



JERNBANETUNNEL I GAMLEBYEN I OSLO

MELDING MED FORSLAG
TIL UTREDNINGSPROGRAM
SAMMENDRAG AV
INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER
TILTAKSHAVERS KOMMENTARER



Jernbaneverket
Biblioteket

Oslo desember 1997

FORORD

Dette dokumentet er et sammendrag av innkomne høringsuttalelser til meldingen for tunnel i Gamlebyen i Oslo med tiltakshavers kommentarer.

Bakgrunn for meldingen er Stortingets vedtak 24 april 1997 ved behandling av Samferdselskomiteens innstilling S.nr.155 (1996 - 1997). Vedtaket sier at jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen legges i tunnel, og at det utarbeides forslag til løsning basert på de søndre trasealternativer, særlig med tanke på stigningsforhold.

Samferdselsdepartementet vil vurdere uttalelsene og fastsette endelig utredningsprogram i samråd med Miljøverndepartementet.

Det vil videre gjennomføres en konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven for å avklare tekniske, økonomiske og miljømessige forhold knyttet til jernbanetunnel i Gamlebyen.

Konsekvensutredningen er planlagt lagt ut til offentlig ettersyn i mai/juni i 1998, slik at saken kan fremmes for Stortinget høsten 1998.

Jernbaneverket, hovedkontoret
19 desember 1997



Magne Paulsen
Jernbanedirektør

INNHold:

| | |
|---|-----------|
| OPPSUMMERING OG ANBEFALING | 3 |
| INNLEDNING | 9 |
| SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER MED TILTAKHAVERS KOMMENTARER | 10 |
| A. DEPARTEMENTER | 10 |
| A.1 Det KGL. Sosial- og helsedepartement | 10 |
| A.2 Det KGL. Kommunal- og arbeidsdepartement | 10 |
| A.3 Det KGL. Kulturdepartement | 11 |
| A.4 Det KGL. Planleggings- og samordningsdepartement | 11 |
| A.5 Det KGL. Barne- og familiedepartement | 11 |
| A.6 Det KGL. Finans- og tolldepartement | 11 |
| A.7 Det KGL. Nærings- og handelsdepartement | 11 |
| B. OFFENTLIGE ETATER OG BEDRIFTER | 12 |
| B.1 Direktoratet for Naturforvaltning | 12 |
| B.2 Statens Helsetilsyn | 12 |
| B.3 NSB BA | 13 |
| B.4 Telenor Nett AS | 14 |
| B.5 Oslo Energi Nett | 14 |
| B.6 AS Oslo Sporveier | 14 |
| B.7 Riksantikvaren | 16 |
| B.8 Statsbygg | 18 |
| B.9 Statens vegvesen i Oslo, Vegdirektoratet | 18 |
| B.10 Miljøbyen Gamle Oslo | 19 |
| B.11 Statens forurensningstilsyn | 20 |
| B.12 Direktoratet for Sivilt beredskap | 20 |
| B.13 Telenor AS | 20 |
| C FYLKESMANN, FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNER | 21 |
| C.1 Akershus fylkeskommune | 21 |
| C.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus | 21 |
| C.3 Oslo kommune plan- og bygningsetaten/relevante bydeler og etater i Oslo kommune | 23 |
| C.4 Oslo kommune Hellerud bydelsforvaltning | 27 |
| C.5 Bydelsforvaltningen Gamle Oslo | 27 |
| D. ORGANISASJONER/VELFORENINGER | 28 |
| D.1 Landsutvalget for jernbane | 28 |
| D.2 Kommunenes sentralforbund | 28 |
| D.3 Interesseforeningen for Oslos Middelalder | 28 |
| D.4 Næringslivets Hovedorganisasjon | 28 |
| D.5 Gamlebyen beboerforening | 29 |
| D.6 Munkegata 11 borettslag | 30 |
| D.7 Fagerlia Vel | 30 |
| D.8 Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo | 30 |
| D.9 Kværner Vel | 30 |

OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Oppsummering

Tiltakshaver har mottatt høringsuttalelser fra til sammen 35 høringsinstanser. Ingen høringsuttalelser kommer med traseforslag som avviker fra søndre korridor.

