



Sammendrag av innkomne merknader

UTKAST – 05.08.2011


Nytt Dobbelspor OSLO – SKI

Oslo, Oppegård og Ski kommuner

KONSEKVENsutREDNING FOR FOLLOBANEN

Sammendrag av innkommende merknader

UTKAST

00	UTKAST	05.08.2011	BO/KL	ER	MN
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato:	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Follobanen Oslo– Ski Konsekvensutredning Sammendrag av innkomne merknader		Antall sider			
		44			
		Produsent	Asplan Viak AS		
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
Prosjekt: Oslo - Ski Parsell: Oslo S - Ski stasjon		Erstattet av			
		Dokument nr.	UOS-00-A-36109		Rev. 00
 Jernbaneverket		Dokument nr.			Rev.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 5 av 44</p>
---	---	--

Innhold

1	Oversikt over innkomne uttalelser	7
1.1	Felles merknader for de tre kommunene	7
	Myndigheter	7
	Næringsliv og Organisasjoner	7
1.2	Oslo	7
	Myndigheter	7
	Næringsliv og Organisasjoner	7
	Private	7
1.3	Oppegård	8
	Myndigheter	8
	Næringsliv og Organisasjoner	8
	Private	8
1.4	Ski	8
	Myndigheter	8
	Næringsliv og Organisasjoner	8
	Private	9
2	Sammendrag av høringsuttalelsene med tiltakshavers kommentarer	9
2.1	Felles merknader for de tre kommunene	9
	Myndigheter	9
	Næringsliv og Organisasjoner	13
2.2	Oslo	16
	Myndigheter	16
	Næringsliv og Organisasjoner	21
	Private	24
2.3	Oppegård	31
	Myndigheter	31
	Næringsliv og Organisasjoner	32
	Private	32
2.4	Ski	34
	Myndigheter	34
	Næringsliv og Organisasjoner	35
	Private	36
	Vedlegg	38

Dok nr:	UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr :	00	Follobanen	Follobanen
Dato:	05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side:	6 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Konsekvensutredning	Dok nr:	UOS-00-A-36109
	Follobanen	Rev nr :	00
	Sammendrag av merknader	Dato:	05.08.2011
	Med tiltakshavers kommentarer	Side:	7 av 44

1 Oversikt over innkomne uttalelser

1.1 Felles merknader for de tre kommunene

Myndigheter

Uttalelse fra	Datert
Statens vegvesen	14.06.2011
Statsnett	27.05.2011
NVE	01.07.2011
NSB Plan	17.06.2011
Direktoratet for Mineralforvaltning	20.05.2011
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	17.06.2011
Akershus Fylkeskommune	19.05.2011

Næringsliv og Organisasjoner

Uttalelse fra	Datert
PURA	16.06.2011
Franzefoss Pukk	16.06.2011
Oslo og omland friluftslivsråd	17.06.2011
Norsk forening mot støy	17.06.2011

1.2 Oslo

Myndigheter

Uttalelse fra	Datert
Riksantikvaren	16.06.2011
Kirkelig fellesråd Oslo, Kirkevergen	06.07.2011
Den Norske Kirke	21.06.2011
Oslo Bispedømmeråd	21.06.2011
Statsbygg	16.06.2011
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	17.06.2011
Akershus Fylkeskommune	19.05.2011
Oslo kommune	04.07.2011
Bydel Gamle Oslo	28.05?2011

Næringsliv og Organisasjoner

Uttalelse fra	Datert
Interesseforeningen Oslos Middelalder	16.06.2011
Trafikkaksjonen Oslo	17.06.2011
Bjørvika Infrastruktur	17.06.2011
Eiendomsspar AS	27.06.2011
Oslo Elveforum	26.06.2011

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert
---------------	-----------	--------

Dok nr:	UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr :	00	Follobanen	Follobanen
Dato:	05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side:	8 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

Bjørndal boligsammenslutning		17.06.2011
Sameiet Mosseveien 6		17.06.2011
Anders Nyrud		16.06.2011
Arnulf Brekken		28.04.2011
Carl Terje Lippestad		15.06.2011
Einar Braathen		17.06.2011
Elen og Asbjørn Roaldset		17.06.2011
Raymond Rooth		07.05.2011
Jan Janson		16.06.2011
Kjetil Holstad		17.06.2011
Marius Rooth		07.05.2011
Rolf H Hanssen		15.06.2011
Sverre Brun		17.06.2011
Kathrine og Anne Schou		07.06.2011

1.3 Oppegård

Myndigheter

Uttalelse fra	Datert
Oppegård kommune	15.05.2011

Næringsliv og Organisasjoner

Uttalelse fra	Datert
Forum for natur- og friluftsliv, Oppegård	udatert
Naturvernforbundet i Oppegård	15.06.2011
Tangen Vel	17.06.2011

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert
Vidar Olsen		24.05.2011
Reidar Aasgaard/Anne M. W. Eilertsen		17.06.2011
Tor H. Steen		17.06.2011

1.4 Ski

Myndigheter

Uttalelse fra	Datert
Ski kommune	
Follo Politidistrikt	23.06.2010

Næringsliv og Organisasjoner

Uttalelse fra	Datert
Bærekraftig Follo	16.06.2010
Kråkstad og Ski Bondelag	12.06.2011
Lokal Agenda 21-forumet i Ski	17.06.2011
Norsk Ornitologisk forening	16.06.2011

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 9 av 44
---	---	--

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert
Endsjø gård		16.06.2011
Marit Lillejordet	121/9	28.05.2011

2 Sammendrag av høringsuttalelsene

2.1 Felles merknader for de tre kommunene

Myndigheter

Statens vegvesen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Det blir i det videre planarbeid viktig å ivareta trafikksikkerheten på vegnettet som skal benyttes til massetransport.</p> <p>Arbeider med nærføring av Statens vegvesens anlegg og konstruksjoner (spesielt kryssing av Ekeberg tunnelen og E18 Mosseveien) vil kreve tett samarbeid mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen.</p> <p>Tiltak som berører riks- og fylkesvegnettet, midlertidige og permanente, skal utformes i henhold til vegnormalene og i samråd med Statens vegvesen. Detalj/byggeplan for disse tiltakene skal godkjennes av SVV.</p> <p>Forutsetter at alle riggområder/massedeponi med tilhørende atkomst blir regulert.</p> <p>Gjeldende planer og pågående planprosesser: Oslo: Det ser ut til at det kan bli konflikt mellom E6 Manglerudprosjektet og en evt. framtidig Bryndiagonal, men det antas at prosjektet ikke vil berøre ny Follobane.</p> <p>Oppegård: Av konsekvensutredningen framgår det at ny Follotunnel vil krysse under fv. 129, Taraldrudveien. Ut over dette vil ikke tiltaket berøre eksisterende eller planlagte veganlegg i Oppegård. Alle foreslåtte riggområder er vist plassert i Ski og all anleggstrafikk er forutsatt å skje på vegnettet i Ski (E6, fv. 152, Langhusveien, fv. 32 Vevelstadveien og Assurdiagonalen) og ikke via vegnettet i Oppegård. Med grunnlag i dette har vi ingen merknader til tiltaket innenfor Oppegård kommunegrense.</p> <p>Ski: Statens vegvesen utreder i samarbeid med Akershus fylkeskommune og Ski kommune løsninger for framtidig vegnett i Ski tettsted. I forbindelse med arbeidet med veg- og gatenettplan for Ski, utredes alternative traseer for fv. 152 gjennom Ski sentrum. Et alternativ trasevalg er ny veg langs dobbeltsporet fra Nordbyveien og med tilknytning til fv. 152 Langhusveien nord for Ski. Dette tiltaket er også spilt inn som et aktuelt tiltak i Oslopakke 3. Utredningsarbeidet er forventet ferdig våren 2012.</p>	

Dok nr:	UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr :	00	Follobanen	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Dato:	05.04.2011	Sammendrag av merknader	
Side:	10 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

Kryssing av Operatunnelens Ekebergdel:

Følgende tema må utredes for anleggsfasen:

- økt belastning på vegnettet pga anleggstrafikk
- øke driftskostnader på grunn av trafikkomlegginger
- hvordan skaderegistrering gjennomføres
- Rystelsesmålinger i alle tunnellopene ved sprengning / TBM
- Beredskap ved eventuelle hendelser: media, fagfolk, driftskontraktør
- Lastberegning
- Ventilasjon
- Risikovurdering RAMS/HMS

Byggeleder for SVV for driftskontrakten til Operatunnelens Ekebergdel må være deltaker på jevnlige møter med JBV, politi, naboer etc.

Følgende tema må avklares for driftsfasen(før godkjenning av KU):

- Søknad om avvik fra Vegvesenets håndbok 021 behandles av Vegdirektoratet (eks. redusere tverrsnitt av tunnellop i Operatunnelen).
- Ventilasjon
- Brannsikkerhet
- Fremtidige tunnelinspeksjoner
- Geologi
- Forankring, permanent sikring
- Vann- og frostsikring
- Sårbarhet ved hendelser.

Forutsetter at SVV inviteres til videre planlegging av løsninger. JBV og SVV må bli enig om eiendomsforhold for fremtidig løsning.

Stengning av Operatunnelen

Tilgang for andre aktører til å utføre arbeider som krever stengning i tunnelsystemet vil bli begrenset og må skje etter SVVs anvisninger og når det passer inn med øvrig vedlikehold. Ved arbeider i tunnelen må risikovurdering mtp framdrift gjennomføres. Viktig med tidlig kontakt vedrørende stengning, helger vil være mest gunstig tidspunkt.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet (spesielt for fotgjengere) må ha viktig fokus i planleggingen av riggområder og trase for massetransport. Spesielt:

- Uheldig med massetransport langs Mosseveien. Kryssene der tverrslagene kommer ut må bygges om slik at trafikksikkerheten ivaretas i forhold til blindsonene på store/tunge kjøretøy.
- Økt tungtrafikk vil øke utrygghetsfølelse og gjøre at man ikke oppnår den ønskede økning i sykling til jobb. Det bør utredes om tverrslagene fra tunnelen kan føres direkte ut til havneområdet for deretter å brukes til utvidelse av havna alternativt at massene fraktes bort med skip.
- Vevestadveien har flere steder kryssende fotgjengertrafikk/skoleveg. Selv om en økningen av tungtransport på 0,5 til 2, 4 ikke høres veldig mye ut, kan det likevel fort medføre utrygghetsfølelse for de som beveger seg langs denne vegstrekningen. Det er boliger og skole/barnehager på deler av strekningen, og trafikksikkerheten bør vurderes spesielt.
- En evt. rigg ved Sloraveien vil antakelig kreve ombygging av krysset på Vevestadveien (rundkjøring/kanalisering).

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 11 av 44
---	---	---

Statnett	Tiltakshavers kommentarer
Kan ikke se at Follobanen vil ha betydning for eksisterende eller planlagte anlegg.	

NVE	Tiltakshavers kommentarer
<p>Ski kommune er ikke kartlagt i forhold til kvikkleireskred. Det pågår kartlegging av kvikkleire i Oslo kommune som ikke er offentliggjort. Det er vanskelig å se hvor traseen går i forhold til områder med marine hav- og fjordsetninger da kart i KU er lite detaljert.</p> <p>I områder med marine avsetninger må det dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere.</p> <p>Om det avdekkes kvikkleire i et område må geoteknisk ekspertise vurdere hele kvikkleiresonen, utløpsområde for skred, stabiliteten i området og nødvendige sikringstiltak. Det må framgå av planen hvilke vurderinger som er gjort.</p> <p>Prosjektet vil komme i berøring med vassdrag. Viktig at reguleringsplan beskriver alle slike tiltak nøye både med hensyn på nåsituasjonen i vassdraget, teknisk utførelse, konsekvenser (flomforhold, erosjon, oppstuvning, biologisk mangfold, friluftsliv mm) og evt. avbøtende tiltak.</p> <p>Det må stilles krav til bygge- og anleggsperioden slik at uønsket forurensning og andre konsekvenser i vassdraget blir minst mulig. Må tas spesielle hensyn til vassdrag vernet mot kraftutbygging som må vurderes og beskrives i planen.</p> <p>Vannressursloven § 20 åpner for at en godkjent reguleringsplan kan erstatte konsesjon, men dette forutsetter at planen inneholder grundige vurderinger av tiltakene. Slike vurderinger bør omfatte de moment nevnt ovenfor.</p> <p>Kryssing av bekker skal fortrinnsvis skje med bruer. Lukking av bekker har ført til betydelige flomskader fordi kulverter er underdimensjonerte eller fordi de tilstoppes.</p> <p>Minner om at små vassdrag kan bli flomstore. Man bør ta høyde for klimaendringer i plansammenheng. Økte mengder overvann og rask avrenning og dermed økt risiko for flam må det tas høyde for i planleggingen og innebærer at rør/kulverter må dimensjoneres for å tåle større mengder vann. (200-årsflom med gjentaksintervall + sikkerhetsmargin).</p> <p>Forutsetter at «Flaum og skredfare i arealplanar (NVE 2/2011) legges til grunn i videre planarbeid.</p> <p>Viser også til innspill(13.04.2010) i forbindelse med planprogrammet.</p>	

NSB	Tiltakshavers kommentarer
Redusert oppstillingskapasitet i Haven må kompenseres. Det videre planarbeid må vise løsninger for det.	

