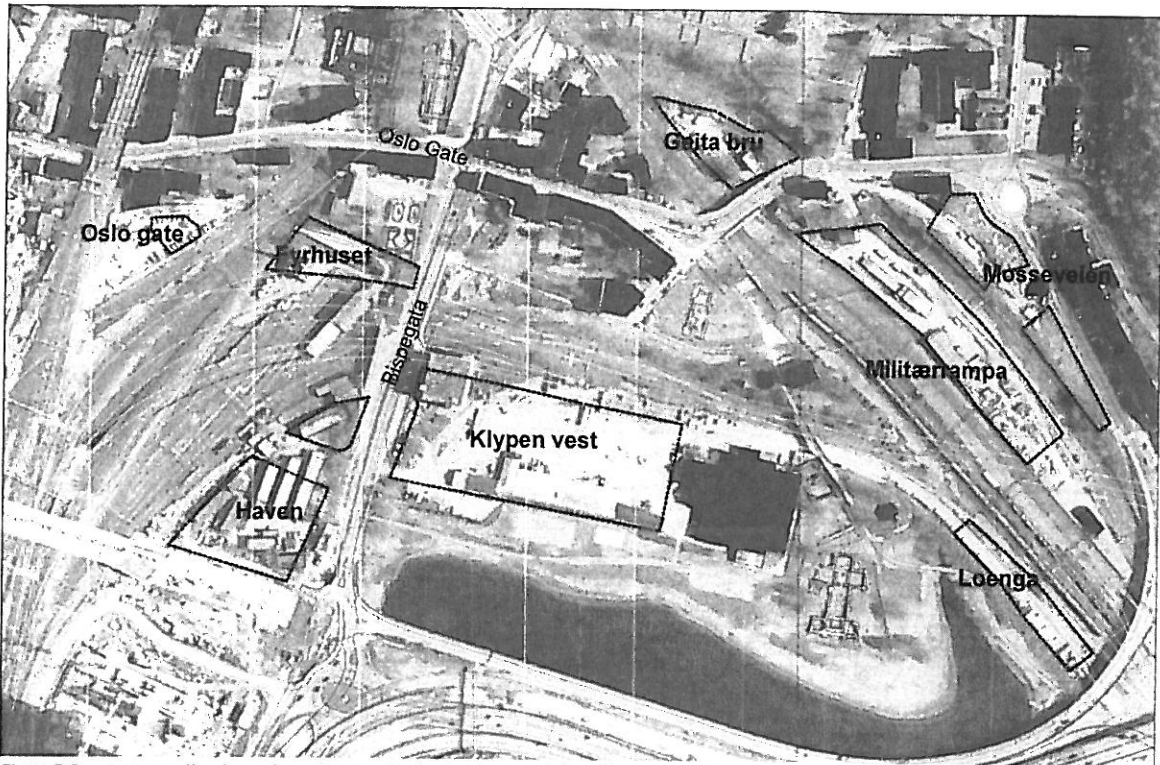
Trykt vedlegg 1.

Forminsket plankart A4 – Follobanen



Oslo kommune
Veitingsgt 104, 0454 Oslo, Tlf: 022 20 00 00

På innerstrekningen vil følgende områder bli brukt til riggområder i anleggsperioden:



Figur 5 Dagens arealbruk med omriss av planlagte riggområder. Illustrasjon: Jernbaneverket/Grindaker.

Militærrampa, Geita bru og Mosseveien. Jernbaneverket er hjemmelshaver til hele området. Deler av området eies av NSB ved ROM Eiendom AS, men Jernbaneverket er i forhandlinger med ROM Eiendom AS om erverv. Området omfatter Loenga stasjon og begge sider av sporområdene på Loenga, samt et areal på østsiden av Geita bru. Området brukes i dag til ulike lager og driftsformål knyttet til både private virksomheter og jernbanen. Området har en perrong tilpasset lasting og lossing av militært materiell, derav navnet og deler av området er i dag regulert til industriformål. Området ved Geita bru brukes til anleggsvirksomhet. Eiendommene som omfattes av rigg- og anleggsområdene ved Mosseveien eies av Oslo kommune og har vært brukt som rigg- og anleggsområde for vann- og avløpsanlegget Midgardsormen. Området var tidligere opparbeidet som parkareal.