Generelle kommentarer

Under dette punktet kommenteres forhold som flere av høringsinstansene har tatt opp og som etter jernbaneverkets mening er av prinsipiell karakter.

Plan og utredningsarbeidet

Flere av høringsinstansene mener at Jernbaneverket må se overordnede planer i sammenheng med utredningsarbeidet.

(Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune)

Jernbaneverkets kommentar:

Planarbeidet som Stortinget har vedtatt vil bli delt i to faser. Det geografiske virkningsområdet for jernbanetunnel i Gamlebyen betegnes som "det indre virkningsområdet", mens det geografiske virkningsområdet for det nye dobbeltsporet Oslo S - Ski betegnes som "det ytre virkningsområdet".

I første fase vil Jernbaneverket utarbeide konsekvensutredning for tunnel i Gamlebyen og Oslo kommune en tilhørende kommunedelplan som tar opp de ulike jernbanealternativene og ser på føringen og hvilke potensiale disse har for byutvikling og arealbruk. (Indre virkningsområdet)

Oslo kommune og Jernbaneverket har utarbeidet et felles Mål- og strategidokument for det forestående plan- og utredningsarbeidet. Dette dokumentet forutsetter en planprosess i Oslo kommune over en 4 - års periode som går parallelt med Jernbaneverkets planarbeid og konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen og kommunedelplanen er planlagt å legges ut til offentlig ettersyn i mai 1998. Konsekvensutredningen og kommunedelplanen forutsettes å bli behandlet i Stortinget høsten 1998.

Fase 2 i planarbeidet, vil ta for seg det ytre virkningsområdet Oslo S - Ski og vil bli en sammensatt prosess der flere typer planverktøy vil måtte tas i bruk. Når jernbanesystemet er fastsatt, vil videre planarbeid i 4 - årsperioden omfatte en detaljering og videreutvikling av valgte jernbane- og arealløsninger med tilhørende kommunale planer.

Trasealternativ, Oslo - Ski forbindelse / Østfoldbanen om Bryn

Flere av høringsinstansene mener at nytt dobbeltspor Oslo - Ski framgår og må være en integrert del av planen.

Østfoldbanen om Bryn er ikke nevnt spesifikt i melding/utredningsprogram.

(Akershus Fylkeskommune, Oslo kommune, Kværner vel)

Jernbaneverkets kommentar:

Planen for nytt dobbeltspor fra Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli sett i sammenheng med de ulike alternativene for tunnel i Gamlebyen. Konsekvensutredningen vil vurdere hvilke effekter det har på alternativene dersom Oslo S - Hauketo ikke bygges, dersom Oslo S - Hauketo bygges tidsforskjøvet i forhold til Gamlebytunnelen, eller ved en samtidig utbygging av prosjektene. Føring av Østfoldbanen om Bryn vil bli nærmere vurdert som en del av utredningsprosjektet med bakgrunn i markedsanalyser.

For nytt dobbeltspor Oslo S - Ski, parsell Oslo S - Hauketo - Bryn vil det bli laget en egen melding med forslag til utredningsprogram for konsekvensutredning. Meldingen for Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli lagt ut til offentlig ettersyn parallelt med konsekvensutredningen for tunnel i Gamlebyen.

Kollektivknutepunkt på Bryn

Flere sentrale høringsinstanser ser positivt på at tiltakets virkning også vurderes opp mot mulighetene for utvikling av kollektivknutepunkt i Brynområdet.