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 12 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

Direktoratet for mineralforvaltning	Tiltakshavers kommentarer
Har ingen kommentarer til saken.	

Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Tiltakshavers kommentarer
<p>Helseavdelingen: Forutsetter at negative konsekvenser blir fulgt opp med avbøtende tiltak. Ber om at konsekvensene anleggsarbeidet får for Oslo hospital gis en særlig oppmerksomhet. Det er også viktig at en vurderer hvordan reguleringen påvirker bo- og nærmiljø, friområde/turveger m.v. og at det planlegges for gode kompenserende tiltak.</p> <p>Landbruksavdelingen: Positive til at Follobanen bygges som dyp fjelltunnel. Det er knyttet noe usikkerhet til arealberegningene for anleggsområdene og tverrslag-/riggområdene og at justeringer i forhold til anleggsområdenes beliggenhet kan gi utslag i arealbeslag av ulike markslag. Landbruksavdelingen forutsetter at inngrep i dyrket og dyrkbar mark begrenses mest mulig og at det vises hensyn til verdifullt kulturlandskap og dyrket mark også i anleggsperioden. Forventer at jord- og skogbruksareal blir tilbakeført etter endt anleggsperiode.</p> <p>Miljøvernavdelingen: Vannmiljø: Ønsker en sterkere kobling mot regional forvaltningsplan hvor vannområde PURA inngår med sine navngitte vannforekomster. Stiller spørsmål om en i tilstrekkelig grad har klargjort konsekvensene på vannmiljø som grunnlag for områdevis prioritering og utforming av avbøtende tiltak. Mulige effekter på økologisk tilstand og hvilke økologiske kvalitetselement som skal legges til grunn er lite omtalt. Foreløpige forslag til tiltaksnivå synes å ligge for lavt i forhold til nødvendig rensing. Viktig at det legges stor vekt på systematisk dokumentasjon før, og i alle faser av anleggsvirksomheten med hensyn på vannkvalitet. Må tas inn tidlig i planfasen som et grunnlag for miljørisikovurderinger og avbøtende tiltakstyper. Fare for at metoden brukt for verdifastsettelse ikke har god nok verdiskala for Vanddirektivets prinsipper mhp økologisk tilstand og mer helhetlige vurderinger, som kan få betydelige konsekvenser. Fylkesmannen savner en grundig vurdering av mulig avrenning fra tunnelen i driftsperioden og ber om at dette vurderes grundig.</p> <p>Massehåndtering: Overskuddsmassene er en ressurs og må kunne benyttes. Det er ikke bærekraftig å dumpe massene i sjø. Bruk av overskuddsmasser til tildekking av Bunnefjorden må sees i sammenheng med det arbeidet som nå gjøres for å oppnå god vannstatus.</p> <p>Biologisk mangfold: Forutsetter at Ekebergskråningen naturreservat ikke berøres negativt. Forventer at hensynet til Snipetjern og Kapelldammen utredes grundig</p>	

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 13 av 44
---	---	---

<p>i det kommende planarbeidet og at nødvendige tiltak innarbeides.</p> <p>Marka: Tiltaket vil i liten grad påvirke marka, men eventuelle tiltak i området må utarbeides etter markalovens regler.</p> <p>Støy: Forutsetter at T-1442 følges og at avbøtende tiltak i anleggsfasen og driftsfasen konkretiseres i det videre arbeidet.</p> <p>Forurensset grunn: Viser til at foreslått tverrslag ved Taraldrud ligger på en større fylling med alunskifer og i nedslagsfeltet til Gjersjøen. Det er i dag et problem med utlekking av forsuret vann fra deponiet og Fylkesmannen mener det må utredes hvordan man kan sikre at dette ikke forverres i anleggsperioden og tiltak dersom en ytterligere utlekking skulle skje. Det vil kunne bli stilt krav om sikring eller fjerning av deponiet.</p> <p>Samfunnssikkerhet: Beredskapsstaben har ingen merknader.</p>	
---	--

Akershus Fylkeskommune	Tiltakshavers kommentarer
<p>1. Ber om at det vurderes bruk av kulvert for å redusere barrierevirkningen av traseføringen inn til Ski sentrum. Anbefaler at dette inngår som en del av supplerende utredninger.</p> <p>2. Viktig å bygge Bryndiagonalen så raskt som mulig og ønsker en nærmere redegjørelse spesielt mtp trafikk og støy på Østfoldbanen dersom Bryndiagonalen ikke bygges samt en redegjørelse av avbøtende tiltak som kan bli aktuelle og hvem som vil stå for de ekstrakostnader dette vil medføre. Viser også bekymring for de miljømessige konsekvensene ved en sterk økning av gods på Østfoldbanen i påvente av Bryndiagonalen.</p> <p>3. Viktig med rask planlegging og utbygging av Follobanen på grunn av dagens kapasitetsproblemer. Ber om at Jernbaneverket har sterkt fokus på dette i arbeidet med kontraktsutforming og valg av entreprenører. Ber om at Jernbaneverket gjør sitt ytterste for å sikre full prosjektfinansiering av hele strekningen før arbeidet startes.</p>	

Næringsliv og Organisasjoner

PURA	Tiltakshavers kommentarer
<p>PURA imøteser en nøye gjennomarbeidet plan for hvordan vannkvaliteten i traseområdet for Follobanen ikke skal forringes i arbeidet med planlegging, etablering og drift av banen. Planen må blant annet være fundert på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den videre detaljutredningen for riggområde/tverrslag ivaretar vannkvaliteten ihht EU's Vanddirektiv/vannforvaltningsforskriften. - allerede sårbare deler av vannområdet skånes for ytterligere påvirkninger - et alunskiferdeponi fjernes/saneres - berørte parter trekkes tidlig inn i prosessen 	

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 14 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

<p>- fremtidig vannkvalitetsovervåkning koordineres</p> <p>- masser fra tunnelsprengning / -boring sikres en miljøriktig håndtering etter uttak.</p> <p>I arbeidet med planlegging, etablering og drift av Follobanen skal målet om god kjemisk og økologisk vannkvalitet i vannområdet PURA innen 2015/2021 ikke påvirkes i negativ retning.</p>	
---	--

Franzefoss Pukk	Tiltakshavers kommentarer
<p>-FP ser positivt på at egnede steinmasser fra prosjektet utnyttes som ressurs og at denne forvaltes av eksisterende pukkverk som framtidig råstoff, til nytte for samfunnet. Massene bør forvaltes slik at de gjenbrukes i regulerte former.</p> <p>- FPs anlegg på Vinterbro (evt i kombinasjon med anlegg på Nesodden og Åros) kan under riktige forutsetninger ta mot stein, for senere knusing til pukkprodukter.</p> <p>- Har tidligere understreket utfordringer med pukkproduksjon på «tunnelstein» generelt og evt TBM-stein spesielt. I et prosjekt av Follobanens størrelse vil disse problemene bli betydelige for samfunnet i form av ikke utbyttbart materiale.</p> <p>- Konvensjonell drivemetode vil etter FPs oppfatning gi stein med høyest utnyttelsesgrad i gjenbruk.</p> <p>Har uttrykt stor skepsis og vegring mot å ta imot TBM-stein, men mottak av deler av denne massen (>10mm) kan være aktuelt (dersom det lar seg gjøre å splitte denne ved uttransporten).</p> <p>-Uttaket av stein for Follobanen vil uansett medføre behov for permanent deponering av store mengder finstoff .</p>	

Oslo og omland friluftsråd	Tiltakshavers kommentarer
<p>Oslo: Viktig at kulturminner blir bevart. Hensynet til miljø, natur og kulturminner bør prioriteres ved valg av trase. Positivt med lokk over Klypen, må redegjøres for i en reguleringsplan.</p> <p>I videre planarbeid er det viktig at det redegjøres for konsekvenser for vassdragene som blir berørt, herunder Alnaelva, Ljanselva og Gjersrudbekken.</p> <p>Viser til Oslo Elveforums uttalelse.</p> <p>Oppegård/Ski: Vedr. Gjersjøen (drikkevannskilde) er det viktig at det gjennomføres en ROS-analyse og utredning for hvordan arbeidet kan påvirke innsjøen. Det må i en reguleringsplan redegjøres for hvilke tiltak som må gjennomføres for å forhindre forurensning til sjøen.</p> <p>Dagsonen i Ski vil påvirke viktige naturverdier som må kartlegges og utredes i nærmere analyser. Viktig at lokale organisasjoner blir involvert i prosessen.</p> <p>Drivemetode: De alternative drivemetodene bør utredes på et tidlig tidspunkt. TBM</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 15 av 44</p>
---	---	---

<p>fremstår som mest hensiktsmessig. Det bør i videre planlegging gjennomføres en analyse for bruk av TBM for å danne grunnlag for sammenliknbare kostnadsanalyser, med både prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser.</p>	
---	--

Norsk Forening mot støy	Tiltakshavers kommentarer
<p>Bortkjøringen av 9,2 mill. tonn masse kan elektrifiseres med velprøvet teknologi (trolleylastebiler). Hvis dette ikke gjøres, bør beboerne støyskjermes langs veiene der massetransporten skal skje – det vil være et varig gode.</p> <p>Follobanen må ta mest mulig godstrafikk, særlig om natten – krever at Bryndiagonalen fullføres.</p> <p>Follobanen bør dimensjoneres for minst 300 km/t,</p> <p>Østre alternativ bør velges for innføring Oslo S, og overbygges mest mulig.</p>	

Dok nr: UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr : 00	Follobanen	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Dato: 05.04.2011	Sammendrag av merknader	
Side: 16 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

2.2 Oslo

Myndigheter

Riksantikvaren	Tiltakshavers kommentarer
<p>Viser også til deres uttalelse til forslag til planprogram datert 09.04.2010.</p> <p>Ser at blant annet kart og detaljtegninger i plan og snitt som viser konsekvenser for omfanget av blant annet inngrepsområder ikke er oppfylt i like stor grad som det planprogrammet legger opp til. Temautredningen for kulturminner og kulturmiljø har kun med konsekvenser i driftsfasen i hovedrapporten. Mener at utgravninger i anleggsfasen også kan vi varig negativ konsekvens i driftsfasen. Det er en varig negativ konsekvens for kulturminnet Middelalderbyen Oslo at automatisk fredete kulturlag fjernes.</p> <p>Påpeker at begge alternativer for trase vil innebære omfattende konflikt med kulturminner av nasjonal verdi, men det er knyttet større konfliktpotensial til østalternativet enn vestalternativet.</p> <p>Forbeholder seg retten til å fremme innsigelse dersom hensynet til kulturminner ikke ivaretas i tilstrekkelig grad.</p> <p>Positive til overdekning i Klypen samt forlengelse av barokkhagen ved Oslo Ladegård og kulvert ved St. Nicolaus kapell.</p> <p>Forutsetter at bygninger/byggverk med særlig høy kulturhistorisk verdi blir tilstrekkelig sikret mot rystelser, dreneringsskader og andre skader både i anleggsfasen og på lengre sikt.</p> <p>Tette kulverter for å sikre grunnvannstand i tilstøtende kulturlag samt reduksjon av vibrasjoner i nærheten av de viktige middelalderruinene og stående bygninger er viktig avbøtende tiltak.</p>	

Kirkelig fellelsråd i Oslo, Kirkevergen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Kirkevergen har kommet fram til at «østalternativet» over Gamlebyen gravlund kan aksepteres som en endring av kirkegården, men forutsetter at Jernbaneverket legger inn i sine budsjett, opparbeiding av nytt gravlundsareal i vest mot Geita bru til erstatning for inngrep og tap av gravlundsareal. Det hele må gis en landskapsmessig god utforming. Gravferdsetaten må bli involvert i selve landskapsplanen.</p> <p>Kirkevergen forutsetter dialog om konsekvenser for drift og aktivitet på gravlunden under anleggsperioden.</p> <p>Kirkevergen mener kriteriene i Gravferdsloven er til stede for å gi tillatelse til å flytte to urnegraver som ligger i foreslått trasevalg over gravlunden, selv om fredningstiden for disse ikke går ut før 2023 og 2025. Har holdt hensynet til gravferden opp mot Jernbaneverkets andre trasevalg som vil være innløsning av 24 boenheter samt at Follobanen vil gi stor samfunnsmessig nytte.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 17 av 44</p>
---	---	---

