

**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](mailto:bydelsutvalget@bgo.oslo.kommune.no)

Internett: [www.bgo.oslo.kommune.no](http://www.bgo.oslo.kommune.no)

**PROTOKOLL FRA BYUTVIKLINGSKOMITEEN****05.09.2012 kl. 16.30 – 19.00**

Bydelsadministrasjonen, Platous gt. 16

Møterom: Rudolf Nilsen, 2. etasje.

**Åpne halvtime:**

Gunnar Børseth og Helge Gidske Naper, Jernbaneverket, orienterte om nytt dobbeltspor Oslo – Ski med vekt på strekningen Oslo sentralstasjon – Oslo bys grense.

**Tilstede:**

Joakim Dyrnes (SV), leder  
Helge Winsvold (AP), nestleder  
Hélen Ingrid Andreassen (AP), tiltrådte til BUK-sak 22/2012  
Geir Hem (Rødt), fratrådet etter BUK-sak 21/2012  
Gudrun Hesselberg (H)  
Matti Lucie Arentz (V), fratrådet kl.18.00, under BUK-sak 21/2012  
Sigurd Fredeng (FrP)  
Svein Hetland (MDG)

**Fra administrasjonen**

Randi Nagelhus, avdelingssjef  
Berit Tønder Utvik, spesialkonsulent

**Forfall:****I stedet møtte:**

Ved møtets start var 7 medlemmer til stede og BUK-komiteen var dermed vedtaksfør.

**Møteinnkalling:** Godkjent

**Sakskart:** BU-sak 116/12 Kunngjøring om offentlig ettersyn - forslag til detaljregulering – Ensjøveien 16 -22 ble vedtatt å behandle i BUK.

**BUK-sak  
20/2012  
(BU-sak  
104/12)**

## **KOLSTADGATA 1 - FORSLAG TIL DETALJREGULERING - OFFENTLIG ETTERSYN**

### **Bydelsdirektørens innstilling:**

1. Det vises til bydelens tidligere uttalelser i saken. Bydelsutvalget er positiv til en omregulering av Kolstadgata 1, såfremt det tas hensyn til at bygget omkranses av lekeområder og skolevei for alle barna i området.
2. Bydelsutvalget mener Kolstadgata er den beste løsningen for bilatkomst til bygget.
3. Det frarådes å krysse den offentlige gangveien som er en forlengelse av Borggata mellom Jens Bjelkesgate og Kolstadgata, siden dette er lekeområde for mange barn som bor i de kommunale gårdene inn mot gangveien.
4. Bydelsutvalget vil også påpeke at planområdet ligger få meter fra Tøyen t-banestasjon og i gangavstand til sentrum og at parkeringen bør begrense seg til handicap-plasser og sykkeloppstillingsplasser samt tilrettelegging for varelevering.
5. Bydelsutvalget mener det er viktig å skjerme bilatkomsten med fysiske sperrer mot gangveien, samt benytte varslingsystem som forteller barna at det kommer en bil (f.eks med lyd og lys). Bydelsutvalget mener sikringstiltakene må nedfelles i reguleringsbestemmelsene.
6. Bydelsutvalget mener som PBE det må være en forutsetning for planforslaget at dette ikke reduserer trafikksikkerheten for barn i området.
7. Bydelsutvalget mener det under byggeperioden må det tas hensyn til barns sikkerhet. Man må spesielt tenke på barna i barnehagen i Jens Bjelkes gate 60 og skolebarna på Tøyen skole.

### **Byutviklingskomiteens behandling:**

*AP fremmet følgende forslag til nytt pkt 8:*

Bydelsutvalget ønsker ikke at omreguleringen skal åpne for at bygget skal benyttes som f.eks. hospits eller annen aktivitet som ikke er forenlig med at det i de nærmeste omgivelsene er barnehage, barneskole og lekeområder. Bygget ligger i nær tilknytning til Tøyen senteret der det allerede er en rekke kommunale boliger.

*MDG fremmet til nytt punkt 9:*

Bydelsutvalget mener at det i forbindelse med omregulering til næringsformål bør etableres el-ladestasjoner i umiddelbar nærhet til Kolstadgata 1 og Tøyensentret.

**Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens punkt 4 ble vedtatt mot 1 stemme FrP

Bydelsdirektørens punkter 1 – 3 og 5 – 7 ble enstemmig vedtatt

APs forslag til nytt punkt 8 ble vedtatt mot 1 stemme, H

MDG forslag til nytt punkt 9 ble enstemmig vedtatt

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. Det vises til bydelens tidligere uttalelser i saken. Bydelsutvalget er positiv til en omregulering av Kolstadgata 1, såfremt det tas hensyn til at bygget omkranses av lekeområder og skolevei for alle barna i området.
2. Bydelsutvalget mener Kolstadgata er den beste løsningen for bilatkomst til bygget.
3. Det frarådes å krysse den offentlige gangveien som er en forlengelse av Borggata mellom Jens Bjelkesgate og Kolstadgata, siden dette er lekeområde for mange barn som bor i de kommunale gårdene inn mot gangveien.
4. Bydelsutvalget vil også påpeke at planområdet ligger få meter fra Tøyen t-banestasjon og i gangavstand til sentrum og at parkeringen bør begrense seg til handicap-plasser og sykkeloppstillingsplasser samt tilrettelegging for varelevering.
5. Bydelsutvalget mener det er viktig å skjerme bilatkomsten med fysiske sperrer mot gangveien, samt benytte varslingsystem som forteller barna at det kommer en bil (f.eks med lyd og lys). Bydelsutvalget mener sikringstiltakene må nedfelles i reguleringsbestemmelsene.
6. Bydelsutvalget mener som PBE det må være en forutsetning for planforslaget at dette ikke reduserer trafikksikkerheten for barn i området.
7. Bydelsutvalget mener det under byggeperioden må det tas hensyn til barns sikkerhet. Man må spesielt tenke på barna i barnehagen i Jens Bjelkes gate 60 og skolebarna på Tøyen skole.
8. Bydelsutvalget ønsker ikke at omreguleringen skal åpne for at bygget skal benyttes som f.eks. hospits eller annen aktivitet som ikke er forenlig med at det i de nærmeste omgivelsene er barnehage, barneskole og lekeområder. Bygget ligger i nær tilknytning til Tøyen senteret der det allerede er en rekke kommunale boliger.
9. Bydelsutvalget mener at det i forbindelse med omregulering til næringsformål bør etableres el-ladestasjoner i umiddelbar nærhet til Kolstadgata 1 og Tøyensentret.

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

**Bydelsdirektørens innstilling:**

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 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. 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 støvulemper 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 ferdigstillelse 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 mellomagring 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.

### **Byutviklingskomiteens behandling:**

*Rødt fremmet følgende forslag til vedtak nye punkt 1 - 8*

1. En utbygging av jernbane og kollektivtransport i Oslo region er påkrevd og lenge etterlengtet. De siste årene har det generelt vært en kraftig vekst i jernbanetransporten i Norge, både for person- og godstrafikk. Økt bruk og god tilrettelegging for jernbanetransport er viktig for å nå mål om et mer effektivt og bærekraftig transportsystem. Jernbanelinje fra havna er viktig fordi langveisfarende gods går fra utenfor Europa til europeiske storhavner, og derfra til distribusjon via Alnabru. Det er en utfordring å sikre at mest mulig gods som distribueres via Alnabru går på jernbane. Pga svak banestruktur går nå stadig mer på bil særlig til Trondheim, og det belaster Oslo omland. Det er viktig å få mer av nærgods (til fra Sverige/ Danmark) fra bil til bane. Baneutbygging er også viktig for å sikre at halvnært gods, dvs. fra land i Europa utenfor Skandinavia, flyttes fra bil til bane og supplekvarer som forer oss med større varer. For persontrafikken er det viktig at arbeidsreiser til og fra InterCity-byen går raskest mulig, slik at presset for å bygge nye boliger i Oslo avtar, og at gjennomreisende for effektive reiseruter uten unødig trafikkbelastning i Oslo sentrum.

2. Kapasiteten på dagens jernbanenett er full på de trafikktonge strekningene. Det er ikke plass til flere tog, og mulig fremtidig vekst er derfor svært begrenset. I planarbeidet er det tatt utgangspunkt i kapasiteten på dagens Østfoldbane, særlig mellom Oslo S og Ski. St.meld. nr. 16 (2009) - Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 ligger til grunn for forslaget, og anbefalt utbyggingskonsept. I sammenhengen er det Jernbaneverkets egen sluttrapport med anbefaling fra utredningsarbeidet som har dannet grunnlag for planarbeidet. Bydelsutvalget i Gamle Oslo anerkjenner at i en slik sammenheng er dobbelspor SKI – Oslo/ Follobanen er i tråd med intercity satsingsbehov. og en nødvendig del av infrastrukturutbygging for å sikre spedit boposetting i hele Oslo regionen og nødvendig transport av personer, varer og gods. Saken, som den er fremlagt, ivaretar delvis et kapasitetsbehov knyttet til sørkorridoren, men ivaretar ikke et helhetlig grunnlag for infrastruktur/banenett utbygging inn mot Oslo-området og kapasitet og trafikkvurderinger totalt sett. Dette vises direkte i planbeskrivelsen kap 6 med «Forslagsstillers faglige begrunnelse» hvor planens hensikt er «å sikre retten til å bygge et nytt dobbeltspor på strekningen fra Oslo S til Oslo grense og videre mot Ski. Den faglige begrunnelsen viser bare til sørkorridoren – og ikke oppjustering rundt Oslo S og et helhetsbilde for hele regionen og i nasjonal sammenheng. Bydelsutvalget vil sterkt understreke at en helhetlig kapasitet og infrastrukturvurdering må ligge til grunn også for planer for Follobanen. Dette

vil på sikt også tjene Jernbaneverkets interesser.

