



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref
10/00983

Vår ref
09/243- TFA

Dato
01.03.2012

Godkjenning av konsekvensutredning og program for supplerende utredninger i reguleringsplanarbeidet for Follobanen

1. INNLEDNING – SAKENS DOKUMENTER

I Samferdselsdepartementets sluttbehandling og godkjenning av konsekvensutredning (KU) og program for supplerende utredninger i reguleringsplanarbeidet for Follobanen (nytt dobbeltspor Oslo – Ski), har en rekke dokumenter vært lagt til grunn:

- Brev av 23. november 2011 hvor Jernbaneverket gir sine anbefalinger til departementet i forbindelse med sluttbehandlingen, med vedlegg, blant annet Riksantikvarens brev til Jernbaneverket av 14. oktober 2011.
- Konsekvensutredning for Follobanen med program for supplerende utredninger i reguleringsplanfasen, versjon av 21. september 2011.
- Brev av 29. september 2011 hvor Jernbaneverket oppsummerer høringsuttalelsene og gir sine vurderinger og forslag til videre håndtering av disse.
- Brev av 6. januar 2012 hvor Jernbaneverket gjør rede for endringer i spurløsning ved Endsjø gård, nord for Ski.
- Brev av 2. februar 2012 hvor Miljøverndepartementet gir sine vurderinger. Miljøverndepartementets brev følger vedlagt.
- Brev av 15. februar 2012 hvor Jernbaneverket gir en nærmere redegjørelse for Follobanens forhold til lov av 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven).

Det vises også til at det har vært avholdt flere møter i sakens anledning.

2. VURDERINGSTEMAER I FORBINDELSE MED SAMFERDSELS- DEPARTEMENTETS SLUTTBEHANDLING AV KONSEKVENSS- UTREDNINGEN

Samferdselsdepartementet fastsatte i brev av 13. september 2010 planprogram og videre planprosess for Follobanen. I den forbindelse ble det bestemt at departementet på grunnlag av en selvstendig konsekvensutredning, i neste omgang skulle legge føringer for hvilken trasé som skal legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplanene i de berørte kommunene, Oslo, Oppegård og Ski.

Departementet vil på bakgrunn av dokumentene som er omtalt ovenfor, legge føringer for trasé og valg av drivemetode for tunnelanlegget som skal legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet. Departementet vil videre gi en vurdering av hvordan Jernbaneverket har ivaretatt kravet i naturmangfoldlovens § 7 om at prinsippene i §§ 8 – 12 i samme lov, skal legges til grunn ved offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet. Samferdselsdepartementet vil også vurdere om program for supplerende utredninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet er dekkende, og om Jernbaneverket gjennom KUen med tilhørende dokumenter, i tilstrekkelig grad har oppfylt tiltakshavers utredningsplikt. Departementet vil videre gi enkelte merknader og føringer til det videre planarbeidet.

3. JERNBANEVERKETS ANBEFALINGER OG SAMFERDSELS- DEPARTEMENTETS VURDERINGER

3.1 Føring for trasévalg som skal legges til grunn for reguleringsplanarbeidet

3.1.1 Føring for trasévalg i Oslo kommune

I KUen som ble lagt ut til offentlig ettersyn våren 2011 med høringsfrist 17. juni 2011, var det utredet to ulike traséalternativer for utgående Follobane. Trasé for inngående Follobane, samt inn- og utgående Østfoldbane, ble anbefalt ført gjennom det såkalte Klypen-området. Blant annet på bakgrunn av innholdet i enkelte av høringsuttalelsene, valgte Jernbaneverket å vurdere nærmere om det også kunne være mulig og legge utgående Follobane sammen med de tre andre sporene i Klypen, jf. Jernbaneverkets brev av 29. september 2011.

Jernbaneverket har etter merknadsbehandlingen av høringsuttalelsene arbeidet med et optimalisert alternativ for Follobanens trasé i Oslo kommune. Dette alternativet har følgelig ikke vært fullt ut beskrevet i konsekvensutredningen som var på høring. Alternativet innebærer et noe større inngrep i Klypen-området enn beskrevet i konsekvensutredningen, mens de samlede inngrepene i Oslo kommune reduseres.