<p>Etter Kirkevergens vurdering har festere som er direkte berørt av trase over gravlund en selvstendig rettighet til å motsette seg inngrepet i festetiden, hvis ikke vil ekspropriasjon av festeavtalen være aktuell. Kirkevergen forutsetter at festere holdes økonomisk skadesløs i forhold til flytting av nytt gravsted samt at det i anleggsperioden tas hensyn til gravlundens aktivitet.</p> <p>Kirkevergen har mottatt 7 skriftlige henvendelser fra festere, samt 12 telefonhenvendelser. 4 av festerne er svært kritisk og i mot at graven flyttes. En av disse gjelder grav som vil bli flyttet dersom foreslått trasevalg over gravlund gjennomføres.</p> <p>Dersom kart for Alt. 4Ic1 datert 10.12.2010 er gjeldende vil til sammen 27 graver bli berørt, av disse er det 6 urnegraver som er i fredningstid, øvrige graver er eldre enn 20 år. Med anleggsstart i 2015 vil to graver fortsatt være i fredningstid. Totalt 11 festere representerer disse gravene. Alle disse må få tilbud om «flytting» av grav og gravminne dersom byggeplanene blir realisert.</p> <p>Fellesrådets uttalelse nå kan ikke ses på som endelig vedtak fra fellesrådets side. Saken må komme tilbake til Fellesrådet etter endelig valg av trase.</p> <p>Kirkevergen legger til grunn at det er fester som «rår over graven» og at det kreves samtykke fra fester for å få graven flyttet så lenge festeavtalen gjelder. Hvis fester ikke går med på minnelig avtale om flytting av gravsted vil ekspropriasjon av avtalen være aktuell.</p>	
--	--

Bispedømmerådet	Tiltakshavers kommentarer
<p>Har ikke tatt stilling til de to alternativene som omhandler løsningen i Gamlebyen. Har pekt på den rollen som OBDR vil komme til å ha i prosessen videre dersom Samferdselsdepartementet velger å gå for løsningen gjennom Gamlebyen gravlund og den grunnleggende forståelsen av hvor viktig gravferden har vært for utarbeidelsen og praktiseringen av gjeldende lovverk. Denne forståelsen vil ligge til grunn for bispedømmerådets eventuelle behandling i saken.</p>	

Statsbygg	Tiltakshavers kommentarer
<p>Tiltakets konsekvenser for reguleringsplan KHM er uavklart. Dette er knyttet til formålsgrenser mellom jernbane og byggeområder for KHM som ikke er sammenfallende samt behov for koordinering av tiltakene mht. framdrift. Statsbygg kan ikke se at dette er forhold som ikke kan løses og viser til tilfredsstillende samarbeid mellom Statsbygg og JBV fram til nå.</p> <p>Det må forutsettes at det bygges lokk over traseen gjennom Klypen. Også positivt dersom lokket videreføres forbi Ladegården. Vibrasjons- og lydisolering og brannteknisk sikring mellom museet og jernbanen vil være nødvendig i grenseområdet mellom de to tiltakene, både sør og nord for Bispegata. Tiltakene må ses i sammenheng og koordineres.</p>	

Dok nr:	UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr :	00	Follobanen	Follobanen
Dato:	05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side:	18 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

Oslo kommune, byrådsavdeling for byutvikling	Tiltakshavers kommentarer
<i>Jernbaneløst har i brev av 27.05.2011 innvilget Oslo kommune utsettelse av svarfristen til 01.07.2011</i>	
<p>Generelt</p> <p>Oslo kommune mener foreliggende konsekvensutredning i all hovedsak er i samsvar med utredningskrav i planprogrammet. Utredningen er dekkende i forhold til tiltaket og hva som er beslutningsrelevant, forutsatt at supplerende utredninger og merknader hensyntas som foreslått nedenfor.</p>	
<p>Middelalderparken</p> <p>Oslo kommune er godt fornøyd med at det anbefales en løsning med lokk over sporene gjennom Klypen forbi Mariakirken. Det understrekes at kommunen som planmyndighet må ha innflytelse på lokkets utstrekning og utforming i den videre reguleringsplanfasen. Middelalderparken må gis en helhetlig utforming. Planarbeidet må også koordineres med regulering og ombyggingen av Bispegata.</p>	
<p>Åpning av Alna</p> <p>Sporløsningen gjennom Klypen kommer i konflikt med kommunens målsetting om å gjenåpne Alna fra Dyvekes bro til Middelalderparken. Egnest løsning for føring av Alnas vann forbi Klypen helt frem til vannlinjen må vises som planalternativ.</p>	
<p>Ladegården /Haven</p> <p>Oslo kommune støtter forslaget om å forlenge kulverten under Bisp Nikolas kapell og dermed utvide arealene rundt bygningene ved Ladegården.</p> <p>Ber om at det gjennomføres en arkivgjennomgang og behovsanalyse før nødkonservering og sikringstiltak igangsettes for Bispegårdsruinen i Oslo Ladegård (Bispeborgens nordfløy). Ansvar for dette må tillegges Jernbaneløst.</p> <p>Kommunen forutsetter at Havenområdet frigis til utbyggingsområde som angitt i Bjørvikaplanen. Det er ikke ønskelig at arealet omreguleres til beredskapsplasser.</p>	
<p>Støy og rystelser</p> <p>Oslo kommune er av den oppfatning at støy og rystelser i driftsfasen ikke er tilfredsstillende beskrevet i konsekvensutredningen. Dette omfatter alle kommunens stående byggverk og ruiner i området.</p>	
<p>Utredningsplikten i fht kulturminner</p> <p>Utredningsplikten anses av Oslo kommune som oppfylt i forhold til kulturminner, men forutsetter følgende utredninger gjennomført før reguleringsplanen fremmes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det kreves oppfølgende utredninger i forhold til Alunbruddet og konsekvenser for området regulert til bevaring i Konows gate 1-3. Det må foretas oppfølgende konsekvensvurderinger knyttet til både tverrslag og hele Østalternativet. 2. I konsekvensmatrisen i temautredningen hva gjelder kulturminner er det skilt mellom anleggsfasen og driftsfasen. Kun driftsfasen er imidlertid tatt med i hovedrapporten. Kommunen mener konsekvenser 	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 19 av 44</p>
<p>i anleggsfasen også vil gi varig virkning med følger også for driftsfasen. Særlig gjelder dette for Vestalternativet. Konsekvensene i driftsfasen må derfor inngå i det videre arbeid. 3. Det er registrert et automatisk fredet steinbrudd (ID 134198) i Ekebergåsen like bak bebyggelsen i Mosseveien. Konsekvenser av spesielt Vestalternativet og avbøtende tiltak i forhold til steinbruddet må derfor utredes.</p>		
<p>Valg av alternativ Oslo kommune mener de to foreliggende traséalternativene ikke er tilstrekkelig utredet til at valg av alternativ kan foretas nå. Begge alternativer bør videreføres og utarbeides som planalternativ. Oslo kommune anbefaler at begge traséalternativer utredes mer i detalj. Øst-alternativet: Det er ønskelig med mer detaljert dokumentasjon på mulige løsninger for forbindelseslinjer og sammenhengende grønnstruktur mellom Geita bru og Dyvekes vei. Vest-alternativet: I det videre arbeidet må konsekvensene for de berørte murgårdene i Mosseveien vurderes mer detaljert.</p>		
<p>Bryndiagonalen Oslo kommune er kjent med at utredning av fremtidig ny Bryndiagonal er igangsatt. Kommunen ber om at dette arbeidet foreres slik at det nye dobbeltsporets potensial for gods- og persontrafikk kan utnyttes fullt ut. En ny Bryndiagonal bør ta hensyn til byutviklingspotensialet på Breivoll og Alnabru-området. Det vises i den forbindelse til planprogram for Breivoll/Alnabru som ble fastsatt av Oslo kommune 15.10.2010.</p>		
<p>Støy og luftforurensning Oslo kommune er opptatt av at det gjennomføres tiltak for å redusere støybelastningen, både under anleggsfasen og i driftsfasen. Det er viktig at det gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak for begge faser. En må også ha fokus på å redusere lokal luftforurensning i anleggsfasen, spesielt i indre områder i Oslo. Det forutsettes i anleggsperioden at nevnte tiltak som asfaltering av anleggsområder for å hindre støvspredding og etablering av hjulvaskeanlegg før utkjøring til offentlig vei gjennomføres. Kommunen oppfordrer Jernbaneverket til å stille krav til underleverandører om å benytte seg av den beste tilgjengelige teknologien på dette området slik at denne typen utslipp minimeres. Støy fra tunnelvifter i anleggsperioden over lengre tid bør vurderes som fast teknisk installasjon, og for berørte naboer tilfredsstillende grenser for støy fra tekniske installasjoner, gitt i NS 8175. Avhengig av de ulike drivemetodene må nærmere analyser av de samlede støy- og miljøbelastningene i berørte områder utføres, særlig gjelder dette ved Bekkelaget og Åsland.</p>		
<p>Naturmiljø I temarapporten om sårbare naturmiljø fremgår det ulike vurderinger av risiko for grunnvannsenkning. Kommunen ber om at dette motsetningsforholdet rettes opp eller forklares. Kommunen legger til grunn at det prosjekteres for en tetningsgrad som minimerer omfang og risiko for grunnvannsenkning. Kommunen ser det som svært positivt at det gjennomføres en miljørisikovurdering for hvert utslippspunkt for avrenningsvann fra rigg- og anleggsområder. Kommunen ber om at utslippskravene ses i sammenheng med viktige brukerinteresser i gjeldende resipient, så som fisk, bading og drikkevann. Utslippskrav må også ses i sammenheng med vannforskriftens miljømål for overflatevann, jamfør forskriftens § 4. Tiltakshaver bes om å formidle all relevant</p>		

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 20 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

<p>informasjon som belyser tilstandsutviklingen i vannforekomstene til kommunens koordinerende instans for vannforskriftsarbeidet. Eventuelle forundersøkelser av fauna, flora og miljøtilstand i vann, prøvetakingsprogram og overvåkningsresultater, samt avbøtende tiltak er svært relevant informasjon i denne forbindelse.</p>	
<p>Valg av drivemetode for tunnel. Oslo kommune fastholder at tunnelen bør drives med tunnelboremaskin fremfor sprengning. Denne foreløpige anbefalingen gis ut fra arealmessige vurderinger og på bakgrunn av de opplysninger som er kjent på det nåværende tidspunkt</p>	
<p>Formingsveileder Oslo kommune er tilfreds med at det er igangsatt arbeid med en formingsveileder i tilknytning til tiltaket. Vi ber om at dette arbeidet konkretiseres og foreligger senest ved innsendelse av reguleringsplanen. Oslo kommune bes involvert i arbeidet med formingsveilederen.</p>	
<p>Anleggsdrift - Gamlebyen Gamlebyen vil bli sterkt berørt av tiltaket og da spesielt i forbindelse med anleggsperioden. Området i Middelalderparken bør begrenses både i arealomfang og tidsrom. Bruken må beskrives i reguleringsplanen. Avbøtende tiltak i forhold til støy og miljølemper må følges opp og kommunen er spesielt opptatt av at hensynet til byens befolkning og at avvikling av kollektivtransporten ivaretas på best mulig måte.</p>	
<p>Tverrslag/tunnelpåhugg For alternativet med tverrslagsarbeid ved Karlsborgveien vil grensen for naturreservat Ekebergskråningen bli berørt av tunnelpåslaget. Tunnelpåhugget for tverrslagstunnelen må plasseres utenfor naturreservatet i Ekebergskråningen. Bygging må gjennomføres med forsiktighet for å hindre skader i reservatet. Rigg- og anleggsområde på Bekkelaget og Ormsundkaia planlegges lagt i grøntområde regulert til spesialområde: buffersone. Området er preget av en del trær og annen vegetasjon. Riggområde ved Ormsund bør søkes erstattet med andre arealer, for eksempel med arealer i Kongshavn. Området knyttet til E18 ved Furubråtveien benyttes i dag som parkering for badende ved Nordstrand bad i sommerhalvåret. Areal for riggplass og/eller tidsrommet for anleggsfase må begrenses slik at parkeringsmuligheter for badegjester i planområdet i sommerhalvåret sikres. Avgrensning av anleggsområdet ved Gjersrubbekken må foretas slik at eksisterende kantvegetasjon og tilgrensende friområde ikke berøres. Gjersrubbekken må sikres mot forurensende avrenning fra anleggsområdet, og massehåndtering må foregå slik at det ikke skjer spredning av uønskede plantearter i området. Gjenåpning av Myrerbekken er et mål for byutvikling på Åsland. Det er viktig at fremtidig gjenåpning av bekken ikke vanskeliggjøres i forbindelse med bruken av området til riggplass. Statens vegvesen planlegger hovedsykkelvei fra Klemetsrudkrysset til Åslandkrysset og videre sørover. Området må kunne utvikles med skytebane og eventuelt hovedsykkelvei selv om Åsland er i bruk som hovedrigg.</p>	
<p>Program for supplerende utredninger. Kommunen har en rekke detaljmerknader til forslaget for supplerende</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 21 av 44</p>
---	---	---