(Oslo sporveier, Statens vegvesen, Oslo kommune, Fylkesmannen i Oslo Akershus)

Jernbaneverkets kommentar:

Bryn som kollektivknutepunkt vil bli omtalt i konsekvensutredningen i hht i hvor stor grad de ulike alternativene fysisk legger til rette for kollektivknutepunktet og som funksjon i et framtidig transportsystem, med bakgrunn i funksjons- og markedsanalyser. Problemstillingen vil få en sentral plass i konsekvensutredningen og kommunedelplanen til Oslo kommune. Knutepunktet Bryn vil også bli behandlet nærmere i melding og konsekvensutredning for ytre system Oslo S - Hauketo - Bryn.

Bybane / kombibane

Flere sentrale høringsinstanser påpeker at bybane /kombibane må stå sentralt i utredningen (Oslo kommune, Oslo Sporveier)

Jernbaneverkets kommentar:

Innføring av kombibane vil ikke ligge som et eget utredningstema i konsekvensutredningen. Mulighetene for bybane / kombibane vil bli belyst i alle trasealternativene sett ut i fra kapasitet.

Jernbanedrift i anleggsfasen/driftsfasen

Flere sentrale høringsinstanser bemerker at i anleggsfasen må det vektlegges hvilke faktisk kapasitet som vil være tilgjengelig i hver fase av tiltaket, hvilke kjøremønster er realistisk på sporet og hvilken markeds og resultateffekt vil dette få. I driftsfasen bør utredningen avklare hva slags rutemønster som kan avvikles med tilstrekkelig pålitelighet for hvert alternativ. Redusert rutfrihet og pålitelighet kan ikke være forenlig med store investeringer i jernbaneinfrastruktur.

(Statens helsetilsyn, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Oslo kommune, Landsutvalget for jernbane, NSB BA)

Jernbaneverkets kommentar:

Viser til meldingens kap. 7.5.3 og kap.7.6.5 i forslag til utredningsprogram.

Bomiljø - støy og vibrasjoner

Flere sentrale høringsinstanser påpeker at maksimalverdier bør utredes i tillegg til døgnekvivalent nivå, videre ønskes det at støy blir vurdert etter andre/strengere grenseverdier enn de som er gitt Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79. Støynivået i forhold til kulturminnenes opplevelsesverdi og formidlingsverdi er viktig å kartlegge både i anleggsfasen og driftsfasen. Det påpekes at det er viktig å legge vekt på å vurdere konsekvensene for omgivelsene, av støy og støv under anleggs- og driftsfasen.

(Departementet for sosial og helse, Statens helsetilsyn, Miljøbyen Gamle Oslo, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Oslo kommune, Interesseforeningen for Oslo Middelalder, Munkegata 11 borettslag, Fagerlia vel)

Jernbaneverkets kommentar:

Det vil bli utredet maksimalverdier for støy fra jernbane. Støy vil bli vurdert etter Miljøverndepartementet sine retningslinjer for vegtrafikkstøy "rundskriv T-8/79". Støygrensene i dette rundskrivet er gitt som ekvivalent støynivå i gjennomsnitt for døgnet. I tillegg er det anført maksimalnivåer om natten som vil bli benyttet.

Støysituasjonen i anleggsfasen vil bli vurdert i henhold til Oslo kommunes forskrifter om anleggstøy. Avbøtende tiltak vil bli vurdert og effekten av tiltakene angitt med hensyn til støynivå, barrierevirkning og estetiske forhold.

For bomiljø, trivsel og helse blir det utarbeidet en egen delrapport.

Grunn- og fjellforhold

Flere sentrale høringsinstanser bemerker at de tekniske forhold bør vies oppmerksomhet både i tunnellopene og

i en vid utstrekning fra disse. Viktigheten av å utrede de samme områdenes grunnvannsregimer understrekes. Løsmassene gjennom Gamlebyen må utredes grundig med tanke på risikoen for å påføre området endringer i porevannstrykket, noe som både fører til setninger i bebyggelsen og endrede bevaringsforhold for kulturlagene.

(Riksantikvaren, Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Oslo kommune)

Jernbaneverkets kommentar:

De geotekniske og geologiske forhold vil bli vurdert i lys av områdets kompleksitet, også i hht. mottatt kommentarer.