Etter å ha arbeidet med det optimaliserte alternativet sommeren og høsten 2011, har Jernbaneverket kommet fram til at en slik løsning lar seg realisere. Fire spor i Klypen

er i følge Jernbaneverket tilfredsstillende jernbaneteknisk, gir enklere og raskere gjennomføring og vil ha mindre negativ effekt på avviklingen av togtrafikken på Oslo S i anleggsperioden. Det pekes videre på at kostnadene ved en slik løsning kan bli lavere enn for de to tidligere vurderte traséalternativene. Ikke minst vil en slik løsning kunne være mindre konfliktfylt i forhold til kulturminnene i området. Jernbaneverket viser i denne sammenheng til dialog med og brev fra Riksantikvaren av 14. oktober 2011. Riksantikvaren mener, med visse forbehold, at Jernbaneverkets optimaliserte løsning er akseptabel ut i fra hva som foreløpig er avdekket.

Jernbaneverket viser i sin oversendelse av 23. november 2011 til møte med Miljøvern-departementet og Samferdselsdepartementet 24. oktober 2011, hvor forståelsen av bestemmelsene i forskrift om konsekvensutredninger ble drøftet. Jernbaneverket mener at den optimaliserte løsningen med fire spor i Klypen ikke utløser krav om ny konsekvensutredning. En mer detaljert beskrivelse av konsekvensene for Klypen-området skal ivaretas gjennom det forestående reguleringsplanarbeidet og den påfølgende Miljøplan for gjennomføringen av prosjektet.

Samferdselsdepartementet er tilfreds med at Jernbaneverket synes å ha funnet en løsning for inn- og utgående spor fra/til Oslo S som fremstår som mindre konfliktfylt og komplisert enn de to alternativene for utgående Follobane som var ute på høringen. Dette gjelder både i forhold til kulturminnevern og berørt bebyggelse i området.

Samferdselsdepartementet er enig i etatens vurdering av at en samling av fire spor i Klypen ikke utløser behov for en ny konsekvensutredning av dette alternativet i reguleringsplanarbeidet. Det vises i denne sammenheng til § 16 i Forskrift om konsekvensutredninger (fastsatt 26. juni 2009) om behandling av endringer av planer eller søknader etter gjennomført høring. Selv om en samling av fire spor i Klypen fører til et noe større arealbehov enn for alternativet som var på høring, er det departementets vurdering at denne løsningen er å anse som en justering/optimalisering og ikke et nytt alternativ. Som Miljøverndepartementet også peker på i sitt brev av 2. februar 2012 er en slik løsning innenfor det rom for endringer og tilpasninger som det vil være naturlig å vurdere i en reguleringsplanprosess. Miljøverndepartementet mener videre at en slik løsning bør kunne anbefales lagt til grunn i reguleringsplanarbeidet.

Samferdselsdepartementet ber derfor Jernbaneverket om å legge det optimaliserte alternativet med fire spor gjennom Klypen og trasé videre gjennom Ekebergåsen som beskrevet i KUen, til grunn i det videre reguleringsplanarbeidet for Follobanen i Oslo kommune. Jernbaneverkets forslag om tillegg i program for supplerende utredninger for reguleringsplanen i Oslo kommune, jf etatens brev av 23. november 2011, tas inn i endelig versjon av KUen.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket har en god dialog med Oslo kommune i det videre planarbeidet, og ber dessuten om at Jernbaneverket fortsetter dialogen med Riksantikvaren om håndteringen av kulturminner i dette området.

3.1.2 Føring for trasévalg i Oppegård og Ski kommune

For trasévalg gjennom Oppegård og Ski kommuner, oppfatter Samferdselsdepartementet at traseen som beskrives i KUen, er lite omstridt.

Jernbaneverket orienterer i brev av 6. januar 2012 om endringer i sporløsningen ved Endsjø gård, nord for Ski. På samme måten som for optimaliseringen i Klypen-området, anser departementet ikke endringene ved Endsjø gård som et nytt alternativ i forhold til hva som er skissert i konsekvensutredningen. Endringen medfører derfor etter departementets vurdering ikke behov for ny konsekvensutredning.