<p>utredninger. De viktigste her er at Jernbaneverket bes om å utarbeide planalternativer som også viser:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Føring av Alnas vann forbi Klypen helt fram til vannlinjen -Lukket kulvert (for jernbanen) gjennom Klypen Med landskapsform helt frem til sporområdene i Loenga og vannlinjen -Utforming og utstrekning av lokket over Klypen må ytterligere detaljeres og visualiseres i reguleringsplanen. -Oppfølgende utredninger i forhold til Alunbruddet og konsekvenser for området regulert til bevaring i Konows gate 1 - 3 må synliggjøres. -Det er registrert et automatisk fredet steinbrudd (ID 134198) i Ekebergåsen like bak bebyggelsen i Mosseveien. Konsekvenser av Vestalternativet og avbøtende tiltak i forhold til steinbruddet må utredes i videre prosess. -Konsekvenser for de berørte murgårdene i Mosseveien i forhold til tap av kulturminneverdi må utredes. -Vurdering av tilstand og verdi for de store gamle trærne i Gamlebyen gravlund i Østalternativet må dokumenteres gjennomført. 	
<p>Fremdrift Dersom offentlig ettersyn skal kunne gjennomføres i mars 2012 som skissert, må Plan- og bygningsetaten motta komplett planforslag senest innen midten av oktober 2011. For å kunne legge til rette for reguleringsvedtak i bystyret innen utgangen av 2012, må Plan- og bygningsetaten motta komplett revidert reguleringsplanforslag etter offentlig ettersyn innen 1. mai 2012. Dersom materialet kommer forsinket i forhold til ovennevnte tidspunkt eller ikke er komplett, vil dette få konsekvenser for fremdriften.</p>	

Næringsliv og Organisasjoner

Interesseforeningen Oslos Middelalder	Tiltakshavers kommentarer
<p>Planene for Follobanen innebærer ytterligere inngrep i verdifulle kulturlagslevninger fra middelalderen. Særlig sporalternativet gjennom Gamlebyen Gravlund og Oslo Hospital/Fransiskanerklosteret. Alternativ for utgående Østfoldbane berører i liten grad middelalderlag, men verdifull bebyggelse på sydsiden av Mosseveien. Ut fra hensynet til middelalderkulturlag er sistnevnte klart å foretrekke.</p> <p>Over Sørenga i Klypen vil omfanget av kulturlag fra middelalderen som blir berørt trolig være lite. Lekkasje av grunnvann fra dagens jernbaneskjæring vil kunne stanses ved etablering av kulvert.</p> <p>Sørenga: IOM krever at kulvert over Klypen føres lengst mulig mot syd slik at alle de tre middelalderske gateløpene vil kunne rekonstrueres i terreng over kulverten. Det må inkluderes i planene for etableringen av kulverten over Sørenga at terrenget rekonstrueres oppå og på vestsiden av denne. Bør avklares så raskt som mulig om underjordiske arealer kan etableres her, dekket av den rekonstruerte bakken. At Borgen rives vil være i tråd med reguleringsplanen.</p> <p>Bispeborgen/Oslo Ladegård: IOM ønsker at Jernbaneverket tar kontakt med Oslo kommune,</p>	

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 22 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

<p>Riksantikvar og Kulturhistorisk museum angående utstillinger og bedret publikumsadkomst til området. Nedleggelse av Nordre Tomters spor vil gi mulighet for utvidelse av Barokkhagen mot vest, evt markering i grunnen av tidligere bortgravde middelalderbygninger.</p> <p>Fransiskanerklosteret, Oslo Hospital: IOM foretrekker traseen under Mosseveien fordi østalternativet vil ødelegge de østligste deler av Fransiskanerklosterets kirke og muligens deler av den middelalderske kirkegården. Forutsetter at bebyggelsen(fasadene) i Mosseveien blir bevart.</p> <p>Dyptunnelring: Vil sterkt fremheve forslag om gjennomføring av jernbanelinjer under Oslo sentrum. Viser til en innstilling fra Byutviklingskomiteangående dyptunnelring gjennom Oslo. ION er for en slik løsning.</p>	
--	--

Trafikkaksjonen	Tiltakshavers kommentarer
<p>-Bortkjøring av 9,2 mill. tonn masse kan elektrifiseres med velprøvet teknologi (Trolleylastebiler). Hvis ikke bør det opprettes støyskjerming langs veiene for massetransport.</p> <p>- Mest mulig godtrafikk på Follobanen, særlig om natten. Bryndiagonal må fullføres.</p> <p>- Follobanen bør dimensjoneres for minst 300 km/t.</p> <p>- 4Ic1 bør velges, og trase bør overbygges så mye som mulig.</p> <p>- Det trengs ikke ytterligere motorveiutbygging parallelt med Follobanen.</p>	

Bjørvika Infrastruktur	Tiltakshavers kommentarer
<p>Det vises til kapittel «konsekvenser for byutvikling og arealbruk – Oslo kommune», s. 34-35, samt vedlagte utsnitt til Bjørvikaplanen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ønskelig å komme i kontakt med Jernbaneverket i forhold til om felt C6 berøres av tiltaket. Det synes ikke lenger å være aktuelt at Jernbaneverket i nær fremtid vil avvikle aktivitet i Haven, som innebærer at felt C8 I Bjørvikaplanen ikke vil kunne bebygges og vil redusere Bjørvikaplanens utbyggingspotensiale med 60 000 kvm. Felt C7 ser også ut til å bli redusert. Felt C11 er avsatt som «jernbanekorridor» via Klypen. Antar at B11 utvides på bekostning av C7 og C8 og ber Jernbaneverket vurdere hvorvidt det er aktuelt å tilrettelegge for overbygging av sporene, slik som i C11. Viser også til detaljregulering for Kulturhistorisk museum. Bør være mulig å koordinere jernbaneverkets arbeid i Bispegata med Statens vegvesens fremdriftsplaner. Forutsetter at Jernbaneverket holder løpende kontakt i detaljplan- og prosjekteringsfasen med BI, VAAV, Hafslund Fjernvarme, Hafslund nett og øvrige kabelaktører. 	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 23 av 44</p>
---	---	---

Eiendomsspar v/ Torkildsen, Tennøe & co Advokatfirma AS	Tiltakshavers kommentarer
<p>Eiendomsspar motsetter seg den planlagte bruken av Konowsgate 1-3 som riggområde på det sterkeste. En slik løsning vil være uforholdsmessig tyngende da grunneier, på bakgrunn av Jernbaneverkets direkte tilbakemelding og senere manglende varsler, ikke har hatt noen anledning til å innrette seg og selv nesten er i mål med alternative planer og omregulering av egen eiendom.</p> <p>I lys av den mangelfulle saksbehandlingen Eiendomsspar har blitt utsatt for og de investeringer de har gjort på grunnlag av dette, legges det til grunn at Jernbaneverket finner en løsning på riggområder som ikke involverer Eiendomsspar sin eiendom.</p>	

Oslo Elveforum	Tiltakshavers kommentarer
<p>Hadde forventet en grundigere behandling i konsekvensutredningen av problematikken knyttet til Alnas gjenåpning og lokk over Klypen med alternative løsninger for Østfoldbanen og Follobanen.</p> <p>Øst- vest- og Klypenalternativet for utgående Follobane: Synes at Klypenalternativet også burde vært konsekvensutredet. Oslo Elveforums foreløpige vurdering er at østalternativet fremstår som best og at arealet på 7000 kvm kan innlemmes i Alna Miljøpark og at Alna vises stor oppmerksomhet i det videre arbeidet med reguleringsplanen for Follobanen.</p> <p>Oslo Elveforum viser til flere mulige løsninger for trase for jernbane og utvikling av Alna miljøpark.</p> <p>Lokk og elv over Klypen: OEs merknad om at det bør vurderes om utgående spor for Østfoldbanen kan legges dypere gjennom Klypen i partiet ned mot Loenga, herunder også om utgående spor for Østfoldbanen eventuelt kan legges under sporene på Loenga, er ikke fulgt opp. Alt silingsarbeid og all optimalisering av sporløsninger er gjort uten å skjele til mulighetene for å gjenåpne Alna på terreng over søndre del av Klypen.</p> <p>Dykket løsning i Klypen for Alna: Dersom en dykket løsning blir valgt forutsetter OE at JBV velger løsningen med dykker kun under utgående spor for Østfoldbanen. Kulverten for Alna bør da bygges som en integrert del av betongkonstruksjonene for utgående Østfoldbane. Å bygge kulverten for Alna samtidig med jernbanen vil gi kostnadsbesparelser. Betongtrau for Alna bør konstrueres samtidig som lokket over inngående Østfoldbane og inngående Follobane bygges.</p> <p>Alna på terreng over hele Klypen: JBV har ikke dokumentert at utgående Østfoldbane ikke kan legges vesentlig dypere sør i Klypen eller at gjenåpning av Alna på terreng over utgående Østfoldbane er teknisk og fysisk umulig. JBV bør selv utrede den optimale løsningen for utgående Østfoldbane ut fra premisset om at en skal sikre full overdekning også i søndre del av Klypen, og det på en slik måte at Alna kan føres over alle sporene i Klypen på terreng. Antar at løsningen vil være en kombinasjon av</p>	

Dok nr: UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr : 00	Follobanen	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Dato: 05.04.2011	Sammendrag av merknader	
Side: 24 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

<p>reduisert frihøyde over utgående spor for Østfoldbanen og en stigning fra profil 1350 til profil 1650 på 20-23 promille. Om nødvendig må det kunne dispenseres fra gjeldende teknisk regelverk.</p> <p>Andre løsninger for utgående Østfoldbane: Mener jernbaneteknisk løsning for utgående Østfoldbane ikke er optimal.</p> <p>Hovinbekken, Nordre Tomters spor og Barokkhagen: Har tidligere vist skisse til mulig fremføring av Hovinbekken fra middelalderens Nonnebru på Klosterenga, via Nordre tomters spor, til Middelaldervannspeilet. Det å overdekke Nordre tomters spor og utvide hageanlegget er en svært tiltalende løsning. JBV bør i det videre arbeidet også illustrere muligheten for å lede Hovinbekken med tilhørende turvei på østsiden av bekken, under sporene og ut nord i hageanlegget til Oslo Ladegård.</p> <p>Jernbaneverket bør også skissere en løsning utelukkende med gangforbindelse fra Arups gate via Nordre tomters spor til Ladegårdshagen, som et supplement til den gangforbindelsen som planlegges via utvidet lokk over Minneparken.</p> <p>Helhetlig byplanløsning: Løsningene for den nedre delen av Alna og Hovinbekken med utløpene og fjordforbindelsen i tilknytning til middelalderens Oslo er helt avgjørende for at det skal bli sammenheng i alt det byplanmessige arbeid.</p> <p>Videre samarbeid om Alnas trase fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet: Setter stor pris på muligheten til å drøfte trase med Jernbaneverket og håper samarbeidet kan fortsette ved detaljregulering. I tillegg til kryssing av Klypen vil det i fortsettelsen være viktig å se på den nærmere utformingen av partiet mellom Gamlebyen gravlund og godssporene.</p>	
---	--

Private

Bjørndal boligsammenslutning	Tiltakshavers kommentarer
<p>Følgende forhold mangler eller er mangelfullt behandlet i konsekvensutredningen: Riggområdets eksponering for bebyggelsen på Bjørndal. Belastningen på Åsland i anleggsperioden er i svært liten grad berørt i konsekvensutredningen.</p> <p>Massehåndtering – omlastning og transport: Omlastning fra transportbånd til lastebil må skje inne i tunnelen for bortkjøring på dagtid, utenom rushtid, til mottak annet egnet sted. Med TBM legges det opp til døgndrift. Hvis håndtering skulle skje i friluft vil det gi en uholdbar situasjon for naboene.</p> <p>Massehåndtering – deponering: Deponering av tunnelmasse på Åsland vil øke belastningen for naboer vesentlig og gi en uholdbar situasjon.</p> <p>Massehåndtering – lokal bearbeiding:</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 25 av 44</p>
---	---	---

<p>Virksomheten med pukkverksdrift i området har plaget naboer med støv og støy. Lokal bearbeiding vil gi en uholdbar situasjon for naboer.</p> <p>Tunneldrift under bebyggelsen på Bjørndal: Sprengning av tverrslaget Åsland vil gå under bebyggelsen på Bjørndal. Mulig påvirkning på bebyggelse er ikke nevnt i konsekvensutredningen.</p> <p>Konsekvenser for Myrer og Myrertjern: Mulige konsekvenser på Myrertjern og Myrerbekken er overhodet ikke nevnt i konsekvensutredningen. Myrertjern er nærmeste nabo til Åsland.</p> <p>Påvirkning på friluftslivet: Vår innfallsport til Østmarka går gjennom Myrerområdet forbi Åsland. Området er mye benyttet til friluftsliv sommer og vinter. Mulig påvirkning på friluftslivet er ikke nevnt i KU.</p> <p>Påvirkning på våtmarksområder over hovedtunnelen: Bekymret for påvirkning byggingen vil ha for våtmarksområder, sumpskog og grunnvannsforhold i nærmiljøet. Våtmarksområdet «Snipemyra» og «Snipetjern» (ikke i Langhus) er ikke nevnt i KU. Påvirkning på grunnvannstanden i dette området MÅ konsekvensvurderes og utredes.</p> <p>KU har store mangler når det gjelder vårt nærområde. Kan ikke akseptere foreliggende KU.</p>	
---	--