Kulturmiljø

Flere sentrale høringsinstanser har påpekt at det bør konsekvent refereres til kulturmiljø og kulturminner i meldingen. (Riksantikvaren, Oslo kommune)

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til etterretning, det vil bli gjort endringer i hht kommentar i kap.7.6.3 Kulturminner

Naturmiljø

Flere sentrale høringsinstanser har påpekt viktigheten av temaet naturmiljø med hensyn til Svartdalsparken og Alnaparken som ligger i nær tilknytning til Alnavassdraget. Eventuelle konsekvenser for påvirkning av Alnaelva i området må utredes.

(Oslo kommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus)

Jernbaneverkets kommentar:

Naturmiljø vil bli utredet som et eget tema på grunnlag av Svartdalsparken og Alnadalen som ligger til vassdraget Alna, vernet etter Nasjonal verneplan.

Faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette

Flere sentrale høringsinstanser har påpekt temaet om faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette.

(Kommunal og Arbeidsdepartementet, Oslo kommune, Statens helsetilsyn)

Jernbaneverkets kommentar:

Sikkerhet i tunnel vil bli vurdert i hht. gjeldende normer og regelverk.

Virkningsområdet

Flere sentrale høringsinstanser har påpekt at virkningsområdet også må innbefatte

- Sørenga som en randzone til det planlagte middelaldermuseet med park
- Alnadalen

(Riksantikvaren, Oslo kommune)

Jernbaneverkets kommentar:

Begge nevnte områdene vil bli definert inn som influensområdet.

Målsetning

Flere sentrale høringsinstanser har påpekt at målsetningen for temaet kulturmiljø må defineres tydeligere og mer offensivt. (Riksantikvaren, Oslo kommune)

Jernbaneverkets kommentar:

Jernbaneverket tar kommentaren til etterretning og vil gjøre endringer med hensyn til ordlyden i utredningsprogrammet kap. 7.2 Målsetting.

Anbefaling

Jernbaneverket anbefaler overfor Samferdselsdepartementet at følgende punkter legges til og/eller omformuleres i utredningsprogrammet for tunnel i Gamlebyen:

0. Kap.7.1 Generelt

Følgende tekst tilføyes for å gi et tydeligere bilde vedrørende planprosessen Oslo S - Ski som kommer til å pågå i de nærmeste årene.

- **Plan og utredningsarbeidet**

Planarbeidet som Stortinget har vedtatt vil bli delt i to faser. Det geografiske virkningsområdet for jernbanetunnel i Gamlebyen betegnes som "det indre virkningsområdet", mens det geografiske virkningsområdet for det nye dobbeltsporet Oslo S - Ski betegnes som "det ytre virkningsområdet".

I første fase vil Jernbaneverket utarbeide konsekvensutredning for tunnel i Gamlebyen og Oslo kommune en tilhørende kommunedelplan som tar opp de ulike jernbanealternativene og ser på føringen og hvilke potensiale disse har for byutvikling og arealbruk. (Indre virkningsområdet)

Planen for nytt dobbeltspor fra Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli sett i sammenheng med de ulike alternativene for tunnel i Gamlebyen. Konsekvensutredningen vil vurdere hvilke effekter det har på alternativene dersom Oslo S - Hauketo ikke bygges, dersom Oslo S - Hauketo bygges tidsforskjøvet i forhold til Gamlebytunnelen, eller ved en samtidig utbygging av prosjektene.

Føring av Østfoldbanen om Bryn og Bryn som kollektivknutepunkt, vil bli nærmere vurdert i konsekvensutredningen i hht. i hvor stor grad de ulike alternativene fysisk legger til rette for kollektivknutepunktet og funksjon i et framtidig transportsystem. Samt med bakgrunn i markedsanalyser.

Oslo kommune og Jernbaneverket har utarbeidet et felles Mål- og strategidokument for det forestående plan- og utredningsarbeidet. Dette dokumentet forutsetter en planprosess i Oslo kommune over en 4 - års periode som går parallelt med Jernbaneverkets planarbeid og konsekvensutredning.