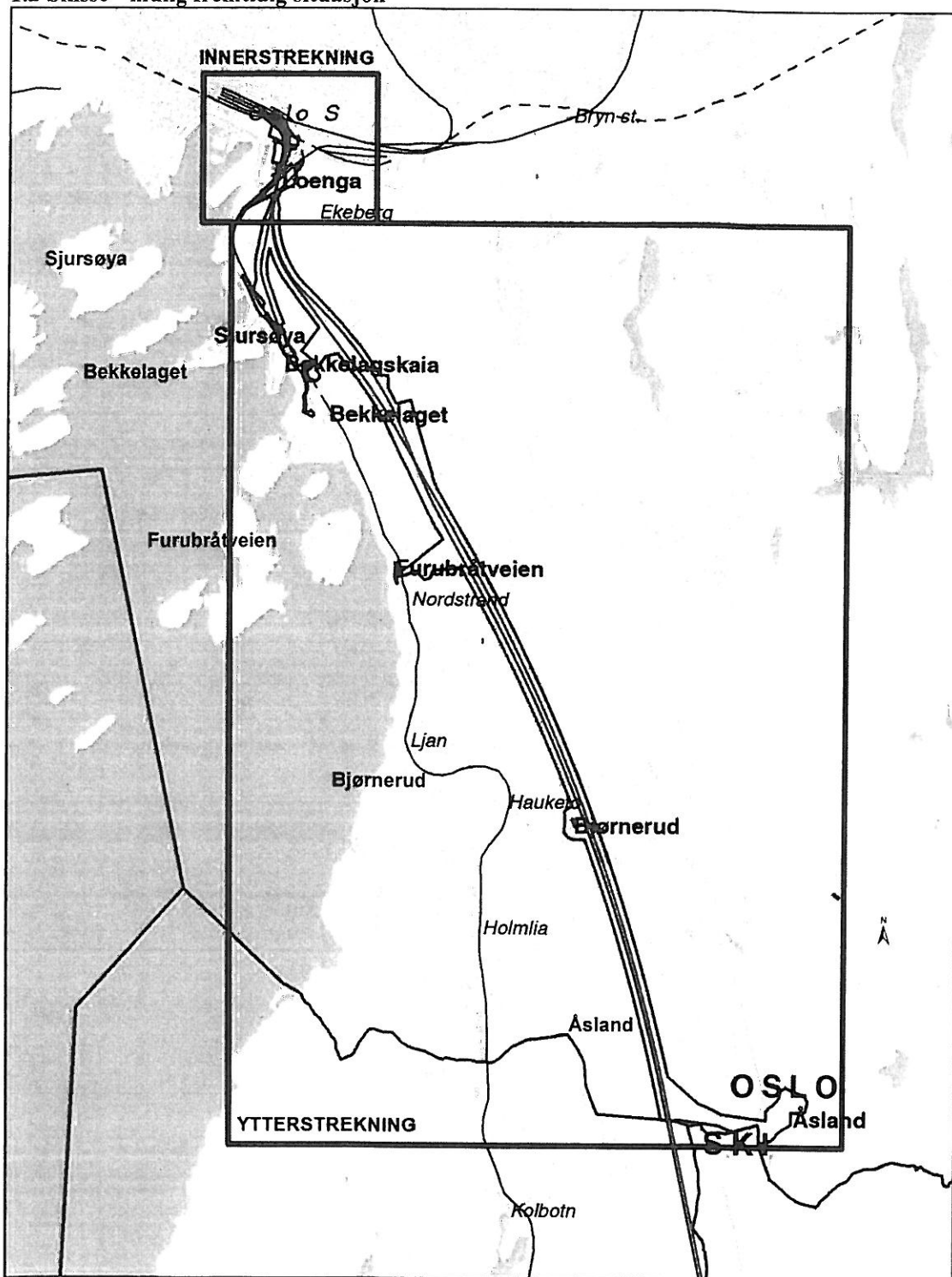
Klypen vest. Jernbaneverket er hjemmelshaver til sporområdet. Jernbaneverket har nylig ervervet et område sør for Borgen samt bolighuset som ligger nord for Saxegården. De arealene som er opparbeidet til park er åpne for allmenn bruk. Ellers er området nord for Verkstedbygningen leid ut til kommersiell virksomhet, lager, grusforretning, parkering mm. Det samme gjelder for deler av Verkstedbygningen samt Borgen som leies ut til kontorer.