Sameiet Mosseveien 6	Tiltakshavers kommentarer
<p>-KU er uklar på konsekvensene for Mosseveien 6 og dens beboere. Figurer og tekst er ikke i samsvar hva gjelder adresse (6a eller 6b) som anbefales innløst. Ber om at Jernbaneverket avklarer dette.</p> <p>- Frykter at inngrep i form av Follobanen og en tunnelinnføring i nærheten vil føre til betydelige skader på det gamle bygget og ber om at bygget vurderes nøye i forkant og evt under og i etterkant av eventuelt arbeid i nærheten.</p> <p>- Ber om at det kompenseres økonomisk for inngrep som fører til direkte eller indirekte verditap av fellesarealer.</p> <p>- Styret noterer at kun deler av Mosseveien anbefales innløst og henviser til Sameiets vedtekter som spesifiserer at ingen kan eie mer enn 2 bosesjoner.</p>	

Anders Q Nyrud	Tiltakshavers kommentarer
<p>Trasevalg: Dersom det legges lokk over fire spor i Klypen(Loenga 1) vil dette trasevalget være svært gunstig mht arealbruk og tilgjengelighet til fellesområder. Rimelig å forvente at Loenga 1-alternativet i neste fase utredes videre på linje med Loenga 3-alternativet.</p> <p>Grunnforhold: Det må tas spesielt hensyn til at grunnforholdene under østre del av Gamlebyen er dårlige og at mange bygg er fundamentert på treflåter. Det bør ikke gjennomføres tiltak som har høy risiko for å medføre</p>	

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 26 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

<p>endringer grunnvannstand. Det må gjennomføres målinger av setninger på alle bygg i området mellom Haven/Ladegården og Oslo Hospital/Konowsgate før, under og etter anleggsgjennomføring.</p> <p>Støy: Det bør legges lokk over alle traseer for å minimere støybelastningen.</p> <p>Vibrasjoner og rystelser: Viktig at linjetraseen ikke går under eksisterende bebyggelse. All trafikk på linjer mellom Loenga og Alnabru bør reduseres i størst mulig grad.</p> <p>Godstransport mellom Loenga og Alnabru: Traseen mellom Dyvekes bro og Loenga / Middelalderparken bør legges under lokk. I tillegg til Bryndiagonalen bør det også utredes hvorvidt det er mulig å etablere en forlengelse av Bryndiagonalen, en forlengelse for gods mellom Follobanen og Sydhavna. Det blir dermed mulig å kanalisere all godstransport mellom Alnabru og Sydhavna gjennom tunnel.</p> <p>Byutvikling og arealbruk: Viktig at Follobanen ikke forringer eksisterende bebyggelse i området. Plan for Follobanen bør tilpasses planer for fremtidig utvikling i området. Viktig for prosjektet at jernbanetraeer så langt mulig legges i lokk og Alnaelva åpnes langs jernbanetraseen mellom Dyvekes bro og Middelalderparken.</p> <p>Utvidelse Gamlebyen gravlund: Det bør tilstrebes å frigjøre arealer som tillater mer aktiv bruk enn hva som tillates på gravplasser.</p> <p>Åpning av Alnaelva: Prosjektet bør omfatte at Alnaelva restaureres.</p>	
---	--

Arnulf Brekken	Tiltakshavers kommentarer
<p>Kartskisse synes å vise kurveverdier noe mindre enn de lyntogbane vil kreve. Kryssing av Oslofjorden ved Drøbak kunne skje ved en bane ca 30 m under havflaten ved en flytebjelke og avgreninger ved Kolbotn stasjon og ved Holm st. på Vestfoldbanen.</p>	

Carl Terje Lippestad	Tiltakshavers kommentarer
<p>Område for rigg og tverrslag ved Furubråtveien ligger i et tett bebygd boligområde og området brukes også som rekreasjonsområde (parkering badestrand). Området er derfor følsomt for støy, spesielt på kvelds og nattetid.</p> <p>Ber Jernbaneverket svare på planlagte driftstider og støygrenser for dette rigg/tverrslagsområdet.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 27 av 44</p>
---	---	---

Einar Braathen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Mener at det i skremmende liten grad er reelle konsekvenser for den nærmeste boligbebyggelsen på Bjørndal utredet ved etablering og drift av Åsland riggområdet og viser til en rekke eksempler som viser dette. Oppsummert er dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grov underestimering av konsekvenser for bomiljøet på Bjørndal. - fravær av fokus på at mange mennesker på Bjørndal berøres av jernbaneanlegget. - illusoriske antydninger av «avbøtende tiltak». <p>Krever en rekke rammer for etablering og drift av Åsland riggområde/tverrslag som går på driftstid, støy, massetransport osv. På grunnlag av nabolagets erfaringer med utslipp og forurensning gjennom alle år må det etter det åpnes for avbøtende tiltak hos de mest utsatte eiendommene som vask av vegger, tak og vinduer og vurdering av behov for overflatebehandling av utvendige husvegger/fasader.</p> <p>Innses berettigelsen av at Follobanen bygges, men ønsker at byggingen ikke skaper store ulemper i miljøer som ikke får direkte nytte av den nye banen.</p> <p>En tidfestet løsning på manglende kollektivdekning i Bjørndalområdet ville hevet toleranseterskelen for befolkningen i området i anleggsperioden.</p>	

Elen og Asbjørn Roaldset	Tiltakshavers kommentarer
<p>Varsling av beboere, rystelser og mulige skader på bebyggelse: Har tidligere erfaring med at sprengning gir skader på hus og boliger som ligger på overflaten av dissen anleggene, eks. Bekkelagshallene. Beboerne ble ikke varslet i forkant av arbeidet. Går ut fra at beboere blir varslet om valg av trase for Follobanen. Krever som grunneier at vi blir forhåndsvarslet før anleggsarbeider.</p> <p>Naturforhold, forkastninger/sprekker: For å minimalisere rystelsesskader må tunnelarbeidene gjennomføres ved fullprofilboring og for å sikre at grunnvannstanden ikke påvirkes, må det ikke spares på forhåndstetting/-stabilisering av sprekke- og forkastningssoner før det bores gjennom disse.</p>	

Raymond Rooth	Tiltakshavers kommentarer
<p>En økning i antall godstog vil ødelegge området Ljan – Nordstrand med støy og vibrasjoner. Ber om at all togtransport og godstrafikk legges i tunnel fra Ski til Oslo øst og godsterminalen.</p>	

Kari og Jan Janson	Tiltakshavers kommentarer
<p>Ble skremt av uttalelse til prosjektleder for Follobanen i Aftenpostens utgave av Bydelen datert 25.mai 2011.</p> <p>Oppklaring: Bjørnrud er et industriområde som ligger nærmere</p>	

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 28 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

<p>Hauketo, mens på Bjørndal har ungdomsskolen 8-10 og den videregående skolen navnet Bjørnholt skole.</p> <p>Hele området under Bjørnholt skole har vært utsatt for stor belastning i grunnen. Dette bør tillegges vekt når man velger fremdriftsmetode for Follobanen og det synes som bruk av TBM gir betydelig mindre rystelser enn sprengning.</p> <p>Brev inneholder 5 vedlegg.</p>	
---	--

Kjetil Holstad	Tiltakshavers kommentarer
<p>Er eier av seksjon 4 i Mosseveien og mener utredningen er uklar på om vår boenhet anbefales innløst. Spørsmål om presisering fra Jernbaneverket har skapt mer forvirring (vedlegg). Ber om at dette avklares omgående.</p> <p>Har flytteplaner, men så lenge det ikke er avklart hvilket alternativ som velges og i hvor stor grad vår leilighet blir berørt, vil et salg være vanskelig og antakelig medføre et større økonomisk tap samt påtvinge unødvendig bytte av skole for våre barn.</p> <p>Tilsvarende vil også gjelde hvis vestalternativet velges og vi midlertidig må flytte ut i byggeperioden.</p> <p>Sliter med å skjønne hvordan en leilighet i toppetasjen i oppgangen nærmest Mosseveien 8 anbefales innløst, mens vår leilighet i nabooppgangens første etasje, rett opp på kjelleren og grunnmuren som skal bli berørt ikke anbefales innløst.</p> <p>Ber om at menneskelige aspekter ved å velge vestalternativet blir nøye vurdert og at vi i Mosseveien 6 blir hørt og tatt hensyn til.</p> <p>Dersom vestalternativet skulle velges ber vi om at vår leilighet innlemmes i leiligheter som blir innløst, eller at vi blir kompensert økonomisk.</p>	

Marius Rooth	Tiltakshavers kommentarer
<p>Det fremkommer av plandokumentene at det tenkes en økning i antall godstog på strekningen Ljan – Nordstrand. Dette er et tett befolket område med rekreasjon til lands med strender og grøntarealer.</p> <p>Kan ikke forstå at en økning i godstrafikk her er i tråd med intensjonene bak de senere års innstramning av reglene for bebyggelse av skråningen.</p> <p>Legg all godstrafikk i tunnel hele veien fra godsterminalen og behold jernbanestrekningen langs fjorden for lokaltogene!</p>	

Rolf H Hanssen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Skulle ønske en tydeligere angivelse av stedsnavn i KU for å se i hvilken grad en blir berørt.</p> <p>Er betenkt i hvilken grad sprengning av tunnelen kan gjøre skade på huset da tidligere sprengningsarbeider har forårsaket sprekk i grunnmuren.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 29 av 44</p>
---	---	---

Sven Brun	Tiltakshavers kommentarer
<p>Anlegget ved Åsland: Hva slags aktivitet planlegger Jernbaneverket på Åsland og hvilke konsekvenser vil dette gi støymessig? Bebyggelsen på Bjørndal er eksponert for støy fra området.</p> <p>Fra flere loft/hemser i Åslandveien er det fri sikt ned til anleggene på Åsland og støy vil slå direkte opp mot oss som naboer. Husene har ikke luftemuligheter med vindu på den siden som vender bort fra Åsland.</p> <p>Minner om strenge restriksjoner fra Fylkesmann på Åsland pukkverk om driftstid.</p> <p>Hva slags virksomhet på Åsland vil kunne skape støy? Hvordan vil denne støyen være fordelt på døgnet? Hvilke støydempende aktiviteter kan være aktuelle?</p> <p>Anleggstrafikk: Har erfaring med at håndtering av stein og masser samt lastning av biler med steinmasse skaper mye støy. Etterlyser bedre utredning på støykonsekvenser av anleggstrafikk for naboer ved Åsland. Stemmer det at selve opplastning av lastebiler skal foregå inne i fjell?</p> <p>Hva slags arbeidstid vil jernbaneverket operere med og hvilke restriksjoner på støyende aktivitet i arbeidstiden? Ber om at det lages estimat for hvor mye økt støy naboene i Åslandveien vil oppleve, hva slags og hvordan den vil fordeles på døgnet og anleggsfasene. Ber om at støydempende tiltak vurderes.</p> <p>Massetransport til «lokale» pukkverk Er det korrekt at det ikke er aktuelt å bruke Åsland som lokalt pukkverk, men at masse vil transporteres til pukkverket ved Tusenfryd?</p> <p>Tur og rekreasjonsområde: Ber om at det tas hensyn til at området rundt Åsland blir benyttet som rekreasjonsområde og er en viktig inngangsåre til marka. Ber om muligheten for å gå og sykle mellom Maurtuveien og Myretjern gjennom hele anleggsperioden.</p> <p>Myrertjern våtmarksområde – storsalamander: På Myrertjern er det tidligere påvist storsalamander. Har selv observert salamander under egglegging. Det er også observert småsalamander, padde, buttsnutefrosk og spissnutefrosk i Myrertjern.</p> <p>Det kommer heller ikke fram av utredningen at det ligger et lite våtmarksområde like ved NorBetongs tidligere anlegg. Det ser ut til at dette våtmarksområdet er en del av et område Jernbaneverket har markert de trenger til sitt arbeide med Follobanen. Har observert frosk i dette området.</p> <p>Viser til omregulering av Gjersrud-Stensrud, plansak 201000876 og spesielt brev fra Fylkesmannen datert 18.02.2011.</p> <p>Viser også til Handlingsplan for stor salamander, Direktoratet for</p>	

Dok nr: UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr : 00	Follobanen	Follobanen
Dato: 05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side: 30 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

<p>Naturforvaltning og forslag til forskrifter.</p> <p>Ber om at Jernbaneverket kartlegger hvilke arter som finnes ved våtmarksområdet. Kan med fordel gjøres sammen med PBE i Oslo kommune.</p> <p>Ber om at negative konsekvenser for våtmarksområdene får av Jernbaneverkets virksomhet</p> <p>Ber om at grunnvannsforhold og konsekvenser av utslipp blir undersøkt.</p> <p>Myrerbekken: Viser til grøntplan for Oslo.</p> <p>Ber om at det ikke blir gjort inngrep i områder ved Åsland som vil gjøre det vanskeligere å gjenåpne den lukkede delen av Myrerbekken. Åpning av bekken bør inngå i oppryddingsarbeidet. Hvilke tiltak vil gjøres for å hindre avrenning til Myrerbekken, Gjersrudbekken og andre deler av vassdrag i området</p> <p>Ber om at vannføringen i Myrerbekken og Myrertjern blir kartlagt før evt anleggstart på Åsland.</p> <p>Det er ikke mulighet for tilkobling til offentlig vann eller avløp ved Åsland.</p> <p>Hvilke konsekvenser vil dette få for brakker og de som skal jobbe på området og for naboer avhengig av brønnvann?</p> <p>Vil manglende tilkobling til offentlig vann og avløp få konsekvenser ved at det blir vanskelig å pumpe vann inn dersom grunnvann i området synker?</p>	
---	--