3. Bydelsutvalget har i flere sammenhenger og uttalelser pekt på at jernbanenettet som krysser/ligger i bydelen er utgått på dato. Det er i sammenhengen vist til behov for å vurdere fremtidig kapasitet og alternativer med dyptunnel/ jernbanering – også knyttet til løsninger/sportraseer for Follobanen. Det vises til bydelsutvalget vedtak av 12.2.2012. I merknadene svarer Jernbaneverket at: Utredning av dyptunnelring ikke er en del av tiltaket, og at Follobaneprosjektet ikke er riktig adresse til denne problemstillingen. Bydelsutvalget viser i sammenhengen til Samferdselsdepartementets kommentar til høringsuttalelser / merknader av 1.3.2012: «I noen tilfeller mener vi likevel Jernbaneverket bør ta mer hensyn til innkomne uttalelser. Dette gjelder blant annet i de tilfeller hvor det er avgitt uttalelser som isolert sett ikke er en del av prosjektet som beskrives i KUen, men som høringsinstansene mener bør ses i sammenheng med prosjektet.» Det er nettopp en sammenheng/ premiss rundt dette som må ligge til grunn for løsningsvalg. Det blir feil å legge dagens sporarkitektur til grunn for alternativer og konsekvensvurderinger knyttet til Follobanens innføring. Dette oppfattes som et rent jernbaneteknisk plan laget på premisser som bydel Gamle Oslo ikke kan akseptere. At Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet har gitt sin tilslutning til at fremlagt alternativet legges til grunn, betyr ikke i seg selv at helhetlige vurderinger og premisser må danne bakgrunnen for løsning - ref departementets kommentar av 1.3.2012. Det vises også til Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging: «Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på løsninger som reduserer transportbehovet.» (vår understrekning) Disse retningslinjene er ikke svart ut i planbeskrivelsen.

4. I forbindelse med fastsettelsen av planprogrammet (Områdeplan Oslo S) ga Samferdselsdepartementet en rekke føringer. De tar opp behovet for å samordne utredningsarbeidet med pågående høyhastighetsutredning og konseptvalgutredning for InterCity-triangelet. Jernbaneverket bes 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 tunnelloøsning i Oslo. Bydelsutvalget Gamle Oslo mener at en slik vurdering er avgjørende for løsningsvalg for Follobanen.

5. Bydelen er utsatt for en stor befolkningsvekst og utbygging. Jernbaneverkets begrensede planpremisses som ikke tar opp i seg fremtidig kapasitetsbehov og helhet, skaper unødig press på kulturminner og uheldige konsekvenser for lokale miljøer og aktiviteter. I stedet for færre jernbanelinjer legger planen opp til flere. Dette skjer gjennom planer om flere avgreninger og avgreningspunkter med benyttelse av eksisterende spornett inn mot Oslo S. I planen inngår også flere permanente jernbaneanlegg, driftstekniske/vedlikeholds og beredkapsområder og lagring/oppstillingsplasser/ hensettingsspor. Det heter også at riggområder foreslås i stor grad omregulert til permanente beredkapsområder, og en 550 m<sup>2</sup> utvidelse av Lokomotivverkstedet. Det

foreslås omreguleringer fra park til jernbaneformål. Forslag er vurdert ut ifra behov for arealet til drift og vedlikehold av eksisterende jernbane på Oslo S. Dette viser at selv om Jernbaneverket ikke har tatt fremtidig banedrift knyttet til Oslo S inn som planpremiss, så foretas det konkrete valg i planbeskrivelsen. Bydelsutvalget mener at omfanget av jernbaneregulerte områder ikke hører hjemme i sentrumsnære områder i en storby. Det pekes i sammenhengen på paradokset ved at Jernbaneverket selv begrunner behov for egne nye områder med at det alt er for trangt med eksisterende infrastruktur og bebyggelse.