Haven. Området eies av Jernbaneverket og brukes til jernbanedrift. Dette området er i dag regulert til byggeområde for kombinerte formål med rekkefølgebestemmelser i Bjørvikaplanen.

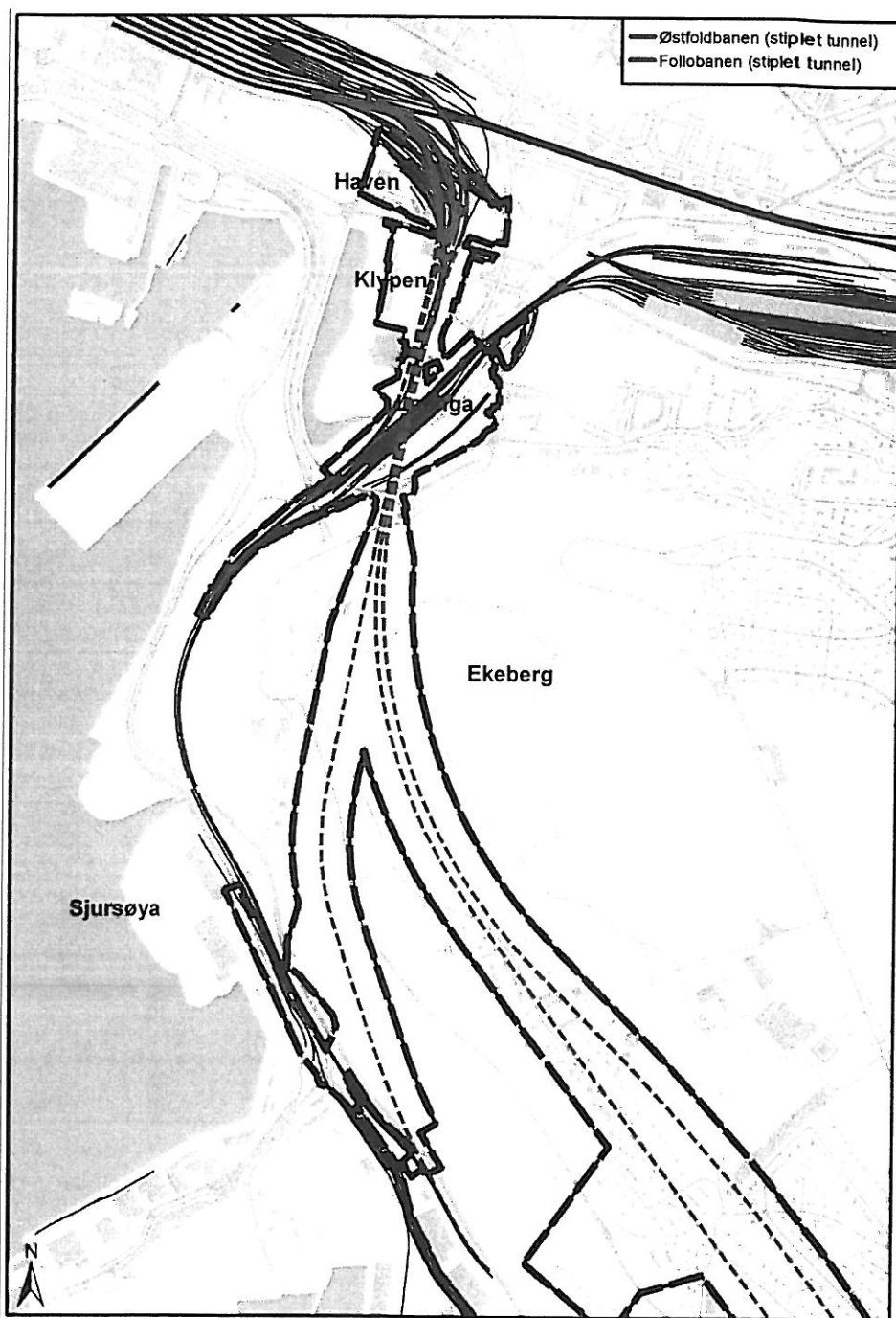
Fyrhuset: Området eies av Jernbaneverket og brukes til jernbanedrift. Det står en varmesentral, Fyrhuset, innenfor området. Dette skal rives. Området er i dag regulert til jernbaneformål.

