

Astrid Bredeesen**Fra:** Are Eriksen [are.eriksen@getmail.no]**Sendt:** 17. september 2012 15:05**Til:** postmottak@ra.no; Postmottak Byantikvaren; Postmottak BYR; postmottak@oslobystyre.no;
Postmottak ADM; Postmottak Bymiljøetaten**Emne:** Follobanen - Merknadsbrev Oslo Elveforum**Vedlegg:** Follobanen - Merknadsbrev Oslo Elveforum 17.09.2012.pdf

Riksantikvaren (06/00635)

Byantikvaren

Byrådsavdeling for byutvikling (2007/05613)

Byutviklingskomiteen

Bydel Gamle Oslo

Bymiljøetaten

BYDEL GAMLE OSLO			
Saksnr.	09/1492		
Dato	17 SEPT 2012		
Saksbeh.	BEUT		
Arkivnr.:	641	Dok.nr.:	33
Avskr.måte		Sign.:	

Vedlagt følger gjenpart av brev til Plan- og bygningsetaten med Oslo Elveforums merknader til forslag til detaljregulering for Follobanen. Dere har tidligere mottatt gjenpart av vårt merknads- og innspillsbrev av 15.06.2012 til Asplan Viak om samme sak.

For Oslo Elveforum

Are Eriksen
98 28 28 85 (m)

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref: 201006489

Oslo, 17. september 2012

MERKNADER TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR FOLLOBANEN

Oslo Elveforums merknader til forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen) gis i to ulike brev som samlet utgjør vår høringsuttalelse: dette merknadsbrevet og merknads- og innspillbrev til arbeidet med reguleringsplanen for Follobanen, sendt Asplan Viak (med gjenpart til blant andre PBE og JBV) 15. juni 2012.

Vi ba om at sistnevnte brev med våre tilleggsinnspill til arbeidet med reguleringsplanen for Follobanen "gjengis i original i dokument UOS-00-A-36018 når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn". JBV har unnlatt å gjøre dette. I e-post til Oslo Elveforum av 29. juni 2012 opplyste JBV at man har "igangsatt en del utredningsarbeid, som også vil pågå kontinuerlig gjennom høringsperioden. Dette gjelder bl.a. muligheter og evt. konsekvenser knyttet til det å senke spor i Klypen. Vi anser det som mest hensiktsmessig å behandle og besvare de forhold som tas opp i deres brev som følge av høringsperioden og det pågående utredningsarbeidet. Vi vil derfor komme nærmere tilbake til dette etter høringsfristen for reguleringsplanen."

Oslo Elveforum legger til grunn at vårt brev av 15. juni 2012 (med illustrerte vedlegg) gjengis i original og kommenteres som et ordinært merknadsbrev til forslaget til detaljregulering for Follobanen.

Innerstrekningen – Alna og Middelalderparken

For Oslo Elveforum er det overordnede målet at middelalderterrenget reetableres, og at Alna gjenåpnes på terreng over alle sporene i Klypen slik at Middelalderparken får en helhetlig utforming. Planforslagets løsning for utgående Østfoldbane umuliggjør dette.

Fra kulverttaket for utgående Østfoldbane og ned til vestre del av Middelalderparken er det et terrengsprang på 5,5 m ved Borgen (opp mot Bispegata) som gradvis reduseres til 4,0 m rett nord for Lokomotivverkstedet (Verkstedbygningen), for deretter å øke til hele 9,0 m ut mot Loenga, hvor taket over kulverten ligger på kote 12,5 (jf. landskapsplan UOS-10-O-13000) og vannspeilet på kote 3,5 (jf. UOS-10-O-13019).

Som det fremgår av landskapsplanen, vil det være mulig å ta opp høydeforskjellen på en akseptabel måte fra Bispegata og sørover til litt nord for Lokomotivverkstedet, dvs. på en ca. 160 m lang strekning, ved å etablere et skrånende terreng fra kulverttaket ned mot vannspeilet. Her er det ingen bevaringsverdige bygninger (med et mulig unntak for Borgen) eller ruiner som blokkerer for en slik løsning, samtidig som avstanden ut til vannspeilet er så stor (den er 120–140 m) at skråningen blir relativt slak.