For nytt dobbeltspor Oslo S - Ski, parsell Oslo S - Hauketo - Bryn vil det bli laget en egen melding med forslag til utredningsprogram og konsekvensutredning. (ytre virkningsområdet)

Meldingen for Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli lagt ut til offentlig ettersyn parallelt med konsekvensutredningen for tunnel i Gamlebyen.

Konsekvensutredningen og kommunedelplanen for tunnel i Gamlebyen er planlagt å legges ut til offentlig ettersyn i mai 1998. Konsekvensutredningen og kommunedelplanen forutsettes å bli behandlet i Stortinget høsten 1998.

Fase 2 i planarbeidet, vil ta for seg det ytre virkningsområdet Oslo S - Ski, og vil bli en sammensatt prosess der flere typer planverktøy vil måtte tas i bruk. Når jernbanesystemet

er fastsatt, vil videre planarbeid i 4 - års perioden omfatte en detaljering og videreutvikling av valgte jernbane- og arealløsninger med tilhørende kommunale planer.

1. Kap.3.3 Tiltakets forhold til det øvrige jernbanesystemet. Virkningsområde.

(s.5)

Følgende to tilleggsområder suppleres inn i punktlisten som tar for seg virkningsområde:

- Sørenga som en randsone til det planlagte middelaldermuseet med park
- Alnadalen, viktige grøntområder som berøres.

2. Kap.7.2 Målsetning (s.26,27)

Følgende punkt omformuleres til målsetning:

- Omlegging av jernbanesystemet skal søke å bidra til en positiv utvikling av kulturmiljøet.

3. Kap.7.6.3 Kulturmiljø (s.30)

Følgende punkt under hoveddisposisjon omformuleres i hht. uttalelse fra riksantikvaren pkt1 “....., samt en vurdering av kulturminnene og kulturmiljøets sårbarhet”.

Følgende 3 siste punkt under “ Det beskrives om hvordan alternativene:” : (s.31)

- “legger til rette for sammenhengende arealer m. h. t. kulturmiljøer og kulturminner av nasjonal og vesentlig regional verdi”
- “ legger til rette for å sikre god forbindelse med delområder i nærmiljøet”
- “ legger til rette for å synliggjøre/etablere vesentlige kulturmiljøkvaliteter.

4. Kap. 7.6 Tiltakets virkninger for miljø, naturresurser og samfunn (s.28)

Dette kapittelet suppleres med et nytt tema “Naturmiljø”.

Forslag til tekst i utredningsprogrammet:

Tiltakets konsekvenser for høyerestående plante- og dyreliv, som er tilknyttet naturområdene Svartdalsparken og Alnadalen ved vassdraget Alna, (vernet etter Nasjonal verneplan for vassdrag, del I) beskrives både generelt for naturområdene og spesielt for vassdraget og nærliggende områder til dette.

Avbøtende tiltak og effekten av tiltakene beskrives.

5. Kap. 7.6 Tiltakets virkninger for miljø, naturresurser og samfunn (s.28)

Under kap. 7.6.6 øvrige konsekvenser tillegges et nytt tema som omhandler

- “ faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette”.

Temaet sikkerhet i tunnel vil bli vurdert i hht. gjeldende normer og forskrifter.

INNLEDNING

Foreliggende rapport er en gjennomgang av de innkomne merknader til meldingen for "Jernbanetunnel i Gamlebyen i Oslo", og med tiltakshavers kommentarer til disse.

Meldingen var på høring i 6 - uker, perioden fra 25.08.97 - 07.10.97.

Jernbaneverket er tiltakshaver og begrepene tiltakshaver og Jernbaneverket er brukt synonymt i rapporten.

Formålet med meldingen er å beskrive alternative løsninger for jernbanetunnel i Gamlebyen i søndre korridor, og redegjøre for virkninger så langt disse foreligger. Meldingen og høringen av denne skal gi grunnlag for å fastlegge det endelige utredningsprogrammet samt de alternativer som skal utredes.