Oslo gate. Eiendommen eies av Jernbaneverket og brukes til kontorer for Jernbaneverket, samt til jernbanedrift.

1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



Figur 2 Fremtidig situasjon inkludert rigg- og anleggsområder knyttet til tunneldriften (midlertidige tiltak). Planavgrensningen er vist som sort linje langs traseen. Rød linje – Follobanen. Blå linje - omlegging av utgående Østfoldbane. Illustrasjon: Jernbanelogisk/Asplan Viak.



Figur 3 Linjeføring med planavgrensning fra Sjørsøya til Oslo S. Illustrasjon: Jernbaneverket/Asplan Viak

1.3 Tiltaket - sammendrag

Jernbaneverket ønsker å etablere nytt dobbeltspor for jernbane mellom Oslo S og Ski. Tiltaket som ligger til grunn for dette planforslaget omfatter den delen av strekningen som befinner seg innenfor Oslo kommunes grenser. 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 Oppegård kommunegrense og Ski kommunegrense. Dagens Østfoldbane vil opprettholdes slik at kapasiteten både på persontrafikk og godstrafikk vil øke som følge av tiltaket.

Bydelsutvalget Gamle Oslo

Postadresse: Postboks 9406 Grønland, 0135 Oslo

Besøksadresse: Platous gate 16

Telefon. 02180, Fax 23 43 10 01

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

Internett: www.bgo.oslo.kommune.no

PROTOKOLLUTSKRIFT FRA BYDELSUTVALGET 12.04.2012

**BU-sak 36/2012 FORNYET VARSEL: OPPSTART AV ARBEID MED
REGULERINGSPLAN FOR NYTT DOBBELTSPOR OSLO S - SKI**

Bydelsutvalget vedtak:

- 1. BU har tidligere krevet at det må utredes en Dyptunnelring for jernbanen gjennom Oslo, med kun gjennomgående tog, og alle spor under bakken. Det har ikke blitt gjort. Citytunneln som nylig er åpnet i Malmø, og Västlenken som skal bygges i Gøteborg er eksempler på hvordan dette kan gjøres. Trolig vil man med en slik løsning oppnå at alle nye jernbanelinjer i vår bydel kan bygges som lukkede fjelltunneler, og helt unngå anleggsarbeider i boligområder og fornminneområder. Noen slik utredning for Oslo har ikke blitt utført. BU ber på nytt om at en slik utredning må lages, og at den utføres parallelt med det pågående planarbeidet for Follobanen. Bydelsutvalget mener at konsekvensanalyse og planer for dobbelspor Oslo S - Ski i større grad må inkludere konsekvenser og alternativer knyttet til fremtidig kapasitetsbehov rundt fremtidige Oslo S tunnel og ringløsninger.**
- 2. Statsråd Magnhild Meltvedt Kleppa uttalte i Aftenposten 8. mars at arbeidet med ny togtunnel under Oslo skal starte straks. Bydelsutvalget vil fremheve at en slik tunnel må være ganske identisk med bydelens forslag om Dyptunnel/Dyptunnelring, og at en slik tunnelloøsning vil være uforenelig med de foreliggende planene for Follobanens innføring gjennom Middelalderbyen.**
- 3. Bydelsutvalget viser i sammenhengen til planskissen (201006489 PBE) av 5. mars hvor det fremgår at Jernbaneverket ser for seg at til arealet i felt C6 mer enn halveres og at dette kompenseres med og at dette kompenseres med mer kompakt utbygging i 8 til ni etasjer. Dette vil gå på bekostning av lysinnfall og ev utvidelse av vannspeilet, og bydelsutvalget utaler seg sterkt i mot en så tett arealutnyttelse.**