6. Follobanen må planlegges i et helhetlig perspektiv. Dette innebærer en vurdering av hele kapasiteten og infrastrukturen i Oslo-området inkludert Oslo S og dyptunnel/ jernbanering. Både person og godstrafikk må belyses. Et fremtidig jernbanenett må også sikre godstrafikk fra Sydhavna inkludert gods- og persontrafikk fra Follo/ Østbaneløp nordover. (Uten at disse må innom Oslo S). Hensyn til miljø og byutvikling må vurderes med langt større tyngde – og ikke bare som avbøtende tiltak. På denne bakgrunnen mener bydelsutvalget at: De varslete omreguleringer og økende sporanlegg gjennom bydelen kan ikke aksepteres; Planer for åpning av Alna og Hovinbekken må sikres, og omreguleringer fra grønt/parkområder må ikke finne sted; Planer for kulturhistorisk museum må ikke begrenses; «Borgen» - Bispegt. 12 - må ikke rives

7. Planforslaget sier at det bare skal «tilrettelegge for tiltak rundt ny godsforbindelse til Alnabru», og viser til eget prosjekt. Dette er for lite premissgivende og gir ikke en fullgod kapasitets- og konsekvensmessig vurdering som grunnlag for løsningsvalg inn mot Oslo sentrum. Løsning for transport til fra Sydhavna og både gods- og persontrafikk nordover med tilknytning til Folle/Østfoldbanen berører ikke bare støy, men vil ha direkte betydning for hele trafikkgrunnet mot Oslo sentrum – både for gods og persontrafikk. Bydelsutvalget vil også peke på at en avgrensning – med dobbelspor - i fjelltunnelen (Ekeberg) kan vurderes som første skritt/del av en jernbanering. Vurderinger og realisering med konsekvenser rundt dette må inn i planene – med større tyngde enn at «avgrensningspunkt for godstrafikk» innarbeides. En slik løsning som del av en fremtidig ringløsning, vil lette presset på jernbaneinfrastruktur/spormengde inn mot Oslo S.

8. Planbeskrivelsen viser til at i den delen av Gamlebyen som ligger i tilknytning til innerstrekningen, finnes ingen skoler, skolefritidsordning, barnehage eller offentlig servicetilbud innenfor selve planområdet. Bydelsutvalget vil peke på den omfattende nybyggingen og innflyttingen som skjer i området (ref. Sørenga). I tillegg til eksisterende anlegg skaper dette økt behov for skoler, fritidsanlegg/lekeplasser og grøntarealer – dette må også hensyntas i konsekvensvurderinger – ikke bare omtales som at dette lite berøres pt. I tillegg arbeides det med planer knyttet til gamle Oslo Torg, kollektiv/trikkealternativer mm – som må utdypes grundigere. Vest for Klypen har jernbanebygninger, jernbanespor og andre jernbaneanlegg ødelagt og fjernet mesteparten av kulturlagene på 1890-tallet og senere. Foreslåtte løsning vil fortsette utviklingen i feil retning selv med Riksantikvarens kompromiss/ aksept.

*I tillegg fremmet Rødt forslag til nytt kulepunkt, heretter kaldt nytt punkt 9:*  
Bydelsutvalget ber om at de premissgivende kommentarene over legges til

grunn for videre planer og revisjon av løsningsvalg. I tillegg viser vi til etterfølgende punkter som protokolltilførsel som vedlegges saken med kommentarer til foreliggende fremlagte løsningsvalg og omtalte avbøtende tiltak.

*AP fremmet følgende forslag til nye punkt 1 -4*

BU kan ikke se å ha fått svar på følgende:

1. Hvorfor har alternativet med påkobling på eksisterende spor det siste stykket mot Oslo S aldri blitt fremsatt som et alternativ? Den løsningen er valgt for Gardermobanen og ny linje fra vest.

2. Hvordan kan foreliggende forslag tilpasses en fremtidig dyptunnel? Vil alle kulverter og tunneler som planlegges ved en eventuell framtidig dyptunnel og senking av sporområdet på Oslo S måtte rives?

3. Hva koster innføringen av Follobanen, på strekningen fra Ekebergåsen til Oslo S? I følge informasjonen vi har fått vil denne strekningen alene koste 4 - 5 milliarder.

4. Statsråd Arnstad har på spørsmål fra representant Håkon Haugli svart at det skal utredes 4 alternativer for ny tunnel under Oslo, hvorav et av dem skal være dyptunnel. Hvordan forholder JBV, Follobanekontoret seg til dette?

*MDG fremmet følgende forslag til nytt punkt 12:*

De framtidige linjedragene blir tilpasset slik at Borgen kan bevares. Dette kan gjøres ved at linjedragene forskyves noe eller at byggets fundament forsterkes slik at det kan ligge opp mot den nye skinneføringen.

Jernbanebygget Borgen ligger i et geografisk og kulturelt knutepunkt mellom nye Bjørvikabyen og den historiske Gamlebyen. Med industriell arkitektur skaper bygget en sammenheng mellom det moderne og historiske bymiljøet.

Ikke minst representerer den mer en 20-årige virksomheten ved kulturhuset Borgen en viktig forutsetning for å kunne oppfylle Kulturoppfølgingsprogrammet (KOP). Grunneierne, Plan- og bygningsetaten og utbyggerne har forpliktet seg til å ta vare på en viktig del av kulturscenen som har preget Oslo de siste tiårene.