Fra partiet nord for Lokomotivverkstedet og videre sørover til kulvertåpningen ved Loenga, dvs. på en ca. 250 m lang strekning, er det imidlertid umulig å ta opp høydeforskjellen på en god måte på grunn av svært kort avstand mellom kulverten for utgående Østfoldbane og

henholdsvis Lokomotivverkstedet (på kote 5,3), ruinene etter Kongsgården (på kote 7,6), potetkjelleren (på kote 5,2) og oset for Alna (på kote 3,5). Dette fremgår med all tydelighet av landskapsplanen og Figur 83, 86 og 88 (JBVs planbeskrivelse, s. 109 og 111), jf. hvor tett kotene ned fra kulverten ligger innerst i vika og ved potetkjelleren på landskapsplanen, og hvor små de menneskene er som befinner seg mellom Lokomotivverkstedet og den høye muren ned fra kulverten på Figur 88.

På en strekning av hele 250 m, dvs. 60 % av Middelalderparkens utstrekning nord-sør, vil det med andre ord ikke være mulig å reetablere middelalderterrenget, dvs. binde sammen den østre og vestre delen av Middelalderparken på en fornuftig måte, med planforslagets løsning for utgående Østfoldbane. Jernbanekulverten vil her fremstå som en barriere mellom de to delene av Middelalderparken.

Oslo Elveforum har i snart to år innstendig bedt Jernbaneverket om å utrede mulighetene for å senke sporet for utgående Østfoldbane sør i Klypen slik at Alna kan ledes over sporet og ut i vannspeilet med selvfall, samtidig som middelalderterrenget reetableres på en god måte. Selv etter at Plan- og bygningsetaten i vår ba Jernbaneverket om å redegjøre for om sporene kan senkes i Klypen, har det skjedd lite. Sporsenkning er ikke engang illustrert i planforslaget, men er i det minste kommentert i JBVs planbeskrivelse, punkt 6.4.2 Senkning av spor og Alnas utløp, hvor det heter (s. 53–54):

I forbindelse med spørsmål fra Plan- og bygningsetaten og Oslo Elveforum har Jernbaneverket sett på muligheten for å senke sporene i Klypen. Foreløpig konklusjon er at dette er mulig [...] dersom en går ut over normale krav til sporgeometrien. [...] I området ved Verkstedbygningen vil det være mulig å senke sporene inntil ca. 1,7 meter ved avvik fra normalkrav i Teknisk regelverk. [...] Jernbaneverket ser på og vurderer en mulig senkning av sporene. [...] Så fremt normale krav til sporgeometri overholdes, er eneste muligheten for fremføring av en vannveg forbi de nye sporene i Klypen ved Loenga, å føre vannet i en dykker under alle fire sporene, evt. over de tre sporene som går inn i Ekebergåsen og i en dykker under utgående Østfoldbane.

Oslo Elveforum beklager at Jernbaneverket ikke har fremmet et planforslag med sporsenkning i Klypen, og forutsetter at Jernbaneverket ikke bare "ser på og vurderer en mulig senkning av sporene", men omarbeider planforslaget før oversendelse til politisk behandling. Hensynet til Middelalderparken og Alna er så viktig at Jernbaneverket om nødvendig bør gå ut over normalkravene og legge seg på minimumskravene i Teknisk regelverk, og også foreta en nøktern vurdering av konsekvensene av eventuell dispensasjon fra sistnevnte.

I merknads- og innspillsbrev av 15. juni 2012 foreslo vi alternative løsninger for utgående Østfoldbane. Vi nøyer oss her med å gjengi hovedpunktene i brevet, og viser til den utførlige behandlingen av tematikken på s. 6–9 i brevet, jf. også de tre vedleggene til brevet:

- **Vi foreslår en løsning der utgående Østfoldbane får et fall på ca. 15 ‰ fra Bispegata og sørover mot Lokomotivverkstedet og deretter stiger med ca. 27 ‰, alternativt ca. 22 ‰, videre ut mot Loenga og Operatunnelen (Ekeberg tunnelen)**
- **Vi legger til grunn at JBV optimaliserer disse to alternative løsningene for utgående Østfoldbane, tegner dem ut i samme detalj som C-tegningene i Teknisk plan og presenterer og drøfter alternativene**