- 4. Bydelsutvalget tar fornyet varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for nytt dobbeltspor Oslo S – Ski til orientering. Bydelsutvalget viser til BUs tidligere uttalelser i saken; BU-sak 58/2011 og BU-sak 20/2010 og avventer offentlig ettersyn av reguleringsplan vår/forsommer 2012.**

Randi Nagelhus
avdelingssjef

Bydelsutvalget Gamle Oslo

Postadresse: Postboks 9406 Grønland, 0135 Oslo

Besøksadresse: Platous gate 16

Telefon. 02180, Fax 23 43 10 01

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

Internett: www.bgo.oslo.kommune.no

PROTOKOLLUTSKRIFT FRA BYDELSUTVALGET 16.06.2011

**BU-sak NYTT DOBBELTSPOR OSLO – SKI OSLO KOMMUNES
58/2011 UTTALELSE TIL KONSEKVENsutREDNING**

Bydelsutvalgets vedtak:

- 1. BU har tidligere krevet at det må utredes en Dyptunnelring for jernbanen gjennom Oslo, med kun gjennomgående tog, og alle spor under bakken. Det har ikke blitt gjort. Citytunneln som nylig er åpnet i Malmø, og Västlenken som skal bygges i Gøteborg er eksempler på hvordan dette kan gjøres. Trolig vil man med en slik løsning oppnå at alle nye jernbanelinjer i vår bydel kan bygges som lukkede fjelltunneler, og helt unngå anleggsarbeider i boligområder og fornminneområder. Noen slik utredning for Oslo har ikke blitt utført. BU ber på nytt om at en slik utredning må lages, og at den utføres parallelt med det pågående planarbeidet for Follobanen. Bydelsutvalget mener at konsekvensanalyse og planer for dobbelspor Oslo S - Ski i større grad må inkludere konsekvenser og alternativer knyttet til fremtidig kapasitetsbehov rundt fremtidige Oslo S tunnel og ringløsninger.**

Jernbaneanverket er bedt om å vurdere hvilken betydning de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Osloområdet vil ha for Follobanens innføring til Oslo S, bl a i tilknytning til en eventuell fremtidig tunnelløsning i Oslo.

Bydelsutvalget ber om departementets vurdering om bestillingen angående dette er tilfredsstillende besvart.

- 2. BU mener at de økonomiske kalkylene er for dårlige. Slike kalkyler er nødvendige for at en skal kunne ta stilling til de ulike alternativene.**
- 3. 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.
4. 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 derfor om at tunnelene bores med TBM-drift.
 5. Bydelsutvalget mener at løsningen for dobbelspor Oslo Ski ikke må være til hinder for en "trikking" i Gamlebyen.
 6. BU krever 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. Vi ber om at overbyggingen må føres lenger sydover enn det som er foreslått.
 7. De økonomiske forholdene rundt overdekning av Klypen må avklares så raskt som mulig for å sikre gjennomføring.
 8. 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.
 9. Oslo Ladegård og bispeborgruinen vest for kulvertåpningen vil bli sterkt berørt av tiltaket, og må sikres godt i anleggsperioden. BU mener det må være en forutsetning at kulverten ved Ladegården forlenges slik at barokkhagen kan utvides. Vibrasjonene som forplantes opp i Ladegårdbygget må dempes/reduseres helt.
 10. Det må gjøres avbøtende tiltak for å sikre stabilt grunnvannsnivå, slik at kulturlagene i Gamlebyen ikke blir negativt påvirket.
 11. Bydelsutvalget ønsker at det inngås dialog med Kulturhistorisk museum i forhold til en fremtidig mulighet for anlegging av museet i området omkring Middelalderparken.
 12. Bydelsutvalget viser til at det er varslet en egen planprosess om forbindelse mellom Follobanen og Alnabru godsterminal. Løsningen for sporvalg med nytt dobbelspor må sikre gode alternativer for en slik forbindelse.
 13. 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 i god tid før arbeidet starter. 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.