Anne og Kathrine Schou	Tiltakshavers kommentarer
<p>Har vært plaget av støyende arbeider døgnet rundt fra ulike prosjekter. Jernbaneverket har arbeidet nattetid uten tillatelse på tomten Oslogate 1:</p> <p>Gravemaskinkjøring, lastebiler, pukksugere, dieseltog på tomgang, leveranser alt fra betongelementer til kjøretøy, lasting av pukk, skjæring av betong.</p> <p>Viser til brev fra bydelslege 28.04.2011 ang. støy.</p> <p>Bydelen er av den oppfatning at beboere er utsatt for helseskadelig støy.</p> <p>Arbeid på tomten kan anses permanent da det ikke er noen sluttdato. Problemer med klaging til Jernbaneverket.</p> <p>Prosjektgruppe er lite løsningsorientert og tenker med på kostnader enn folks helse.</p> <p>Follobanen bør være gylden mulighet til å finne gode løsninger på infrastruktur og arealbruk.</p> <p>Jernbaneverket bør se på hvordan man på god måte kan løse akutte problemer som følge av støy.</p> <p>JBV bør regelmessig monitorere støyen både for egen bruk og ovenfor myndigheter.</p> <p>Pga støy kan ikke utearealene brukes til tider.</p> <p>Uforutsigbarhet gjør at man ikke kan planlegge sin rekreasjonstid.</p> <p>Til tider har enormt mye støy først til arbeidsfravær pga søvnmangel.</p> <p>Det finnes eksempler på at Jernbaneverket har utført arbeider på nattetid som kan gjøres på dagtid.</p> <p>Kan dokumentere bråk og film om interesse.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 31 av 44</p>
---	---	---

2.3 Oppegård

Myndigheter

Oppegård kommune	Tiltakshavers kommentarer
<p>Formannskapetets uttalelse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En dyp tunnel gjennom kommunen med to parallelle løp, er det beste alternativet for Oppegård kommune. Kommunen er fornøyd med valg av dette alternativet. 2. Oppegård kommune har planlagt og gjennomført utbygging med intensiv arealutnyttelse i kollektivnære områder, tett rundt kommunens mange jernbanestasjoner. Dette er et hovedgrep som forsterkes ytterligere i den nylig vedtatte kommuneplan for perioden 2011-2022. Kommunen har med dette fulgt lojalt opp statlige og regionale føringer. Oppegård kommune aksepterer derfor ikke en utvikling slik den er vist i konsekvensutredningen, som innebærer en vesentlig økning av godsmengden på Østfoldbanen. Godsmengden på denne banestrekningen, hvo det bor stadig flere mennesker, må tvert i mot reduseres. 3. Utrednings- og planarbeidet for Bryndiagonalen må prioriteres. Bygging av Bryndiagonalen må gjennomføres samtidig med bygging av Follobanen. 4. Konsekvenser av økt godstrafikk på Østfoldbanen dersom Bryndiagonalen ikke bygges, må redegjøres for, spesielt mht. trafikk og støy på nattestid. Videre må det redegjøres for hvilke avbøtende tiltak som kan bli gjennomført og hvem som vil stå ansvarlig for de ekstrakostnadene dette vil medføre. Krav til avbøtende tiltak kan legges i reguleringsbestemmelsene slik at de blir juridisk bindende. 5. Dersom Bryndiagonalen ikke bygges og godsmengden på Østfoldbanen følgelig øker forventer Oppegård kommune at Kolbotn stasjon og store deler av jernbanesporret gjennom kommunen legges under bakken. 6. Planlegging og fremtidig beliggenhet av Kolbotn stasjon er meget viktig for Oppegård kommune og utvikling av sentrumsområdene. Det er også viktig for jernbanens kundegrnlag lokalt og som et ledd i modernisering av jernbanen. Oppegård kommune forutsetter at planlegging og bygging av ny stasjon på Kolbotn skal realiseres parallelt med dobbeltsporet, som vedtatt i Jernbaneverket 24.03.09 og redegjort for i KU kap. C.3.3. 7. Friluftsområde med turstier og skiløyper må sikres for befolkningen, både i anleggs- og driftsfasen. Nærmere utredninger og evt. avbøtende tiltak redegjøres for i videre planprosess. 8. Store deler av Follobanen ligger i nedbørsfeltet til drikkevannskilden Gjersjøen. Oppegård kommune forutsetter at Jernbaneverket tar hånd om forurensninger i både anleggs- og senere driftsfasen som kan ha betydning for Gjersjøen. Dette krever at Jernbaneverket etablerer et tilstrekkelig overvåkningsprogram med system for oppfølging og avvikshåndtering. Kommunen som vassdragsforvalter og vannverkseier forutsettes å bli holdt fortløpende orientert om planleggingen og gjennomføringen av dette. 9. Dersom alunskifer-deponiet på Taraldrud blir berørt av anleggsarbeider, må alunskiferdeponiet fjernes. 10. Oppegård kommune forutsetter at det ikke vil bli transportert masser på noen del av det lokale vegnettet. Kommunen er fornøyd med at all anleggstrafikk vil skje på overordnet vegnett, E6 og E18, slik det fremgår av 	

Dok nr: UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr : 00	Follobanen	Follobanen
Dato: 05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side: 32 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

konsekvensutredningen.

11. Oppegård kommune ber om at Follobanen blir finansiert gjennom prosjektmidler, slik at realiseringen ikke blir unødvendig utsatt i påvente av planvedtak, gjennomføring av kvalitetssikring (KS2) og budsjettbehandlinger.

Næringsliv og Organisasjoner

Forum for natur- og friluftsliv, Oppegård	Tiltakshavers kommentarer
<p>Ser det som særs viktig at Bryndiagonalen står ferdig samtidig med Follobanen.</p> <p>Forutsetter at anlegget ikke medfører noen former for forurensning av drikkevannskilder eller øvrig natur.</p>	

Naturvernforbundet i Oppegård (NiO)	Tiltakshavers kommentarer
<p>NiO forutsetter at det iverksettes tilstrekkelige avbøtende tiltak så utbyggingen ikke medvirker til negative konsekvenser. Spesielt må det legges betydelig vekt på å unngå avrenning mot drikkevannskilde Gjersjøen, som brukes av Ås og Oppegård.</p> <p>Det må gjennomføres supplerende registreringer for biologisk mangfold.</p> <p>Nevner en del momenter som grunnlag for valg av tunneldrivemetode (TBM eller konvensjonell sprengning). Det må ikke etableres massedeponi / gjenbruksfylling i Gjersjøens nedslagsfelt uten at det er 110 % sikkert at det aldri vil påvirke drikkevannet.</p> <p>Bryndiagonalen må være ferdig samtidig med Follobanen.</p>	

Tangen Vel	Tiltakshavers kommentarer
<p>Velet er bekymret over den økte støy og støvbelastningen fra øket godstrafikk på Østfoldbanen.</p> <p>Krever at Bryndiagonalen står ferdig samtidig med Follobanen, eller at jernbaneanverket reduserer sin ambisjon om økt overføring av godstransport fra veg til bane.</p> <p>Ønsker støytiltak langs Østfoldbanen.</p>	

Private

Vidar Olsen	Tiltakshavers kommentarer

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 33 av 44</p>
---	---	---

<p>Påpeker en økning på 242 % i antall godstog på Østfoldbanen, med større støyøkninger enn det som fremgår av Konsekvensutredningen, særlig på nattestid.</p> <p>Løsningen er at Brynsdiagonalen må bygges samtidig med Follobanen. Hevder at høringsrapportene er tilpasset utbygger jernbaneløst og konsekvensene er pyntet på.</p>	
--	--

Reidar Aasgaard/Anne M. W. Eilertsen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Beklager at Østfoldbanen ikke inngår i konsekvensutredningen. Prosjektets ambisjon om økt kapasitet for både person- og godstrafikk er prisverdig, men medfører flere alvorlige ulemper:</p> <p><i>Sikkerhet</i> – blir dårligere når flere godstog passerer stasjonene <i>Støy og bomiljø</i> – godstog støyer vesentlig mer enn persontog, og flere godstog på nattestid vil øke befolkningens stressnivå/antall stressituasjoner pr. døgn. Enhver trafikkøkning må følges opp med støyreducerende tiltak for beboerne. <i>Arealutvikling og verdiforringelse</i> – endringer i togtrafikken kan medføre verdiforringelse for bebyggelse langs Østfoldbanen. <i>IC-trafikk og konsekvenser for Østfoldbanen</i> – det bør legges opp til eget godsspor i tillegg til Follobanen.</p> <p>Konklusjoner:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konsekvensene av bygging og drift av Follobanen for beboere/trafikanter langs Oslo-Ski-linjen må utredes. 2. Follobanen må få klart positive konsekvenser også for beboere/trafikanter langs Oslo-Ski-linjen – ikke bare for andre. 3. Strekningen må anses som en forstadsbane for persontransport. 4. Godstransport må legges til Follobanen. Det beste vil være et ekstra spor i Follobanen for all godstrafikk. Bryndiagonalen må bygges så snart som mulig. 5. Godstrafikken på Oslo-Ski-linjen må ikke økes før Follobanen og Bryndiagonalen er ferdig. 6. Det må planlegges med høyde for framtida og bevilges nok penger nå slik at den beste løsningen kan gjennomføres. 	

Tor H. Steen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Eksisterende dobbeltspor Oslo Ski har tilstrekkelig kapasitet, dersom fjerntogene flyttes. De bør ha egen høyhastighetslinje, f.eks mellom Hønefoss og Halden, som bidrar til spredning av befolkningsveksten utenfor Oslo-området.</p>	

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 34 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

2.4 Ski

Myndigheter

Ski kommune	Tiltakshavers kommentarer
<p><u>Kommuneplanens vedtak er:</u></p> <p>1. Ski kommune er tilfreds med de føringene og avklaringene som Samferdselsdepartementet gav ved fastsettelse av planprogrammet, og som ligger til grunn for arbeidet med konsekvensutredningen.</p> <p>2. Ski kommune har kvalitetssikret konsekvensutredningen i forhold til de lokale forholdene, og ber om at punktene i vedlegg «Ski kommunes samlede kommentarer til konsekvensutredning for Follobanen – hovedrapport og delrapporter», datert 31.05.11, innarbeides i konsekvensutredningen.</p> <p>3. Ski kommune ber om at Follobanen bli finansiert gjennom prosjektmidler og ikke over statsbudsjett, slik at anleggsstart ikke blir unødvendig utsatt i påvente av planvedtak, gjennomføring av kvalitetssikring (KS2) og budsjettbehandlinger.</p> <p>4. Det er <u>meget viktig</u> at hele Bryndiagonalen blir etablert samtidig med Follobanen, og ikke bare avgreiningpunktene fra Follobanen inne i Ekebergåsen. Derfor må plan- og utredningsarbeidene for Bryndiagonalen gjennomføres parallelt med de resterende planarbeidene på Follobanen, slik at bygging kan skje samtidig.</p> <p>5. Konsekvenser av økt godstrafikk på Østfoldbanen dersom Bryndiagonalen ikke bygges, må redegjøres for og utredes, spesielt mht. trafikk og støy på nattetid. Videre må det redegjøres for hvilke avbøtende tiltak som kan bli gjennomført og hvem som vil stå ansvarlig for de ekstrakostnadene dette vil medføre. Krav til avbøtende tiltak kan legges i reguleringsbestemmelsene slik at de blir juridisk bindende.</p> <p>6. Det forutsettes at Østfoldbanen rustes opp parallelt med byggingen av Follobanen, slik at også Østfoldbanen fremstår som et moderne jernbaneanlegg, så langt banens geometri tillater det.</p> <p>7. Ski kommune forutsetter at Jernbaneverket håndterer alunskiferfyllingen på Taraldrud på en forsvarlig måte ved bruk av området, og at dette gjøres i samarbeid med fylkesmannens miljøvernavdeling. Hvis det kommer krav fra fylkesmann om fjerning av alunskiferfyllingen må dette gjøres før området kan tas i bruk.</p> <p>8. Ski kommune ber Jernbaneverket om tilstrekkelig kvalitetssikring av Ski stasjon i anleggsperioden, slik at drift og trafikkavvikling kan foregå uten driftsstans.</p> <p>9. Ski kommune ber om at det i det videre utredningsarbeidet vurderes nærmere hvordan barrierevirkningen av traseføringen inn til Ski sentrum kan reduseres gjennom bl.a bruk av kulvert som senere kan overbygges for å bidra til en miljømessig gunstig løsning i utviklingen av Ski kollektivknutepunkt. Det vurderes spesielt hvordan omlegging av FV 154 (Nordbyveien) skal inngå i utviklingen av kollektivknutepunktet og de aller nærmeste omgivelsene.</p> <p>Vedr vedtakets pkt 2. Det pekes på noen uoverensstemmelser i vurderingen av verdi- og konsekvens for enkeltobjekter mellom temarapportene naturmiljø og</p>	

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 35 av 44
---	---	---

kulturmiljø/-minner og hovedrapporten, og i ett tilfelle også innbyrdes uoverensstemmelser mellom vurdering av samme objekt.