Merknadene er redigert i følgende rekkefølge:

- A DEPARTEMENTER
- B OFFENTLIGE ETATER OG BEDRIFTER
- C FYLKESMANN, FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNER
- D ORGANISASJONER - VELFORENINGER

I kommentarene er uttrykkene "tas til orientering" og "Tas til etterretning" brukt. Med "Tas til orientering" menes at tiltakshaver har merket seg kommentaren(e), med "tas til etterretning" menes at tiltakshaver har merket seg kommentaren(e) og vil følge den/de opp i det etterfølgende arbeide.

I oppsummeringen og anbefalingen for innhold av meldingen presenteres tiltakshavers totalvurdering mht. vurdering av de innkomne merknadene.

Høringsuttalelsene er som helhet gjengitt i eget bilag.

Dette dokumentet er sendt alle som har gitt uttalelse.

SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER MED TILTAKHAVERS KOMMENTARER

A. DEPARTEMENTER

A.1 Det KGL. Sosial- og helsedepartement

1. Departementet understreker betydningen av å trekke inn helsemessige forhold i de konsekvensutredninger som utføres i forbindelse med tiltaket, slik at samordning av regelverket etter plan og bygningsloven og kommunehelsetjenesteloven ivaretas.

2. For å være bedre rustet til å møte støy- og vibrasjonsproblemer i forbindelse med fremtidig jernbanedrift og -utbygging bes det om en vurdering om forslag fra Statens institutt for folkehelse om forskning på jernbanens støymessige konsekvenser for omkringboende og andre. Det bør angis maksimalstøy og andre grenseverdier.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering. Jernbaneverket tar temaet om de "sosiale og velferdsmessige forhold, trivsel og helse" inn som et sentralt tema i den forestående konsekvensutredning. Vi vil bruke metoder som kartlegging av problemstilling, utvikle levekårsindikatorer, intervju med bydelsoverleger m.fl., datainnsamling og samlet konsekvensvurdering. I tillegg vil vi bruke en opsjon på ytterligere intervjuer av beboere i området. Dokumentasjonen vil bli slutført i en egen delrapport.*

2. *Jernbaneverket vil forholde seg til Miljøverndepartementet sine veiledende retningslinjer når det gjelder vegtrafikkstøy. Støygrensene i dette rundskrivet er gitt som ekvivalent støynivå i gjennomsnitt for døgnet. I tillegg er det anført maksimalnivåer om natten som vil bli benyttet ved vurdering i tilfeller der det er spesielt stor natt trafikk*

Jernbaneverket er førøvrig aktivt opptatt av å holde seg faglig oppdatert på internasjonal utvikling av støydempende tiltak.

A.2 Det KGL. Kommunal- og arbeidsdepartement

1. Departementet har merket seg at bomiljø og byutvikling i Gamlebyen er en av hovedproblemstillingene i det videre utredningsarbeidet. Det er viktig at detaljerte forslag framsettes som kan avhjelpe/minske ulempene de ulike alternativene måtte medføre, med en vurdering av kostnader og virkninger av forslagene.

2. I pkt. 5 omtales planer og premisser som utredningen vil forholde seg til. Kommunal- og Arbeidsdepartementet vil få referere til omtalen av handlingsprogrammet for Oslo indre øst i pkt. 4.5 og bemerke at det må tas hensyn til dette handlingsprogrammet under arbeidet med utredningen

3. Departementet har forelagt utredningsprogrammet for Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern for uttalelse. De kan ikke se at utredningsprogrammet inneholder en beskrivelse av ulykkes- risiko og eventuelle konsekvenser av ulykker, samt muligheten for innsats ved brann og andre ulykkesituasjoner. Det er heller ikke utredet mulige forebyggende

tiltak. De påpeker at forskrift om konsekvensutredninger §10 jf. vedlegg v bokstav e, inneholder bestemmelser om at dette skal utredes.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