- 14. 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.**
- 15. 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 må ha løpende dialog med skolen for å finne gode løsninger.**
- 16. 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.**
- 17. Oslo gate 1 må ikke benyttes som riggområde om natten. Jernbaneverket har benyttet dette riggområdet nattestid siden 2007 i forbindelse med ulike prosjekter, noe som i stor grad har berørt de nærmeste beboerne.**

Randi Nagelhus
avdelingssjef

Bydelsutvalget Gamle Oslo

Postadresse: Postboks 9406 Grønland, 0135 Oslo

Besøksadresse: Platous gate 16

Telefon. 02180, Fax 23 43 10 01

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

Internett: www.bgo.oslo.kommune.no

PROTOKOLLUTSKRIFT FRA BYDELSUTVALGET 04.03.2010

**BU-SAK NYTT DOBBELTSPOR OSLO - SKI - PLANPROGRAM TIL
20/2010 OFFENTLIG ETTERSYN**

Bydelsutvalgets vedtak:

- 1. Bydelsutvalget viser til bydelens uttalelse til planinitiativet i desember 09. Bydel Gamle Oslo er et av Oslos tettest 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 befolkningene 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 området skålform vil medføre spredning av støy til store omliggende boligområder og fordi området i utgangspunktet er både støyutsatt og sterkt forurenset. 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 må 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.



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Plan- og bygningsetaten
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Dato: 04.12.2009

Deres ref:	Vår ref (saksnr):	Saksbeh:	Arkivkode:
	2009/1492-	Annie Mette Riis, 23431109	641

DOBBELTSPOR OSLO - SKI - PLANINITIATIV

Bydelsadministrasjonen mottok 27.11.09 invitasjon fra Plan- og bygningsetaten (PBE) om å komme med innspill i forbindelse med område- og prosessavklaring knyttet til planinitiativ for Dobbeltspor Oslo – Ski. Frist for tilbakemelding er satt til 8.12.2009.

Jernbaneverket skal bygge nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski. Tiltaket er i hovedsak et tunnelanlegg for ny høyhastighetsbane, og omfatter foruten selve tunnelen også anleggsområder og tverrslag/anleggstunneler og nødtkomster langs linjen. I den forbindelse er det utarbeidet planprogram, som skal danne grunnlaget for reguleringsplan med konsekvensutredning.

Planinitiativet vil få en område- og prosessavklaring i PBEs Planforum. Område- og prosessavklaringen skal avdekke eventuelle problemstillinger i området, fastsette utredningsbehov og gi PBE føringer for området.

Saksopplysninger

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) omtales i St. meld. Nr. 16 (2009) – Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Jernbaneverket følger opp Stortingets vedtak med planlegging og bygging av det nye dobbeltsporet. Tiltaket planlegges gjennomført som et sammenhengende utbyggingstiltak med byggestart i 2013 og ferdigstilling i 2018.

Planområdet er Strekingen Oslo S - Oppegård – Ski og planområdets størrelse er på 6.000.000 kvm.

Kommunene Oslo, Ski og Oppegård vil være berørt av anleggsvirksomhet i hele byggeperioden, og tiltaket vil gi negative konsekvenser for nærmiljøet.

Antatt plantype er reguleringsplan. Hovedformål er Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – trase for jernbane. Aktuelle underformål er avhengig av omfang av nødvendig omregulering av tilgrensende arealer.

Oppdragsgiver for tiltaket er Jernbaneverket. Konsulent er Asplan viak AS.