Notatet gir også en del synspunkter fra kommunen på de faglige vurderingene gjort i delrapportene. Dels er kommunen enig i temarapportenes vurderinger, dels menes at verdier og konsekvenser er større enn det temarapportene angir.

Alunskiferdeponiet ved Taraldrud gir alvorlige forurensninger og må fjernes /sikres dersom dette området skal benyttes til riggområde med tverrslag. Fylkesmannen har nedlagt forbud mot virksomhet i dette området.

Follo politidistrikt	Tiltakshavers kommentarer
<p>Dette er egentlig en forhåndsuttalelse til konsekvensutredningen, og basert på et gjennomført seminar om risiko og sårbarhet. Det bes om at prosjektet gjennomføres som to-løpstunnel, og at politiet får komme med innspill til spesifikke sikkerhets- og overvåkingstiltak senere i prosjektet.</p>	

Næringsliv og Organisasjoner

Bærekraftig Follo	Tiltakshavers kommentarer
<p>Bryndiagonalen må bygges samtidig med Follobanen for å unngå økende støyproblemer langs Østfoldbanen. Follobanen må kunne benyttes for godstransport.</p> <p>Utvikling av lokalbanen (Østfoldbanen) må skje som en del av Follobanen.</p> <p>Vann og grunn må sikres mot forurensende avrenning både i anleggsperiode og permanent situasjon. Gjersjøen er viktig drikkevannskilde.</p> <p>Viktig å ha fokus på å unngå lekkasjer fra Snipetjern og Assurbekken.</p> <p>Liten overdekning mellom jernbanetunnelen og Assurbekken.</p> <p>Viktig med fullstendig kartlegging av naturmiljøet, særlig i områdene langs bekkene. Prinsippene i Naturmangfoldloven må legges til grunn ved vurderingene.</p> <p>Viktige tverrgående stier og skiløyper som krysser Østfoldbanen må ivaretas.</p>	

Kråkstad og Ski Bondelag (KSB)	Tiltakshavers kommentarer
<p>Viktig å legge stor vekt på vern av dyrka mark. Jordbruksarealene i Ski kommune er blant de mest fruktbare i landet. Boligbygging, næringsutvikling og ny E-18 vil legge betydelig press på jordbruksarealene i Ski kommune. Derfor mener KSB det er viktig at man gir jordvernet høyest mulig prioritet ved utbygging av Follobanen.</p> <p>Endsjø gård er en av de få gjenværende gårdsbrukene med melkeproduksjon i Ski kommune. Den har en viktig oppgave som</p>	

Dok nr: UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr : 00	Follobanen	Follobanen
Dato: 05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side: 36 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

<p>sentrumsnært landbruk og for å ivareta et verdifullt kulturlandskap mellom Ski og Langhus.</p> <p>I anleggsperioden må det tas hensyn til livskvalitet herunder støy og tilstrekkelige erstatningsarealer for å opprettholde produksjon og inntekstgrunnlag.</p> <p>I permanent situasjon er det viktig å legge opp til løsninger som gir tilfredsstillende støyforhold, ivaretar dreneringsystemene, erstatter tapt produksjonsareal og gir tilfredsstillende boforhold, evt. også nytt fjøs. Ønskelig med internvei mellom Endsjø og Roås.</p>	
---	--

Lokal Agenda 21-forumet i Ski	Tiltakshavers kommentarer
<p>Berømmer jernbanelinjen for en meget grundig og god konsekvensutredning, og informative informasjonsmøter.</p> <p>Forutsetter at Jernbanelinjen overvåker endringer i grunnvannstanden i fbm anlegget.</p> <p>Arbeidet med omlegging av Roåsbekken må gjøres slik at dreneringsforholdene i øvre deler av bekken ikke påvirkes. Arbeidet må utføres på tidspunkter som ikke berører hekking i området.</p> <p>Påpeker funn av rødlistearter vasstelv og rankstarr ved Snipetjern både i Ski og i Oppegård (ikke bare i Oppegård).</p>	

Norsk Ornitologisk forening	Tiltakshavers kommentarer
<p>Utbyggingen vil berøre sentrale jordbruksområder i tilknytning til Endsjø gård. Dette området er et kjerneområde for åkerrikse i Ski kommune. Åkerrikse er en truet fugleart som står på den internasjonale rødlista, og som er kritisk truet i Norge. Det er derfor et nasjonalt anliggende å ta vare på denne arten. Det har med dette for øye i flere år pågått en landsomfattende registrering av åkerrikseforekomster i Norge, med påfølgende oppfølging rettet mot vern og sikring av hekkeplasser. I området rundt Endsjø gård er det jevnlig gjort åkerrikse-observasjoner, og det er også konstatert hekking i nyere tid. I år er to fugler hørt, og området er utvalgt som prioritert i hht. relevante verneiltak. En større utbygging her vil skape mye uro i en lang og vanskelig anleggsperiode, og dessuten forringe åkerriksas muligheter til å finne egnede hekkeplasser i fremtiden.</p> <p>Vi vil be om at disse opplysninger blir tatt med i konsekvensutredningen for utbyggingen.</p>	

Private

Endsjø og Roås gårder (samme eier)	Tiltakshavers kommentarer
<p>Endsjø gård mister 82 daa fulldyrka mark i 5 år, og 32 daa på permanent basis. Driften kan ikke opprettholdes i anleggsperioden uten erstatningsjord. Beslag av skogareal setter produksjonen tilbake til null.</p> <p>Ber om forlengelse av kulvert mot tunet i begge ender både for støyskjerming og av estetiske hensyn.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 37 av 44</p>
---	---	---

<p>Ber om at det bygges nye bolighus og nytt fjøs lenger vekk for jernbaneanlegget.</p> <p>Forutsetter direkte atkomst fra Fv152 til begge gårdene (Endsjø og Roås), samt driftsvei mellom gårdene. Eksisterende brønner til gårdene berøres og må erstattes.</p> <p>Ber om at Jernbaneverket har forståelse for de store endringer i livskvalitet som storsamfunnet påfører eierne av gårdene i mange år og at dette legges til grunn for løsninger i anleggsperioden og på lang sikt.</p>	
---	--

<p>Marit Lillejordet</p>	<p>Tiltakshavers kommentarer</p>
<p>Spør om hvordan hennes eiendom blir berørt av anlegget</p>	

Dok nr:	UOS-00-A-36109	Konsekvensutredning	Follobanen
Rev nr :	00	Follobanen	Follobanen
Dato:	05.04.2011	Sammendrag av merknader	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Side:	38 av 44	Med tiltakshavers kommentarer	

Vedlegg

Kommentarer til notat fra Ski kommunes administrasjon, Ski kommunes samlede kommentarer til konsekvensutredningen for Follobanen – hovedrapport og delrapporter, datert 31.05.11 (rev 17.06.11 i hht vedtak av 15.06.11). Det vises til kommunens uttalelse pkt 2

Kommunens notat sitert i sin helhet	Jernbaneverkets merknader
<p>KU for Follobanen – hovedrapport <i>Pågående planprosesser (s 230)</i> Første avsnitt må oppdateres med at Ski kommune er i slutfase av arbeidet med kommuneplan-rullering.</p> <p><i>Naturmiljø (s 248 Tabell 36)</i> - I temaautredning naturmiljø har Snipetjern fått " Middels negativ konsekvens", mens hovedrapporten beskriver "Liten til middels negativ konsekvens" Dette bør samsvare eller det må begrunnes hvorfor konsekvensen er redusert i hovedrapporten. - Fosstjern – Bensekulpen står oppført to ganger i samme tabell, den ene gangen med ubetydelig konsekvens, den andre med middels konsekvens. Det samme gjelder Kapelidammen. Jeg regner med at dette er en feil og at rubrikken ubetydelig konsekvens skal tas ut for begge lokalitetene. - Roåsbekken står oppført med middels negativ konsekvens. Det står samtidig på s 246 at tunell-innslag i de nedre deler av bekken vil ødelegge det meste av lokaliteten øst for FV 152. Videre står det s 254 at denne biotopen går tapt. Dette er dramatisk og vi stiller spørsmål om konsekvenskategorien da heller bør være "Stor negativ konsekvens".</p>	
<p><i>Generelt</i> Flere steder både i hovedrapporten og i flere delrapporter står det at Ski kommune er i oppstartsfasen av kommuneplanprosessen. Dette medfører ikke riktighet lenger. Kommuneplanen vil bli behandlet i formannskapet den 15.06.11 og sluttbehandles i kommunestyret den 22.06.11. Det står videre at det vil bli utarbeidet en kommunedelplan for Ski sentrum, men dette medfører heller ikke riktighet. Det foreslås i kommuneplan at det skal utarbeides en områdeplan for Ski sentrum.</p>	
<p>Delrapport massehåndtering Delrapport anleggsgjennomføring Disse to delrapportene er sett i sammenheng og kommentarene er knyttet til de enkelte rigg- og anleggsområdene</p> <p><i>Taraldrud</i> Området består av oppfylte masser, grunnforhold for øvrig usikre. Det er deponert alunskifer i riggområdet og disse massene bør fjernes på betryggende måte før etablering av rigg. Se for øvrig nedenfor stående punkt om alunskiferdeponiet. Anleggsatkomst synes å være ok, liten fare for konflikt med gående/syklende i området. Ingen kommunale VA-ledninger i området.</p> <p><i>Alunskiferdeponi Taraldrud</i> Under informasjonsmøte på Haugjordet u skole 26.05.11 ble det fra salen spurt om Jernbaneverket hadde planer om å gjøre noe med / sanere et stort alunskiferdeponi som ligger i grunnen der. Svaret fra Jernbaneverket var at dette deponiet akttet de ikke å røre.</p> <p>Ski kommune vil få opplyse følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dette ulovlig anlagte alunskiferdeponiet har en utstrekning på oppimot 30 da. og har en dybde / mektighet på ca. 3 m. Alunskiferen er dekket til med andre løsmasser. På grunn av utvasking gjennom massen av regnvann og tilgang på luft er avrenningen fra deponiet svært forurenset med tungmetaller og svært surt vann (pH ned mot 2). Dette har medført at arealet nedstrøms deponiet er totalt død for flora og fauna. • Riggområdet som er ulpekt av Jernbaneverket (i dag riggområde for Statens vegvesen) ligger i midten av dette store deponiet, Jernbaneverket skal i tillegg til rigg også etablere et tverrslag gjennom deponiet. Dette betyr at deler av deponiet må "tas hull på". Dette vil medføre at vann og luft kommer til med svært alvorlig og forurensende syredannelse som resultat. • Det er fylkesmannen i Oslo og Akershus som har saksbehandlingsansvar for dette ulovlige deponiet. FM har nedlagt forbud mot all virksomhet på og i nærheten av alunskiferdeponiet. Dette er og har vært en svært viktig forurenings sak for Oppegård og Ski kommuner. <p>Rigg og anleggsområde Taraldrud kan synes å være konfliktfylt hvis det ikke ryddes opp i alunskiferfyllingen.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 39 av 44</p>
<p><i>Regnbuen industriområde/Vevelstad</i> Området FV32 Vevelstadveien x Regnbueveien har i utgangspunktet dårlige grunnforhold, veien er derfor anlagt på EPS (lett fylling) med påstøpt betongplate. Veien har dårlig bæreevne og utkjøring av steinmasser her uten å foreta omfattende forsterkninger vil være svært ødeleggende for veien. Oppkjørselen til Regnbueveien fra FV32 Vevelstadveien er noe bratt. Vinterstid oppstår det problemer ved stort snøfall forårsaket av dårlig "skodde" utenlandske vogntog. En økning av dagens trafikkmengde vil utvilsomt skape ytterligere trafikale problemer. Det er relativt mye gangtrafikk i området, både av ansatte i næringsområdet og skoleelever på vei til/fra kiosk. Gangveier må derfor skjermes, særskilt i krysningspunkter. Det forutsettes at anleggsområdet og tverrslaget sikres i forhold til gangtrafikk til og fra Haugjordet ungdomskole.</p> <p>Området ved rigg er delvis oppfylt, i syd bløte partier. Det er eksisterende VA-ledninger i området. Grunnforhold for øvrig er ukjent (men fjell i dagen i nær tilknytning til området). Forutsetter transportvei langs FV32 Vevelstadveien mot E6 (Assurkrysset).</p>		
<p>Ved tverrslag Berghagan/Regnbuen er det også behov for å beskrive avbotende tiltak (støy) i forbindelse med anlegg og drift av tverrslaget i forhold til bebyggelsen i Lyngåsen og Einerveien.</p> <p>Dette anleggsområdet synes å være et meget konfliktykt område vurdert ut fra anleggsgjennomføring, massetransport, grunnforhold og konflikt med myke trafikanter.</p>		
<p><i>Roås/Langhus Hagesenter</i> Anleggsatkomst synes grei, under forutsetning av kanalisert kryss (med av-/påkjøringsfelt). Plassering vil neppe medføre konflikter med gående/syklende. Ingen VA-ledninger i tilknytning til området. Forutsetter transportvei mot nord, denne vil enten måtte skje langs RV152 Langhusveien eller FV32 Vevelstadveien. Begge disse veiene er fra for sterkt trafikkbelastet.</p> <p><i>Ensjø – dagstrekning nord for Ski</i> Rigg- og anleggsområde ligger tett opp til RV152 Langhusveien og må sikres forsvarlig. Eksisterende VA-ledninger krysser riggområdet like nord for Kapelldammen. Foreslått transportvei vil medføre ytterligere trafikkbelastning på RV.152 Langhusveien.</p> <p><i>Generelt</i> Transport av masse ut av anleggsområdene til overordnet veinett må ikke skape konflikt med Langhusveien og Vevelstadveien som skoleveger. Her må kjøringen styre unna tidspunkter for skolestart/ slutt både for Langhus, Vevelstad og Bølseråsen barneskoler og Haugjordet ungdomskole. Elever fra Haugjordet u-skole krysser Vevelstadveien flere ganger om dagen i forbindelse med avvikling av gym i Langhushallen.</p>		
<p>Delrapport byutvikling og arealbruk Follobanens dagstrekning i Ski er såpass begrenset at "Areal- og byutviklings- konsekvensene" beskrives som relativt små. Det kan Ski kommune si seg enig i dersom man tar utgangspunkt kun i selve anlegget. Tar man derimot utgangspunkt i betydningen av et nytt dobbeltspor med 11 minutter til Oslo S, er konsekvensene betydelig større. Av den grunn mener Ski kommune at konsekvensutredningen burde omfatte / beskrive de byutviklingsmessige konsekvensene av tiltaket som følger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Befolknings- og arbeidsplassprognosene som Ski kommune benytter seg av i Kommuneplan 2011-2022. 2. De trafikale konsekvenser av pkt. a foran 3. Påfølgende behov for togsett, personale osv. til både Follobanen og Østfoldbanen. 4. Det bør også være en formening om/modell av passasjertallene etter 2018. 		
<p>Delrapport nærmiljø og friluftsinnteresser</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Videreføring av skiløypeområde ved Ensjø gård er svært viktig. Hvis Follobanen flyttes østover ved Ensjø gård, som igjen medfører at Langhusveien må legges om og flyttes østover, må skiløypeområde på østsiden og krysningsmuligheter ivaretas og legges inn i plantegningene. 2. Den del av dagens Østfoldbane som blir nedlagt vest og nord for Kapelldammen bør vurderes/utredes som framtidig turveitrase. Denne turveien kan knyttes til Waldemarhøyparken med lett forbindelse til Ski sentrum og boligområder. I nord v/ Ensjø gård kan turveien knyttes til turveisystemet på Vardåsen og resten av Sørmarka. Med framtidig sterk befolkningsvekst i Ski sentrum kan denne turveien bli svært viktig, både sommer og vinter. Ved denne løsningen vil også mange kulturminner, inklusive Kapelldammen, bli lett tilgjengelig/synliggjort for publikum. Dette er også viktige elementer for opplevelsesverdi for friluftslivet. 3. I temarapporten og hovedrapporten er det ikke pekt på avbotende tiltak for tverrslag Berghagan/Regnbuen eller rigg- og anleggsområde Langhus Hagesenter. Helt inntil disse områdene ligger mye benyttede gang- og sykkelveier. Ski kommune ønsker å få inn følgende tekst som avbotende tiltak: "Gang og sykkelvei forbi anleggsområdet vil sikres slik at denne trafikk ikke kommer i direkte berøring med anleggstrafikken". 		