2. *Tas til orientering*

3. *Tas til etterretning. Foreslåes supplert i utredningsprogrammet med et punkt som tar for seg faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette.*

A.3 Det KGL. Kulturdepartement

1. Departementets interesser knytter seg i hovedsak til konsekvenser som tiltaket får for videre utvikling av de fysiske omgivelser, med vekt på byforming og gode estetiske kvaliteter ved tiltaket selv og i forhold til omgivelsene, i tillegg til kulturvernaspektet.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

A.4 Det KGL. Planleggings- og samordningsdepartement

1. Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

A.5 Det KGL. Barne- og familiedepartement

1. Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

A.6 Det KGL. Finans- og tolldepartement

1. Det fremgår av Samferdselsdepartementets brev at en tar sikte på at i samråd med Miljøverndepartementet skal fastsette det endelige utredningsprogrammet. På bakgrunn av sakens økonomiske viktighet, bes det om at Finansdepartementet også tas med på samråd når det endelige utredningsprogrammet skal fastsettes. Ellers ingen merknader.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

A.7 Det KGL. Nærings- og handelsdepartement

1. Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

B. OFFENTLIGE ETATER OG BEDRIFTER

B.1 Direktoratet for Naturforvaltning

1. Gir ikke noen uttalelse til melding og utredningsprogram. Viser til Fylkesmannen i Oslo og Akershus for miljøfarlige forhold generelt og av biologisk mangfold, landskap og friluftsliv.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering.

B.2 Statens Helsetilsyn

1. Støy i forhold til naboer under anleggsperioden og permanent støy fra driftsfasen bør utredes, i hht. Statens helsetilsyn sitt utkast til allmenn miljøhygienisk standard for støy og mobile og stasjonære støykilder, bygge- og anleggstøy og støy i forbindelse med underholdning m.v. Ut fra spredningsberegninger og kjent kunnskap om helse effekter av støyeksponering bør tiltakshaver i konsekvensutredningen prøve å beskrive helseeffekter av støyen. Helsetilsynet understreker at tiltak for å redusere støy i boliger i mange tilfeller fører til behov for tiltak for å sikre et helsemessig tilfredsstillende inneklima.

2. Helsetilsynet ber om at risikoen for ulykker i anleggsfasen og driftsfasen utredes.

3. Helsetilsynet ber om at luftforurensning som støy i anleggsfasen- og driftsfasen utredes for de ulike alternativene. Det er tre forhold som her vil ha innflytelse: Støyproblemer i forhold til anlegget, jernbanemateriell som drives av forbrenningsmotorer som kan ha en negativ innflytelse på luftkvaliteten, overgang av trafikk fra veg til jernbane som kan ha en positiv innflytelse på luftkvaliteten.

4. Helsetilsynet vil ha utredet hvilke avfallsmengder utbyggingen og driften av tiltaket medfører, avfallets sammensetning og hvordan avfallsmengdene vil bli håndtert.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering. Jernbaneverket vil forholde seg til Miljøverndepartementet sine veiledende retningslinjer når det gjelder vegtrafikkstøy.

Støygrensene i dette rundskrevet er gitt som ekvivalent støynivå i gjennomsnitt for døgnet. I tillegg er det anført maksimalnivåer om natten som vil bli benyttet ved vurdering i tilfeller der det er spesielt stor natt trafikk

2. Tas til etterretning. Jernbaneverket foreslår å supplere utredningsprogrammet med et punkt som tar for seg faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette.

3. Tas til orientering. Det gjøres en generell vurdering av evt. støvproblemer i anleggsperioden knyttet til anleggsarbeidene og anleggstrafikken. Det skal også vurderes om tiltaket kan føre til lokalklimatiske endringer i driftsfasen. Støysituasjonen i anleggsfasen vil bli vurdert i henhold til Oslo kommunes forskrifter om anleggstøy. Avbøtende tiltak vil bli vurdert og effekten av tiltakene angitt med hensyn til støynivå, barrierevirkning og estetiske forhold

Jernbaneverket vil også vurdere hvilke virkninger det vil få for miljøet ved evt. overgang av trafikk fra veg til jernbane. Luftforurensning av dieselmateriell på bane sees som ubetydelig, da all ordinær togtrafikk i området er eldrevet.