#### **Byutviklingskomiteens votering:**

Rødts forslag til vedtak punkt 1 – 8 ble vedtatt mot 2 stemmer, H / FrP

Rødts forslag til nytt punkt 9 ble vedtatt mot 2 stemmer, H/ FrP

APs forslag til punkt 1- 4 ble vedtatt mot 1 stemme, H

MDG forslag til nytt punkt 12 ble vedtatt mot 2 stemmer, H/ FrP

Bydelsdirektørens punkter 1 – 11 ble enstemmig vedtatt.

*Rødt foreslo følgende rekkefølge på punktene:*

Aps punkter 1 – 4

Rødts punkter 1 – 8

Rødts punkt 9

MDG punkt 12

Bydelsdirektørens punkter 1 – 11



*Høyre foreslo følgende rekkefølge:*

Bydelsdirektørens punkter 1 – 11

Aps punkter 1 – 4

Rødts punkter 1 – 8

MDG punkt 12

Rødts punkt 9

Rødts forslag til rekkefølge ble vedtatt mot 2 stemmer H/ FrP

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

BU kan ikke se å ha fått svar på følgende:

1. Hvorfor har alternativet med påkobling på eksisterende spor det siste stykket mot Oslo S aldri blitt fremsatt som et alternativ? Den løsningen er valgt for Gardermobanen og ny linje fra vest.

2. Hvordan kan foreliggende forslag tilpasses en fremtidig dyptunnel? Vil alle kulverter og tunneler som planlegges ved en eventuell framtidig dyptunnel og senking av sporområdet på Oslo S måtte rives?

3. Hva koster innføringen av Follobanen, på strekningen fra Ekebergåsen til Oslo S? I følge informasjonen vi har fått vil denne strekningen alene koste 4 - 5 milliarder.

4. Statsråd Arnstad har på spørsmål fra representant Håkon Haugli svart at det skal utredes 4 alternativer for ny tunnel under Oslo, hvorav et av dem skal være dyptunnel. Hvordan forholder JBV, Follobanekontoret seg til dette?

5. En utbygging av jernbane og kollektivtransport i Oslo region er påkrevd og lenge etterlengtet. De siste årene har det generelt vært en kraftig vekst i jernbanetransporten i Norge, både for person- og godstrafikk. Økt bruk og god tilrettelegging for jernbanetransport er viktig for å nå mål om et mer effektivt og bærekraftig transportsystem. Jernbanelinje fra havna er viktig fordi langveisfarende gods går fra utenfor Europa til europeiske storhavner, og derfra til distribusjon via Alnabru. Det er en utfordring å sikre at mest mulig gods som distribueres via Alnabru går på jernbane. Pga svak banestruktur går nå stadig mer på bil særlig til Trondheim, og det belaster Oslo omland. Det er viktig å få mer av nærgods (til fra Sverige/ Danmark) fra bil til bane. Baneutbygging er også viktig for å sikre at halvnært gods, dvs. fra land i Europa utenfor Skandinavia, flyttes fra bil til bane og supplyskip som forer oss med større varer. For persontrafikken er det viktig at arbeidsreiser til og fra InterCity-byen går raskest mulig, slik at presset for å bygge nye boliger i Oslo avtar, og at gjennomreisende for effektive reiseruter uten unødig trafikkbelastning i Oslo sentrum.

6. Kapasiteten på dagens jernbanenett er full på de trafikkunge strekningene. Det er ikke plass til flere tog, og mulig fremtidig vekst er derfor svært begrenset. I planarbeidet er det tatt utgangspunkt i kapasiteten på dagens Østfoldbane, særlig mellom Oslo S og Ski. St.meld. nr. 16 (2009) - Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 ligger til grunn for forslaget, og anbefalt utbyggingskonsept. I sammenhengen er det Jernbaneverkets egen sluttrapport

med anbefaling fra utredningsarbeidet som har dannet grunnlag for planarbeidet. Bydelsutvalget i Gamle Oslo anerkjenner at i en slik sammenheng er dobbelspor SKI – Oslo/ Follobanen er i tråd med intercity satsingsbehov, og en nødvendig del av infrastrukturutbygging for å sikre spedit boposetting i hele Oslo regionen og nødvendig transport av personer, varer og gods. Saken, som den er fremlagt, ivaretar delvis et kapasitetsbehov knyttet til sørkorridoren, men ivaretar ikke et helhetlig grunnlag for infrastruktur/banenett utbygging inn mot Oslo-området og kapasitet og trafikkvurderinger totalt sett. Dette vises direkte i planbeskrivelsen kap 6 med «Forslagsstillers faglige begrunnelse» hvor planens hensikt er «å sikre retten til å bygge et nytt dobbeltspor på strekningen fra Oslo S til Oslo grense og videre mot Ski. Den faglige begrunnelsen viser bare til sørkorridoren – og ikke oppjustering rundt Oslo S og et helhetsbilde for hele regionen og i nasjonal sammenheng. Bydelsutvalget vil sterkt understreke at en helhetlig kapasitet og infrastrukturvurdering må ligge til grunn også for planer for Follobanen. Dette vil på sikt også tjene Jernbaneverkets interesser.