- **Vi forutsetter at JBV i tillegg illustrerer og drøfter den løsningen JBV selv ville ha valgt for utgående Østfoldbane dersom det var et ufravikelig krav at Alna skal kunne åpnes på terreng over alle sporene i søndre del av Klypen**
- **Dersom JBV ikke finner å kunne akseptere en løsning som gjør det mulig å gjenåpne Alna over utgående Østfoldbane med sporet lagt over Operatunnelen (Ekeberg tunnelen), forutsetter vi at JBV utreder alternativer der sporet legges a) under Operatunnelen (Ekeberg tunnelen), b) under Minneparken og c) under Loenga, jf. at JBV selv vurderer det siste alternativet som en jernbaneteknisk god løsning**

Det må fortsatt være mulig å lande på løsninger som skissert i siste kulepunkt, dersom dette skulle vise seg å være nødvendig for å ivareta hensynet til Middelalderparken og Alna. På samme måte som Jernbaneverket anser "fire spor i Klypen" som "en optimalisering av de to alternativene som er utredet i konsekvensutredningen" (JBVs planbeskrivelse, s. 38), vil Oslo Elveforum i så fall anse løsningene i nevnte kulepunkt som en optimalisering av alternativet "fire spor i Klypen". Det vises i den forbindelse til at Samferdselsdepartementet valgte alternativet "fire spor i Klypen" selv om alternativet ikke var blitt konsekvensutredet, og det nettopp under henvisning til JBV's optimaliseringsargument. Offentligheten ble dermed fratatt muligheten til å uttale seg om dette alternativet før Samferdselsdepartementet 1. mars 2012 bestemte at alternativet med fire spor i Klypen skulle velges.

Med planforslagets sporhøyde og kulverthøyde for utgående Østfoldbane virker foreslått lengde på kulverten (til ca. profil 1430) relativt fornuftig. Man bør imidlertid vurdere å forlenge kulverten ytterligere 10–20 m, og spesielt dersom Jernbaneverkets gjennomgang av behovet for arealer på Loenga skulle vise at Jernbaneverket ikke har behov for å opprettholde spor 9 og 10. Dette arealet kan da benyttes som parkareal. Også ved en beskjeden senkning av utgående Østfoldbane (selv den minste senkning vil bidra til å redusere barrierevirkningen mellom de to parknivåene) bør kulverten forlenges. Ved en senkning som er tilstrekkelig stor til at Alna kan åpnes på terreng over sporet for utgående Østfoldbane, bør kulverten forlenges vesentlig. En løsning for utgående Østfoldbane i tråd med kulepunkt fire ovenfor fjerner både kulvertåpningen og barrierevirkningen og gir en helt annen landskapsplan enn den som er presentert i forbindelse med offentlig ettersyn. Kotene på foreliggende landskapsplan (blant annet det sterke fallet mot Loenga) er ikke tilpasset en fremtidig åpning av Alna. Alna bør legges inn på landskapsplanen i hele partiet fra vannspeilet til nordøstsiden av Saxegaarden. **Oslo Elveforum ønsker å bli trukket med i arbeidet med landskapsplanen.**

I vårt merknads- og innspillbrev av 15. juni 2012 etterlyste vi (s. 9–11) en kvalitetssikring av planforslaget før utleggelse til offentlig ettersyn. Vi påpekte blant annet feil stigningsforhold på de tekniske tegningene for utgående Østfoldbane, noe som nå er rettet opp. Takplate for betongtunnel (jernbanekulverten) er samtidig lagt inn på tegningene, men er for utgående Østfoldbanes del kun vist til ca. profil 1370, mens takplata skulle vært vist til ca. profil 1430, jf. landskapsplanen. De eksemplene vi ga (i første avsnitt på s. 10) på feil i den foreløpige versjonen av planforslaget, er ikke blitt rettet i den endelige versjonen av planforslaget, og nye feil har oppstått. Med endringen av feltbetegnelser på reguleringskartet bør betegnelsene også endres i planbeskrivelsen, og i det minste i reguleringsbestemmelsene, jf. at det fortsatt opereres med "felt GF2" i § 4.3.3 i reguleringsbestemmelsene. § 7.1 er upresis. Hvis det mot formodning skulle bli nødvendig med dykket løsning for Alna, bør § 7.1 lyde: "Det skal etableres en dykket løsning under Østfoldbanens utgående spor som gjør det mulig å lede Alna over tunnel for Follobanen og inngående Østfoldbane og under utgående Østfoldbane, før anlegget settes i drift."