Den alternative løsningen som beskrives i Jernbaneverkets brev, er imidlertid ikke godt nok utredet til at den alene kan legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet. Samferdselsdepartementet ber derfor Jernbaneverket om, i samarbeid med Ski kommune og berørte parter, å utrede nærmere en optimalisert løsning i forbindelse med reguleringsplanarbeidet før det tas endelig stilling til valg av løsning. Vi viser for øvrig til Miljøverndepartementets brev av 2. februar 2012 som også omtaler dette forholdet.

Med føringen gitt i avsnittet ovenfor, ber Samferdselsdepartementet om at Jernbaneverket i det videre arbeidet med reguleringsplanen for Follobanen gjennom Oppegård og Ski kommuner, legger til grunn traseen som er beskrevet i KUen og Jernbaneverkets brev av 6. januar 2012. Videre bes det om at Jernbaneverket har en god dialog med Oppegård og Ski kommuner i det videre planarbeidet.

3.2 Føring for valg av drivemetode for tunnelanlegget som skal legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet

Jernbaneverket skriver i sitt brev av 23. november 2011 at tunnelanlegget kan drives med boring, sprengning eller kombinasjoner av disse metodene. Staten anbefaler at endelig beslutning om drivemetode tas enten i forbindelse med valg av kontraktstrategi, detalj-/byggeplan eller etter gjennomført anbudsprosess. Jernbaneverket anbefaler videre at valg av drivemetode tas etter en totalvurdering av økonomi, framdrift og konsekvenser. Jernbaneverket anbefaler derfor at det i reguleringsplanene for de tre kommunene reguleres for at tunnelen kan drives både med sprengning og boring.

Siden valg av drivemetode blant annet har betydning for antall og størrelsen på tverrslagene og riggområdene mv., vil metodevalget ha betydning for blant annet hvilke områder som skal reguleres.

Departementet oppfatter at Jernbaneverkets anbefaling har sammenheng med at beslutningen om valg av drivemetode, eller kombinasjoner av de to metodene, er komplisert. Etaten ønsker derfor å se an blant annet det videre arbeidet med detaljplan og kontraktsstrategi før endelig beslutning om drivemetode blir tatt.

I høringsrunden og i møte med de berørte kommunene og Akershus fylkeskommune 19. desember 2011 kom det fram at det er ønskelig med en rask avklaring på valg av drivemetode slik at valgt løsning kan tas inn i reguleringsplanene.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om at det i reguleringsplanarbeidet legges til rette for både sprengning og/eller boring. Departementet har forståelse for at det er krevende for kommunene å regulere for flere valg av drivemetoder. Tunnelanlegget er den største og mest kostnadskrevende delen av Follobaneprosjektet og SD mener derfor at det kan være hensiktsmessig å ta beslutningen om valg av drivemetode noe senere. Dersom Jernbaneverket i løpet av sitt arbeid med detaljplan og kontraktsstrategi får et godt nok beslutningsgrunnlag til å konkludere i løpet av våren/sommeren 2012, ber vi etaten vurdere om en slik beslutning likevel lar seg innpasse i avslutningen av reguleringsplanarbeidet. Samferdselsdepartementet ber om å bli holdt orientert om Jernbaneverkets videre arbeid med denne saken.

3.3 Forholdet til naturmangfoldloven

Det er et krav etter § 7 i naturmangfoldloven at prinsippene i lovens §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet. Dette innebærer blant annet at det skal gjøres rede for hvordan og i hvilken grad tiltaket har konsekvenser for naturmangfoldet. Vurderingene og vektleggingene skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap om naturmangfold og det skal gjøres rede for hva som er konsekvensen av tiltaket på dette naturmangfoldet. Miljøverndepartementet peker i sitt brev av 2. februar 2012 på at det er spesielt viktig å vurdere hvilke tiltak som kan gjennomføres i tilknytning til reguleringsplanarbeidet og i anleggsperioden for å unngå eller foreta avbøtende tiltak mot negative virkninger av betydning for naturmangfoldet.

Som en del av Samferdselsdepartementets sluttbehandling av konsekvensutredningen har departementet i samråd med Miljøverndepartementet, bedt Jernbaneverket om en nærmere redegjørelse for tiltakets forhold til naturmangfoldloven. Jernbaneverket har gitt en slik redegjørelse i temarapporten *Vurderinger og vektlegginger i forhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12*, vedlagt i brev av 15. februar 2012. I rapporten

gjennomgås kunnskapsgrunnlaget som har blitt lagt til grunn både for KUen og for spesifikke vurderinger og vektlegginger etter naturmangfoldloven.