7. Bydelsutvalget har i flere sammenhenger og uttalelser pekt på at jernbanenettet som krysser/ligger i bydelen er utgått på dato. Det er i sammenhengen vist til behov for å vurdere fremtidig kapasitet og alternativer med dyptunnel/ jernbanering – også knyttet til løsninger/sportraseer for Follobanen. Det vises til bydelsutvalget vedtak av 12.2.2012. I merknadene svarer Jernbaneverket at: Utredning av dyptunnelring ikke er en del av tiltaket, og at Follobaneprojektet ikke er riktig adresse til denne problemstillingen. Bydelsutvalget viser i sammenhengen til Samferdselsdepartementets kommentar til høringsuttalelser / merknader av 1.3.2012: «I noen tilfeller mener vi likevel Jernbaneverket bør ta mer hensyn til innkomne uttalelser. Dette gjelder blant annet i de tilfeller hvor det er avgitt uttalelser som isolert sett ikke er en del av prosjektet som beskrives i KUen, men som høringsinstansene mener bør ses i sammenheng med prosjektet.» Det er nettopp en sammenheng/ premiss rundt dette som må ligge til grunn for løsningsvalg. Det blir feil å legge dagens sporarkitektur til grunn for alternativer og konsekvensvurderinger knyttet til Follobanens innføring. Dette oppfattes som et rent jernbaneteknisk plan laget på premisser som bydel Gamle Oslo ikke kan akseptere. At Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet har gitt sin tilslutning til at fremlagt alternativet legges til grunn, betyr ikke i seg selv at helhetlige vurderinger og premisser må danne bakgrunnen for løsning - ref departementets kommentar av 1.3.2012. Det vises også til Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging: «Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på løsninger som reduserer transportbehovet.» (vår understrekning) Disse retningslinjene er ikke svart ut i planbeskrivelsen.

8. I forbindelse med fastsettelsen av planprogrammet (Områdeplan Oslo S) ga Samferdselsdepartementet en rekke føringer. De tar opp behovet for å samordne utredningsarbeidet med pågående høyhastighetsutredning og konseptvalgutredning for InterCity-trianglet. Jernbaneverket bes 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 tunnelloesning i Oslo. Bydelsutvalget Gamle Oslo mener at en slik vurdering er avgjørende for løsningsvalg for Follobanen.

9. Bydelen er utsatt for en stor befolkningsvekst og utbygging. Jernbaneverkets begrensede planpremissar som ikkje tar opp i seg framtidig kapasitetsbehov og helhet, skapar unødig press på kulturminner og uheldige konsekvensar for lokale miljøer og aktiviteter. I stedenfor færre jernbanelinjer legger planen opp til flere. Dette skjer gjennom planer om flere avgreningar og avgreningspunkt med benyttelse av eksisterende spornett inn mot Oslo S. I planen inngår også flere permanente jernbaneanlegg, driftstekniske/vedlikeholds og beredskapsområder og lagring/oppstillingsplasser/ hensettingsspor. Det heter også at riggområder foreslås i stor grad omregulert til permanente beredskapsområder, og en 550 m<sup>2</sup> utvidelse av Lokomotivverkstedet. Det foreslås omreguleringar frå park til jernbaneformål. Forslag er vurdert ut ifrå behov for arealet til drift og vedlikehold av eksisterende jernbane på Oslo S. Dette viser at selv om Jernbaneverket ikkje har tatt framtidig banedrift knyttet til Oslo S inn som planpremiss, så foretas det konkrete valg i planbeskrivelsen. Bydelsutvalget mener at omfanget av jernbaneregulerte områder ikkje høyrer hjemme i sentrumsnære områder i en storby. Det pekes i sammenhengen på paradokset ved at Jernbaneverket selv begrunner behov for egne nye områder med at det alt er for trangt med eksisterende infrastruktur og bebyggelse.

10. Follobanen må planlegges i et helhetlig perspektiv. Dette innebærer en vurdering av hele kapasiteten og infrastrukturen i Oslo-området inkludert Oslo S og dyptunnel/ jernbanering. Både person og godstrafikk må belyses. Et framtidig jernbanenett må også sikre godstrafikk frå Sydhavna inkludert gods- og persontrafikk frå Follo/ Østbaneløp nordover. (Uten at disse må innom Oslo S). Hensyn til miljø og byutvikling må vurderes med langt større tyngde – og ikkje bare som avbøtende tiltak. På denne bakgrunnen mener bydelsutvalget at: De varslete omreguleringar og økende sporanlegg gjennom bydelen kan ikkje aksepteres; Planer for åpning av Alna og Hovinbekken må sikres, og omreguleringar frå grønt/parkområder må ikkje finne sted; Planer for kulturhistorisk museum må ikkje begrenses; «Borgen» - Bispegt. 12 - må ikkje rives