På landskapsplanen (UOS-10-O-13000), Figur 79 (UOS-10-T-13022) og Figur 35 (s. 59) vises et bredt parkareal på nordsiden av Bispegata. Parkarealet avgrenses i nord av en rett linje trukket fra Nordre Tomters spor til Trelastgata. På reguleringskartet er den vestre delen av dette parkarealet vist som jernbanegrund. Reguleringsformålet må her bringes i samsvar med landskapsplanen. På Figur 79 og 35 er alt areal mellom utgående spor for Follobanen og Oslo Ladegård vist som parkareal e.l., mens store deler av dette arealet er vist som baneformål på landskapsplanen og reguleringskartet. Hele arealet bør vises som park på landskapsplanen. På reguleringskartet bør den delen av arealet som ligger vest for felt BO og øst for østre støyskjerm, enten innlemmes i BO (institusjon, museum) eller vises som grønnstruktur (park).

I brevet av 15. juni 2012 påpekte vi (s. 10) det uheldige ved ikke å vise gjeldende regulering for hele dagsonen (bakkeplan) når Jernbaneverket "endog legger opp til å endre gjeldende regulering uten å informere om dette". Gjeldende regulering for innføringsstrekningen til Oslo S vises fortsatt ikke i Jernbaneverkets reviderte planbeskrivelse ved utleggelse til offentlig ettersyn, men nå nevnes i det minste reguleringsendringene fra friområde og spesialområde bevaring (felt C21 i Bjørvika-planen) til jernbaneformål (s. 28, 94 og 100) og fra kombibane og spesialområde bevaring (felt C29 i Bjørvika-planen) til jernbaneformål (s. 28, 94 og 100). Endringsforslagene blir imidlertid ikke bedre av å bli omtalt.

I vårt brev av 21. juni 2012 påpekte vi (s. 10) at **det er svært viktig at felt C29 og felt C21 ikke omreguleres til jernbaneformål om en skal kunne gjenåpne Alna i partiet fra Geitabru til Klypen. Vi er glade for at Plan- og bygningsetaten har tatt tak i dette i sin saksfremstilling.** Om forslaget til omregulering av felt C29 og felt C21 skriver PBE (s. 16):

En smal stripe øst for Saxegaarden, felt C29 i Bjørvikaplanen, langs Loenga vest, som i dag er regulert til spesialområde bevaring automatisk fredete kulturlag, er i foreliggende plan foreslått omregulert til rent jernbaneformål. Plan- og bygningsetaten mener dette er en uheldig omregulering, da arealet også ligger som mulig areal for gjenåpning av Alna i mulighetsstudien. [...] Innenfor felt C21 foreslås to mindre områder omregulert fra parkformål til jernbaneformål: Det ene området ligger helt i sørenden av Middelalderparken, sør for vannspeilet. Arealet [...] innebærer en reduksjon av regulert friområde sør for Lokomotivverkstedsbygningen. Det bør ikke omreguleres mer areal enn det som strengt tatt er nødvendig for bygging av nytt utgående Østfoldbanespor. Det andre arealet som foreslås omregulert fra parkformål til jernbaneformål, er en smal stripe inntil Saxegaarden. [...] Dagens parkregulering gir mulighet for å komme rundt Saxegaarden og endring til jernbaneformål anses som lite forenelig med evt åpning av Alna også på denne strekningen. Foreslåtte endringer av grøntformål innenfor felt C21 og C29 til jernbaneformål er på til sammen ca. 4000 m². Plan- og bygningsetaten mener at foreslåtte omreguleringer, som ikke er en del av prosjektet, er uheldig. Plan- og bygningsetaten vil etter offentlig ettersyn og før oversendelse til politisk behandling foreta en endelig vurdering av formålsendringene.