Dok nr: Rev nr : Dato: Side:	UOS-00-A-36109 00 05.04.2011 40 av 44	Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---------------------------------------	--	---	---

<p>Delrapport grunnforhold Tema grunnforhold er også kommentert under delrapport anleggsgjennomføring.</p> <p>I delrapportens pkt 3.2, alternativ Øst 5 sies det at stabiliteten av eksisterende fylling må sikres ved en motfylling, evt. kombinert med <u>en senking av terrenget</u> forbi Kapelldammen. En senking av dagens trasé <u>bør etter Ski kommunes syn unngås</u> dersom den gamle fyllingen skal kunne stå som et kulturminne i kombinasjon med en bruk som turveg fra Ski sentrum og nordover mot Ensjo og inn i Sormarka.</p> <p>Det er registrert vanngjennomtrengning i fyllingen ved Kapelldammen. For å unngå fremtidig vannsig inn i jernbaneanlegget kan dammen tettes på innsiden med 1 m tykt leirelag samt filterlag og plastring. Alternativt kan det rammes en lette spunt på innsiden mot dammen. <u>Kapelldammen vil da måtte tørrlegges</u> før arbeidene kan utføres.</p> <p>Ski kommune er opptatt av at slike arbeider utføres <u>så skånsomt som mulig og i samråd med fagbiolog</u>, på en slik måte, og på en tid av året hvor varige skader på biomangfoldet unngås.</p> <p>I tillegg vil kommunen gjøre oppmerksom på at Ski kommune i dag har eksisterende hovedledninger; både spillvann og overvann, som vil bli krysset av det nye dobbeltsporet. Både en senking av terrenget og en oppfylling (motfylling) som beskrevet vil være ytterst skadelig for disse ledningene og vil medføre omlegging (nye ledninger) med varerør.</p>	
<p>Delrapport kulturminner og kulturmiljø På side 244, siste avsnitt i hovedrapporten står det: <i>"Tiltaket er lite ødeleggende for det helhetlige kulturmiljøet og vil være positivt i forhold til området rundt St. Hanshaugen, Waldemarhøy og Kapellsander."</i></p> <p>Ski kommune er uenig i denne vurderingen, og mener setningen er gjengitt feil i forhold til delrapporten kulturminner og kulturmiljø. Tiltaket vil derimot få store konsekvenser og vil være negativt for kulturmiljøet, jf side 108 og 112 i delrapporten.</p> <p>Tiltaket vil også får negativ virkning på kulturmiljøet KM6 – Langhus/Ski. Kulturmiljøet rundt Roåsbekken må bli nøye fotografert, dokumentert og oppmålt dersom det frigis.</p> <p>Vi støtter forslag om bygging av miljølokk ved Waldemarhøy bygde- og kultursenter og St.Hanshaugen som beskrevet i "Avbotende tiltak", side 119 i delrapporten. Ski kommune mener det gamle velfaret langs raet bør gjenskapes nettopp over dette miljølokket.</p> <p>Temareport grunnforhold beskriver at det i forbindelse med ny trasé, vil være nødvendig å redusere dagens fylling ved Kapelldammen. (pkt 3.2 temareport grunnforhold). Ski kommune ber Jernbaneverket finne alternative måter å gjøre det på, slik at eksisterende trasé kan bevares sammen med Kapelldammen.</p>	
<p>Delrapport landskap Fra Waldemarhøyparken og nordover gjøres jernbanesporer om til turvei. Dette vil bedre gangforbindelse fra Ski sentrum over Waldemarhøyparken mot Vardåsen og Sormarka.</p>	
<p>Delrapport naturmiljø S 12: Sammendrag – Konsekvenser – Avbotende tiltak; Legge til <u>Fosstjern</u> i 1. avsnitt, nest siste setning.</p> <p>S 14: Nasjonale, regionale og lokale mål og retningslinjer: Oppdatere punkt om naturmangfoldloven. Her er det nå fastsatt forskrifter om utvalgte prioriterte arter og utvalgte naturtyper. Kulepunkt 3: Oppdatere nasjonalt mål om at Norge har som mål å stanse tapet av biologisk mangfold innen 2010.</p> <p>S 19: kriterier for konsekvens: Figur 3 og tabell 4 viser ulike fargekoder for konsekvens som ikke synes å stemme overens.</p> <p>S 35 Avbotende tiltak: Tiltak i Kapelldammen <u>skal</u> minimaliseres, ikke bare bør. Hvis man ikke kan unngå å måtte tømme Kapelldammen midlertidig, må det lages en faglig forsvarlig plan for hvordan naturverdiene kan opprettholdes/gjenopprettes.</p>	
<p>Delrapport naturressurser Uten at problemstillingen er drøftet nærmere fra kommunens side, gjøres det oppmerksom på en mulig konflikt mellom kommunens ønske om å beholde eksisterende jernbanefylling som kulturminne og turvei, og muligheten for å fjerne fyllingen fra Kapelldammen og nordover for å tilbakeføre arealet til landbruk, slik det er vist på illustrasjon side 19 i delrapporten.</p> <p>Det bør også vurderes hvor hensiktsmessig det er ut fra et forurensingsmessig synspunkt å fjerne jernbanefyllingen, og hva dette vil koste.</p>	
<p>Delrapport støy, vibrasjoner og rystelser Både Hebekk skole og Follo barne- og ungdomsskole må skjermes for støy i anleggsperioden. Dette gjelder også for skolene og barnehager på Langhus, avhengig av hvor tunnelen ligger i forhold til disse virksomhetene.</p> <p>Informasjon ut til beboere om støy og rystelser i anleggsperioden blir meget viktig.</p>	

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Konsekvensutredning Follobanen Sammendrag av merknader Med tiltakshavers kommentarer</p>	<p>Dok nr: UOS-00-A-36109 Rev nr : 00 Dato: 05.08.2011 Side: 41 av 44</p>
---	---	---

<p>Delrapport grunnvannsforhold ved kartlagte sårbare naturmiljø Delrapport utslipp til grunn og vann Disse to delrapportene er sett i sammenheng under fellesbetegnelse vannforvaltning.</p> <p><i>EUs rammedirektiv</i> Nytt forvaltningsregime med EUs rammedirektiv og vannforvaltningsforskriften legger strengere mål om god økologisk og kjemisk vannkvalitet. Et av hovedprinsippene i forskriften er at forringelse av miljøtilstanden i en vannforekomst ikke tillates. Det foreligger nå en godkjent regional forvaltningsplan med eget tiltaksprogram for vannregion 1 Glomma for oppfølging av vannforvaltningsforskriften. Forvaltningsplanen er endelig godkjent 11.06.10 i kongelig resolusjon. Ski kommune er omfattet av denne planen hvor vannområdene PURA og Morsa inngår. Den regionale forvaltningsplanen og tiltaksprogram skal være retningsgivende for den kommunale og statlige planleggingen.</p> <p><i>Assuren/Tussetjern.</i> Statens vegvesen har finansiert videre overvåking av Assurvassdrag som er gjengitt i rapport overvåkingsprogram for Assurdalen – utvidelse av E6 (Oslo – Ski/Ås (rapport Limno-Consult dat. 30.12.2009). Rapporten konkluderer med permanent økt belastning. Statens vegvesen er derfor i ferd med å følge dette opp ved overvåking/undersøkelser- vurdering av tiltak drift vei. Ski kommune har også vedtatt å bygge ned vassdraget/Assurbekken ved bekkelukking og etablering av oppfylling for motocross. Dette betyr at vannforekomsten Tussetjern/Tussebekken er sårbar for mer belastning.</p> <p><i>Nytt klassifiseringssystem EU – vannkvalitet</i> Videre utredning i forhold til riggplass/tverrslag og vannkvalitet må baseres på nytt klassifiseringssystem. Det skal tas prøver før anleggsstart hvor biologiske parametre inngår. Det må også inngå klare konsentrasjonskrav og ikke bare slik som det framstår nå i dokumentet; betydelig lavere konsentrasjon av forurensende stoffer enn om det hadde vært avrenning direkte til recipient.</p> <p><i>Riggplass/tverrslag Taraldrud</i> Utarbeidelse av særskilt tiltaksplan for håndtering av Alunskiferdeponiet. Mye tyder på at deponiet vil måtte fjernes. Alternativet er å finne annen plass for tverrslag/riggplass. Fylkesmannen har lagt ned forbud mot tiltak/aktivitet i området.</p> <p><i>Dalsbekken/Kapelldammen</i> Dalsbekken; rensespark ved Hebekk skole håndterer både overvannet og lekkasje for avløpsnettets (kloakk). Kapelldammen; ved innføring til Ski stasjon kan det forventes noe avrenning fra sporområdet. Dette vannet må antas å være forurenset.</p> <p><i>Annet:</i> KU-ene beskriver for øvrig greit mulige konsekvenser. Det er bekymringsfullt at Snipetjern kan bli utsatt for grunnvannslekkasje, at biolopen Roåsbekken går tapt, at Kapelldammen kan måtte tømmes eller bli uheldig påvirket. Her må det gjøres alvorlige anstrengelser for å unngå alvorlige konsekvenser.</p>	
<p>Delrapport miljøbudsjett Et interessant nybrottsarbeid for å utvikle et verktøy for miljøvurderinger. Ski kommune håper at miljøbudsjettet blir til nytte for å kunne gjøre best mulige miljøvalg mht metoder, transport innsatsfaktorer m.m. i hele livsløpet til Follobanen.</p>	