I samråd med Miljøverndepartementet er det Samferdselsdepartementets vurdering at Jernbaneverket i sin rapport har oppfylt kravene etter naturmangfoldloven §§ 8 – 12, jf. § 7. Departementet slutter seg til de vurderinger og vektlegginger som Jernbaneverket gjør i rapporten. Vi viser for øvrig til Miljøverndepartementets brev og punkt 4.3 nedenfor.

Slik Miljøverndepartementet peker på i sitt brev, er det viktig at det i program for supplerende utredninger gjøres klart at utredningene knyttet til reguleringsplanarbeidet skal gi et tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag for vurderinger av tiltaket i tråd med bestemmelser og prinsipper i naturmangfoldloven.

4. SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS ØVRIGE MERKNADER TIL KONSEKVENsutREDNINGEN OG TILGRESENDE PROSJEKTER

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbaneverket i den videre planprosessen følger opp nedenstående forhold.

4.1 Dialog med berørte kommuner og relevante fagmyndigheter

Vi har ovenfor pekt på at Jernbaneverket sørger for å ha god dialog med de berørte kommunene. Gjeldende framdriftsplan er krevende og det er av den grunn viktig at Jernbaneverket bistår og har tett dialog med kommunene i deres arbeid. Samferdselsdepartementet ber derfor Jernbaneverket om å fortsette med det gode samarbeidet med kommunene og fylkeskommunen og involverte fagmyndigheter.

4.2 Trafikksikkerhet og trafikkavvikling i anleggsperioden

Follobanen skal bygges i et område med tett trafikk, både på veg og på jernbane. En rekke høringsinstanser har i sine merknader til KUen pekt på flere forhold som må ivaretas i anleggsperioden. Dette gjelder blant annet trafikkavviklingen i forbindelse med bortkjøring av store mengder masser, stenging av trafikk i forbindelse med sprengningsarbeider, samt utfordringer ved å opprettholde en god trafikksikkerhet i anleggsperioden. Departementet er opptatt av at Jernbaneverket sørger for tett kontakt og er godt koordinert med Statens vegvesen og de berørte kommunene for å få til tilfredsstillende løsninger som møter disse utfordringene.

Selv om det nå velges en løsning med fire spor i Klypen som vil påvirke trafikkavviklingen på Oslo S i noe mindre grad enn hva tilfellet var for de forkastede traséalternativene, vil anleggsarbeidene i perioder ha konsekvenser for trafikkavviklingen på

Oslo S. Jernbaneverket må her gjøre avveininger mellom mest mulig effektiv anleggs-gjennomføring vurdert opp mot de konsekvenser anleggsarbeidet vil ha for de reisende og togselskapene, herunder hensynet til å opprettholde togtrafikken i tråd med ruteplan og togselskapenes kostnader ved stenging. I de tilfeller hvor det er mest hensiktsmessig å gjennomføre lengre stengninger/brudd, ber vi om at JBV bruker erfaringene fra de siste års arbeider med Oslo-prosjektet. Jernbaneverket må i sin planlegging ha tett kontakt med togselskapene som blir berørt av utbyggingen.

4.3 Problemstillinger knyttet til avrenning fra tunnelen og påvirkning på ytre miljø

Samferdselsdepartementet oppfatter ut fra beskrivelsene i KUen og Jernbaneverkets presiseringer ved behandlingen av høringsuttalelser, at etaten legger opp til en god prosess i det videre planarbeidet med å håndtere Follobanens påvirkning på det ytre miljøet. Selv om en del høringsinstanser peker på det de oppfatter som mangler i KUen, er disse forholdene slik vi forstår det, enten beskrevet nærmere i ulike underlagsdokumenter eller vil i større grad bli tatt hensyn til neste fase av planarbeidet.