11. Planforslaget sier at det bare skal «tilrettelegge for tiltak rundt ny godsforbindelse til Alnabru», og viser til eget prosjekt. Dette er for lite premissgivende og gir ikkje en fullgod kapasitets- og konsekvensmessig vurdering som grunnlag for løsningsvalg inn mot Oslo sentrum. Løsning for transport til frå Sydhavna og både gods- og persontrafikk nordover med tilknytning til Folle/Østfoldbanen berører ikkje bare støy, men vil ha direkte betydning for hele trafikkgrunnlaget mot Oslo sentrum – både for gods og persontrafikk. Bydelsutvalget vil også peke på at en avgrening – med dobbelspor - i fjelltunnelen (Ekeberg) kan vurderes som første skritt/del av en jernbanering. Vurderingar og realisering med konsekvensar rundt dette må inn i planene – med større tyngde enn at «avgreningspunkt for godstrafikk» innarbeides. En slik løsning som del av en framtidig ringløsning, vil lette presset på jernbaneinfrastruktur/spormengde inn mot Oslo S.

12. Planbeskrivelsen viser til at i den delen av Gamlebyen som ligger i

tilknytning til innerstrekningen, finnes ingen skoler, skolefritidsordning, barnehage eller offentlig servicetilbud innenfor selve planområdet. Bydelsutvalget vil peke på den omfattende nybyggingen og innflyttingen som skjer i området (ref. Sørenga). I tillegg til eksisterende anlegg skaper dette økt behov for skoler, fritidsanlegg/lekeplasser og grøntarealer – dette må også hensyntas i konsekvensvurderinger – ikke bare omtales som at dette lite berøres pt. I tillegg arbeides det med planer knyttet til gamle Oslo Torg, kollektiv/trikkealternativer mm – som må utdypes grundigere. Vest for Klypen har jernbanebygninger, jernbanespor og andre jernbaneanlegg ødelagt og fjernet mesteparten av kulturlagene på 1890-tallet og senere. Foreslåtte løsning vil fortsette utviklingen i feil retning selv med Riksantikvarens kompromiss/aksept.

13. De framtidige linjedragene blir tilpasset slik at Borgen kan bevares. Dette kan gjøres ved at linjedragene forskyves noe eller at byggets fundament forsterkes slik at det kan ligge opp mot den nye skinneføringen.

Jernbanebygget Borgen ligger i et geografisk og kulturelt knutepunkt mellom nye Bjørvikabyen og den historiske Gamlebyen. Med industriell arkitektur skaper bygget en sammenheng mellom det moderne og historiske bymiljøet. Ikke minst representerer den mer en 20-årige virksomheten ved kulturhuset Borgen en viktig forutsetning for å kunne oppfylle Kulturoppfølgingsprogrammet (KOP). Grunneierne, Plan- og bygningsetaten og utbyggerne har forpliktet seg til å ta vare på en viktig del av kulturscenen som har preget Oslo de siste tiårene.

14. Bydelsutvalget ber om at de premissgivende kommentarene over legges til grunn for videre planer og revisjon av løsningsvalg. I tillegg viser vi til etterfølgende punkter som protokolltilførsel som vedlegges saken med kommentarer til foreliggende fremlagte løsningsvalg og omtalte avbøtende tiltak.

15. Det vises til bydelsutvalgets tidligere behandlinger av saken.

16. 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.

17. Bydelsutvalget 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. 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.

18. 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.

19. 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.

20. 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.

21. Bydelsutvalget vil fremheve viktigheten av at trafiksikkerhet for myke trafikanter i Gamlebyen blir ivaretatt og at skoler, barnehager, institusjoner og lignende blir skjermet best mulig i anleggsfasen.

22. Bydelsutvalget mener det er viktig at støy og støvulemper 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.

23. Bydelsutvalget mener også det er viktig at beredskap er ivaretatt både i byggefasen og for evt. Hendelser i driftsperiode etter ferdigstillelse av sporene.

24. Bydelsutvalget mener det er viktig at miljøoppfølgingsplanen gjøres bindende.

25. 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.

**BUK-sak  
22/2012  
(BU-sak  
106/12)**

## **RING 3 ULVEN - TEISEN - KOLLEKTIVFELT - MINDRE REGULERINGSENDRING**

### **Bydelsdirektørens innstilling:**

1. Bydelsutvalget er positiv til en forbedring av forholdene for kollektivtrafikken på Ring 3, Ulven – Teisen.
2. Bydelsutvalget vil påpeke at det er viktig at gangsykkelfeltet skjermes og at så mye som mulig av vegetasjonsbeltet som er der i dag beholdes. Vegetasjon som fjernes bør erstattes av ny vegetasjon eller av annen skjerming mot gang- og sykkelveien om det er liten plass.