Eierforhold:

Gnr. Bnr. Hjemmelshaver



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: 60040606079
Org.nr.: 974778742

234	7	Jernbaneverket
234	70	Oslo kommune
234	83	Barcode AS

Planinitiativet antas i følge forslagsstiller å være i konflikt med en rekke overordnede planer. Tiltaket faller under oppfangskriteriene for konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven.

Forslag til planprogram er det første dokumentet i planarbeidet og skal legge grunnlaget for reguleringsplan med konsekvensutredning. Jernbaneverket har tatt som utgangspunkt at planprogrammet skal fastsettes av Samferdselsdepartementet. Dette skjer etter samråd med Miljøverndepartementet og kommunene. Beslutningen om at planprogrammet skal fastsettes av Samferdselsdepartementet er begrunnet med et ønske om en effektiv forutsigbar planprosess.

Det er utarbeidet planprogram for tiltaket i Oslo, Oppegård og Ski kommuner. Planprogrammet bygger på føringer som er gitt i statlige vedtak og retningslinjer, samt overordnede planer på regionalt og kommunalt nivå. Forslaget til planprogram skal legges ut til offentlig ettersyn.

Jernbaneverket har definert 4 grupper av etater/interessenter som vil bli involvert jevnlig underveis i prosessen.

Bydelsadministrasjonen var representert i arbeidsmøte med Jernbaneverket 19.11.2009 sammen med andre berørte bydeler og etater i Oslo kommune hvor utkast til planprogram ble gått igjennom.

Vilkår for entreprenørenes påvirkning av miljøet vil bli utarbeidet og dokumentert i et eget miljøoppfølgingsprogram, MOP. I følge forslagsstiller vil midlertidig arealbruk til anleggsområder, riggområder og massedeponier i anleggsfasen bli regulert. Kjøreruter for anleggstrafikk og massetransport vil bli fastlagt i reguleringsplan og MOP.

Det er igangsatt et arbeid med utarbeidelse av klimagassbudsjett for prosjektet.

Det planlegges et anleggsområde på Loenga/Gamlebyen og et tverrslag (tunnel ut)/riggområde i Kværnerdalen.

Det er på nåværende tidspunkt to hovedalternativer for trasèkorridorer som er aktuelle å utrede videre. Hovedalternativene kan i noen grad kombineres. De to hovedalternativene er:

1. En sammenhengende dyp tunnel uten dagstrekning.
2. Grunn tunnel delt i to strekninger og en dagstrekning ved Taraldrud i Ski kommune.

Begge alternative trasekorridorer har alternative løsninger for innføring av Follobanen til Oslo S og til Ski stasjon.

Alternativene har ikke fått sin endelige utforming. Nærmere beskrivelse av alternativer med varianter finnes i den lokale delen av planprogrammet for tiltaket i Oslo kommune.

De alternativene for innføring til Oslo S som i følge forslagsstiller best oppfyller de funksjonelle, tekniske og økonomiske mål som er gitt for prosjektet er:

- Dyvekes vei - Follobanen føres under Minneparken og videre langs Dyvekes vei nordøst for Gamlebyen gravlund, og inn i Ekebergåsen.
- Loenga – Follobanen føres ut fra Oslo S via Østfoldbanens kulvert sammen med Østfoldbanen mellom Minneparken og Oslo gate, og inn under Ekebergåsen. Dette kan

gjennomføres i flere mulige samlokaliseringer av inn- og utgående spor for Follobanen og Østfoldbanen.

Saken kan søkes opp via Plan- og bygningsetatens saksinnsyn på deres internettside

<http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/search.asp?mode=all>

Saksnummeret hos PBE er 200600789.

Se også informasjon om prosjektet på Jernbaneverkets nettside om Follobanen:

<http://www.jernbaneverket.no/follobanen>

Bydelsdirektørens kommentarer

Bygging av dobbeltspor Oslo – Ski er en svært viktig samfunnsoppgave og bydelsdirektøren stiller seg derfor positiv til at planleggingsarbeidet er igangsatt.