I Jernbaneverkets rapport om Follobanens forhold til naturmangfoldloven, oversendt i brev av 15. februar 2012, pekes det på at den største utfordringen i forhold til naturmangfoldloven, er å unngå vannlekkasjer fra viktige våtmarksmiljøer. Jernbaneverket trekker spesielt fram Snipetjern med mange funn av truede og nært truede arter i 2010 på Norsk rødliste. Flere av høringsinstansene har pekt på behovet for å sikre at prosjektet ikke medfører forurensing av drikkevannskilden Gjersjøen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbaneverket tar de nødvendige hensyn og forholdsregler for å unngå at så skjer. Som Miljøverndepartementet peker på i sitt brev av 2. februar 2012, er det særlig viktig at det gjøres grundige vurderinger av avbøtende tiltak for å hindre forurensing til grunn og vann i anleggsperioden. Det er viktig at det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram for å overvåke effekten og iverksetting av nødvendige tiltak dersom uforutsette situasjoner skulle oppstå.

Follobanen blir Norges lengste sammenhengende jernbanetunnel på om lag 20 km. Det er derfor svært viktig med god planlegging for blant annet å håndtere avrenning fra tunnelen. Det legges til grunn at etaten trekker veksler på kunnskapsgrunnlaget fra andre relevante tunnelprosjekter i det videre planarbeidet og ved selve anleggs-gjennomføringen.

4.4 Forbindelse mellom Follobanen og Østfoldbanen mot Alnabru

I høringsrunden er det en rekke innstanser som fremhever at det må bygges ut en jernbaneforbindelse mellom Follobanen og Østfoldbanen mot Alnabru, også omtalt som Bryndiagonalen. Begrunnelsen er at en framtidig vekst i godsvolumene på Østfoldbanen vil generere mer støy fra banen som går gjennom bebyggelsen i Ski, Opegård

og Oslo kommuner. Jernbaneverket viser til at det er etablert et eget prosjekt som arbeider med en slik forbindelse.

Samferdselsdepartementet oppfatter ut fra dialogen med Jernbaneverket at de forhold departementet tok opp i forbindelse med godkjenningen av planprogrammet, jf vårt brev av 13. september 2010, ivaretas i det opprettede prosjektet. Vi legger til grunn at Jernbaneverket har god samordning mellom prosjektet som arbeider med en slik forbindelse og Follobaneprosjektet.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at behovet for å realisere en slik forbindelse, spesielt i lys av målet om å øke mengden transportert gods på jernbane i Sør-korridoren, vurderes i etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2014-2023, og at det der gis en vurdering av rekkefølgen på tiltak i denne transportkorridoren som best legger til rette for å nå fastsatte mål for godstrafikk med jernbanen.

Samferdselsdepartementet har for øvrig merket seg at Statens vegvesen peker på at en slik forbindelse potensielt kan være i konflikt med prosjektet E6 Manglerudtunnelen. Oslo kommune på sin side peker på at en slik forbindelse bør ta hensyn til byutviklingspotensialet på Breivoll og Alnabru-området, jf eget planprogram for området fastsatt av Oslo kommune i 2010. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbaneverket har god dialog med Statens vegvesen og Oslo kommune om blant annet disse problemstillingene.

4.5 Overdekning i Klypen

Jernbaneverket beskriver i KUen mulighetene for å bygge en overdekning eller lokk over jernbanesporene i Klypen. For jernbanedriftens del er dette ikke nødvendig, men en slik overdekning eller lokk vil, slik Samferdselsdepartementet forstår det, bidra til en klar oppgradering og forskjønning av området og det frigis verdifulle arealer.

I høringsrunden har blant annet Oslo kommune uttrykt seg positive til et slikt tiltak, men skriver samtidig at kommunen som planmyndighet må ha innflytelse på lokkets utforming og utstrekning i den videre reguleringsplanfasen.

Ulike aktører vil kunne ha nytte av et slikt tiltak. Samferdselsdepartementet ber derfor Jernbaneverket om å gå i dialog med berørte interessenter om finansiering av en slik overdekning eller lokk.