### **Byutviklingskomiteens behandling:**

*AP foreslo følgende tillegg som nytt punkt 3:*

Bydelsutvalget mener det er viktig med fysisk skjerming mellom gang/sykkelsti og kjørebane. I forbindelse med endringene ber bydelsutvalget om at den generelle sykkelfremkommeligheten i berørt område vurderes og forbedres.

**Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt

Aps forslag til nytt punkt 3 ble enstemmig vedtatt

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. Bydelsutvalget er positiv til en forbedring av forholdene for kollektivtrafikken på Ring 3, Ulven – Teisen.
2. Bydelsutvalget vil påpeke at det er viktig at gangsykkelfeltet skjermes og at så mye som mulig av vegetasjonsbeltet som er der i dag beholdes. Vegetasjon som fjernes bør erstattes av ny vegetasjon eller av annen skjerming mot gang- og sykkelveien om det er liten plass.
3. Bydelsutvalget mener det er viktig med fysisk skjerming mellom gang/sykkelsti og kjørebane. I forbindelse med endringene ber bydelsutvalget om at den generelle sykkelfremkommeligheten i berørt område vurderes og forbedres

**BU-sak  
116/2012**

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN – FORSLAG TIL  
DETALJREGULERING – ENSJØVEIEN 16-22****Bydelsdirektørens innstilling:**

1. Bydelsutvalget støtter Plan- og bygningsetatens alternativ hvor Ensjøveien 22 er tatt ut av planforslaget. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre gjennomføringen av Østre parkdrag og er opptatt av at Ensjøveien 22 ikke skal bygges på, siden taket på bygningen i dag ligger i høyde med bakken på oppsiden og at det på den måten kan bli en fin overgang til friområdet fra taket.
2. Bydelsutvalget er positiv til en fleksibel regulering som åpner for ulik bruk.
3. Bydelsutvalget mener Brødrene Jensens planforslag legger opp til for massiv utnyttelse og for store høyder.
4. Bydelsutvalget er positiv til forretninger i 1. etasje mot Ensjøveien, men mener 7 etasjer er i høyeste laget sammenlignet med eksisterende bygninger på 4 etasjer.
5. Bydelsutvalget mener det er viktig at evt. boligens utearealer samt Østre parkdrag sikres nok lys og mener derfor det bør lages gode solstudier som bør legges til grunn for planen.

**Byutviklingskomiteens behandling:**

*MDG foreslo følgende endring i punkt 4:*

..., men vil ikke støtte forslaget om 7 etasjer i stedet for eksisterende 2.

**Byutviklingskomiteens votering:**

Bydelsdirektørens punkt 1 ble vedtatt mot en stemme, FrP  
Bydelsdirektørens punkt 2 ble enstemmig vedtatt  
Bydelsdirektørens punkt 3 ble vedtatt mot en stemme, Frp  
MDG forslag til endring i punkt 4 falt mot 1 stemme, MDG  
Bydelsdirektørens punkt 4 ble vedtatt mot en stemme, FrP  
Bydelsdirektørens punkt 5 ble enstemmig vedtatt

**Byutviklingskomiteens innstilling til bydelsutvalget:**

1. Bydelsutvalget støtter Plan- og bygningsetatens alternativ hvor Ensjøveien 22 er tatt ut av planforslaget. Bydelsutvalget mener det er viktig å sikre gjennomføringen av Østre parkdrag og er opptatt av at Ensjøveien 22 ikke skal bygges på, siden taket på bygningen i dag ligger i høyde med bakken på oppsiden og at det på den måten kan bli en fin overgang til friområdet fra taket.
2. Bydelsutvalget er positiv til en fleksibel regulering som åpner for ulik bruk.
3. Bydelsutvalget mener Brødrene Jensens planforslag legger opp til for massiv utnyttelse og for store høyder.
4. Bydelsutvalget er positiv til forretninger i 1. etasje mot Ensjøveien, men mener 7 etasjer er i høyeste laget sammenlignet med eksisterende bygninger på 4 etasjer.
5. Bydelsutvalget mener det er viktig at evt. boligens utearealer samt Østre parkdrag sikres nok lys og mener derfor det bør lages gode solstudier som bør legges til grunn for planen.

**Eventuelt:**

Helge Windvold skal i deputasjon til byutviklingskomiteen i sak vedrørende Hovinbakkens mulige forlengelse gjennom Hollenderkvartalet. Etter møtet ble det mulig å se bilder fra dagens elvestrekninger i dagen fra Grorud og nedover mot Ensjø hvor den går i rør ut til fjorden.

**Protokollen ble opplest og godkjent i møtet.**

Joakim Dyrnes  
leder

Randi Nagelhus  
avdelingssjef