Bydelsdirektøren er likevel bekymret for konsekvensene tiltaket vil ha for Gamlebyen bl.a i forhold til støy og vibrasjoner både under anleggsfasen og når tiltaket er ferdig bygget.

Spesielt alternativet ”Dyvekes vei” hvor Follobanen er tenkt ført under Minneparken og videre langs Dyvekes vei anses å ha svært uheldige konsekvenser for nærmiljøet.

Bydelsdirektøren ber om at det sørges for å minimere de negative konsekvensene tiltaket vil ha for nærmiljøet og at det legges stor vekt på dette ved valg av alternativ.

Mange boliger og flere viktige rekreasjonsarealer (Middelalderparken, Gamlebyen Gravlund og Minneparken/Ruinparken) vil bli berørt av tiltaket. Rekreasjonsarealene i området blir benyttet av store deler av befolkningen, ikke bare befolkningen i bydelen. Det er viktig at det legges stor vekt på støy- og vibrasjonsdempende tiltak i forhold til boligene og rekreasjonsarealene som blir berørt. I forhold til berørt bygningsmasse må det sørges for tilstrekkelig registrering mht. evt. sprekkdannelse på grunnmur m.v.

Det må lages en plan for hvordan trafikksituasjonen skal løses i anleggsperioden og det må sørges for avbøtende tiltak i de områdene som får økt trafikk.

Konsekvensene for omgivelsene i forhold til anleggsområder, riggområder og massedeponier i anleggsperioden må belyses grundig og det må sørges for gode løsninger for kollektivtransport, syklist og gående.

Ved plassering av tverrslag/riggområde i Kværnerdalen/Lodalen må det utarbeides grundige analyser for støy og spredning av støy til store omliggende områder som Etterstad, Vålerenga, Nye Gamlebyen og Ekebergskreten/Ekeberg. Områdets skålform vil føre til stor spredning av støy. Det må sees spesielt på dette og gjøres analyser for å finne den best egnede beliggenheten for et tverrslag/riggområde. Det må også gjøres avbøtende tiltak for å begrense støyen mest mulig samt sørges for at luftforurensning i form av støv håndteres. Det samme gjelder anleggsområdet på Loenga.

Videre må det legges stor vekt på miljø- og klimavennlige løsninger.

Bydelsdirektøren 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.

Det bør velges løsninger som gjør det mulig å føre Alnaelva opp i dagen på en god måte.

Det må gjøres utredninger i forhold til evt. jordforurensning og utslipp til omgivelsene.

Barn og unges representant i plan- og byggesaker oversender egen uttalelse dersom det er aktuelt.

Saken er forelagt bydelsutvalgets leder som hadde følgende kommentar:

BU-leder støtter fullt ut bydelsdirektørens kommentarer. I tillegg ønskes det å kommentere det følgende spesielt:

I planprogrammet Nytt dobbeltspor Oslo – Ski, datert 25.11.09, står det nederst på side 31 under "Områdeprogram for Oslo S":

"I prosessen er plassering av ny jernbanetunnel gjennom Oslo diskutert; uten at det vil bli gjort forpliktende vedtak. Det er understreket at plassering av ny bussterminal må skje på en måte som ikke er til skade for jernbanens interesser, og som ikke kommer i konflikt med en mulig plassering av ny tunnel og lokaltogstasjon. Likeledes bør det i utredningene knyttet til nytt dobbeltspor vurderes hvordan framtidig sammen kobling mellom Follobane og eventuell ny tunnel skal hensyntas."

Akkurat denne problemstillingen har bydelen tidligere påpekt, senest i vedlagte brev til Samferdselsdepartementet datert 25.11.2009

Ut fra ovennevnte sitat fra planprogrammet, og det vedlagte brev ber vi om at også et 3. alternativ må utredes.

Saken vil forelegges bydelsutvalget som referatsak i førstkommende møte.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingssjef

VEDLEGG

Brev til Samferdselsdepartementet "Alternativ med en dypere innføring av Follobanen til Oslo S", 2 sider

KOPI TIL BU