4.6 Parkeringsforhold

I forbindelse med departementets godkjenning av planprogrammet, jf. brev av 13. september 2010, understreket vi at Jernbaneverket, sammen med øvrige aktører, legger til rette for en innfartsparkering med god kapasitet for et lengre tidsperspektiv. Selv om

dette isolert sett ikke er en del av konsekvensutredningen for Follobanen, vil departementet, slik også Miljøverndepartementet gjør i sitt brev av 2. februar 2012, peke på betydningen av dette for å tilføre mer trafikk til jernbanen. Follobanen vil for mange reisende gjøre det mer attraktivt å velge toget når disse skal inn og ut av Oslo. For mange potensielle reisende, i eller utenfor Ski sentrum, vil likevel mulighetene for parkering i tilknytning til stasjonen være viktig når de velger transportmiddel. Vi forstår det slik at Jernbaneverket bl.a. arbeider med planer om en kapasitetssterk parkeringsløsning i tilknytning til Ski stasjon. Departementet ber om å bli orientert om arbeidet med innfartsparkering i løpet av første halvår 2012.

4.7 Kommentar til høringsuttalelser

Det er Samferdselsdepartementets vurdering at Jernbaneverket i sin behandling av innkomne høringsuttalelser, i hovedsak gir oppklarende forklaringer og vurderinger av de ulike uttalelser fra høringsinstansene. Dette er viktig, ikke minst fordi behandlingen av høringsuttalelser også gir en tilbakemelding til de instanser som har avgitt uttalelser.

I noen tilfeller mener vi likevel Jernbaneverket bør ta mer hensyn til innkomne uttalelser. Dette gjelder blant annet i de tilfeller hvor det er avgitt uttalelser som isolert sett ikke er en del av prosjektet som beskrives i KUen, men som høringsinstansene mener bør ses i sammenheng med prosjektet.

Det er i en del sammenhenger behov for klare avgrensninger i høringsbehandlingen, blant annet knyttet til hva ulike instanser mener er relevante krav og avbøtende tiltak. Jernbanen er en virksomhet hvor det er mange avhengigheter og et sterkt samspill mellom ulike tiltak. Slike innspill bør derfor kommenteres og vurderes på samme måte som øvrige merknader. I de tilfeller hvor adresserte problemstillinger håndteres i forbindelse med andre prosjekter, bør Jernbaneverkets vurdering av den jernbanefaglige sammenhengen mellom prosjektene og hvordan dette eventuelt vil bli ivaretatt, framgå i merknadsbehandlingen.

Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket legge ovennevnte til grunn i forbindelse med etatens merknadsbehandling av andre saker som sendes på høring.

4.8 Videre arbeid i detalj- og reguleringsplanfasen

Da konsekvensutredningen ble sendt på høring våren 2011, gjorde Jernbaneverket rede for enkelte forhold som ville kunne bidra til økte kostnader. Samtidig ble det pekt på at ulike standardvalg også ville ha betydning for de endelige kostnadstallene. Foreløpige kostnadsanslag, før det blant annet er tatt stilling til viktige standardvalg, viser at Follobanen vil koste om lag 18,1 milliarder kroner. Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbaneverket i det videre detalj- og reguleringsplanarbeidet, samt i

arbeidet med kontraktsstrategi, søker å finne kostnadsoptimale løsninger. Kostnadsreducerende tiltak må likevel ikke gå ut over Follobanens funksjonalitet.

5. UTREDNINGSPLIKTEN OG PROGRAM FOR SUPPLERENDE UTREDNINGER I REGULERINGSPLANARBEIDET

Ut over det som er omtalt ovenfor har ikke Samferdselsdepartementet merknader til innholdet i KUen og Jernbaneverkets behandling av høringsuttalelsene og sakens øvrige dokumenter. Departementet mener at utredningsplikten på dette stadiet av planprosessen er oppfylt.

Samferdselsdepartementet mener det foreslåtte program for supplerende utredninger i reguleringsplanarbeidet, med de tillegg som følger av dette brev, synes å være dekkende.

6. GODKJENNING

Med dette godkjenner Samferdselsdepartementet konsekvensutredning for Follobanen og program for supplerende utredninger i reguleringsplanarbeidet. Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket i nødvendig grad oppdatere konsekvensutredningen og program for supplerende utredninger i reguleringsplanarbeidet i tråd med føringene gitt i dette brevet.

Med hilsen



Fredrik Birkheim Arnesen e.f.



Terje Falch

Vedlegg

Kopi til:

Akershus fylkeskommune
Miljøverndepartementet
Oppegård kommune
Oslo kommune - Byrådsavdeling for byutvikling
Riksantikvaren
Ski kommune