Vi viser i denne forbindelse også til følgende formulering i høringsuttalelsen fra Bydel Gamle Oslo, vedtatt av BU 13. september 2012: "Planer for åpning av Alna og Hovinbekken må sikres, og omreguleringer fra grønt/parkområder må ikke finne sted" (punkt 10). **Vi anmoder Plan- og bygningsetaten om å følge opp dette og avvise alle forslag fra Jernbaneverket til omreguleringer som ikke er en helt nødvendig del av selve Follobane-prosjektet.**

Det bør tilføyes at deler av parkarealet C21 sør for vannspeilet, som nå foreslås omregulert til jernbaneformål, også er tenkt benyttet for et konkurrerende formål, parkering for busser og

biler til Lokomotivverkstedet og Middelalderparken. Parkering sør for Middelalderparken, med planlagt tilførselsvei fra sør, er langt bedre enn foreslått bussparkering langs Bispegata. Dersom Jernbaneverket får gjennomslag for at hele utbyggingsvolumet på i alt 68 000 m² i felt C7 og C8 i Bjørvika-planen tas ut av planen, samtidig som utbyggingsarealet i felt C6 mer enn halveres, forsvinner siste rest av argumentasjon for å opprettholde planene for Bispegata. I praksis blir det da umulig å plassere Kulturhistorisk museum langs Bispegata. Eventuell annen bebyggelse i C6 (vi anbefaler i stedet at vannspeilet utvides mot nord) vil da kunne bilbetjenes fra Trelastgata, som eventuelt forlenges 160 m sørover (under det gjenskapte middelalderterrenget) til plassen nord for Lokomotivverkstedet, slik at bilkulverten kan benyttes av nyttetraffikk og bevegelseshemmede som skal dit. Ved å etablere en trikkering i Gamlebyen og la regionbussene benytte tunnellopene i Ekebergåsen, slik mange har foreslått, vil Oslo torg kunne gjenskapes til 700-årsjubileet for Oslo som landets hovedstad, og med middelalderens Bispeallmenningen som fremtidig gang- og sykkelvei.

Ytterstrekingen – Ljanselva og Gjersrudbekken

Ljanselva ble 18. juni 2003 (bystyresak 209) regulert dels som verne- og dels som friområde, i et 100 m bredt belte på begge sider av elva. Gjersrudbekken som drenerer til Ljanselva fra Klemetsrudområdet i syd, ble grunnleggende rehabilitert hva gjelder kantsoner og vannmiljø etter at sigevannet fra Grønmo søppelmottak i midten av 1980-årene ble ledet til Bekkelaget renseanlegg i lukket system.

Undersøkelser viser at fiskelivet er rehabilitert langs hele Ljanselva – dels ved hjelp av nybygd fisketrapp. Fiskelivet er under rehabilitering også nederst i Gjersrudbekken. Vi ber derfor om at elvemiljøene behandles med respekt under et eventuelt anleggsarbeid som berører disse. Prosessvann fra riggtomer og omlastingsplasser som inneholder skadelige stoffer, forutsettes tatt hånd om på forsvarlig måte og ikke sluppet ut i vassdraget.

Gjennom Åsland pukkverk som er utpekt som hovedriggområde, renner Myrerbekken under steinmassene i pukkverket. Denne bekken kommer fra Myrertjern i syd og renner videre mot nord sammen med Stensrudbekken inn i Gjersrudtjern og Gjersrudbekken. Myrerbekken forutsettes for fremtiden ført åpen gjennom området.

Vi ber om at det om nødvendig foretas full utstøping av Follobanens tunnel ved passering av Ljanselva og Gjersrudbekken slik at en gjentakelse av overvannslekkasjen i Gardermotunnelen unngås.

Oslo Elveforum forutsetter at bærekraftperspektivet legges til grunn for jernbaneprosjektet.


Med vennlig hilsen
for Oslo Elveforum

Ida F. Tønnessen (s)
leder

Vidar Berget (s)
Alnaelvas Venner

Karsten Sølve Nilsen (s)
Hovinbekken/Alna

Tor Holtan-Hartwig (s)
rådgiver


Are Eriksen
rådgiver