4. *Tas til orientering. Avfall i anleggsfasen vil reguleres av Oslo kommunes forskrifter om avfallshåndtering. Avfall i driftsfasen vil ikke kunne avgrenses til dette prosjektet, men må omtales på et senere planstadium etter Jernbaneverkets og togoperatørens generelle håndtering av slike spørsmål.*

B.3 NSB BA

1. P.g.a. områdets følsomhet og kompleksitet, spesielt i forhold til gjennomførbarhet, må planleggingen ha et høyt presisjonsnivå. Jernbaneverket bør sikte mot et detaljeringsnivå som sikrer et høyt kunnskapsnivå.

2. NSB BA skal opprettholde og videreutvikle sitt transporttilbud til publikum både under og etter bygging av tunnel gjennom Gamlebyen. Løsninger som skaper dårlige betingelser for denne sentrale virksomheten for NSB BA er derfor i utgangspunktet uakseptable. Oslo S er hjertet til det norske jernbanenettet. Selv planlagte små forsinkelser her vil gi utslag i store reisetidspåslag ute på de enkeltsporede strekningene.

3. Slik enkelte alternativer foreligger vil de ha alvorlige økonomiske konsekvenser for NSB BA. Som for eks. kan nevnes at linjeføring med stor stigning/fall kan medføre at materiellanskaffelser vil fordyres

4. Forslaget til utredningsprogram legger etter NSB BA sin mening ikke tilstrekkelig vekt på å få frem konsekvenser for togtrafikken og reisemønster i anleggs- og driftsfasen.

Utredningsprogrammet bør omarbeides slik at følgende forhold belyses:

- I anleggsfasen må det vektlegges hvilke faktisk kapasitet som vil være tilgjengelig i hver fase av tiltaket for de ulike alternativer, hvilke kjøremønster er realistisk på sporet og hvilken markeds og resultat effekt vil dette få for NSB BA.
- Tilgjengeligheten for flytogene til spor og verksted i Lodalen er viktig å utrede i konsekvensutredningen.
- I driftsfasen bør utredningen avklare hva slags rutemønster som kan utvikles med tilstrekkelig pålitelighet for hvert tiltaksalternativ. Redusert rutefrihet og pålitelighet kan etter NSB BA sin mening ikke være forenlig med de store investeringene i jernbaneinfrastruktur som det her er snakk om. Trafikken på jernbane har i utgangspunktet "rikskarakter", dvs. den sørger for trafikk mellom landsdeler. Endringer i trafikkens driftsforhold i Oslo vil ha landsomfattende virkninger. Det må tas med et virkningsområde som omfatter alternativenes eventuelle forskjeller i disse parametrene, og beregne konsekvensene av eventuelle endringer såvel lokalt som nasjonalt.

Jernbaneverkets kommentar:

1.- 3 *Tas til orientering.*

4. *Viser til forslag til utredningsprogram kap. 7.5.3 hvor det er omtalt i de tre siste strekpunkt det som vil være dekkende i forhold til kapasitet/trafikkomlegginger i anleggs- og driftsfasen. Videre vises det til Kapittel 7.6.5 som tar for seg jernbanesystem og øvrig transportsystem som i utredningen vil gi svar på hvilke vesentlige føringer alternativene har for utvikling av et framtidig transportsystem, hvor både nasjonale, regionale og lokale transportbehov belyses.*

B.4 Telenor Nett AS

1. Våre installasjoner kan bli berørt i området ved Lodalen og i området ved Bryn stasjon. Vi må bli orientert om fremdriften i prosjektet slik at vi kan komme tidlig med i det videre arbeidet med en evt. byggeplan.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering.

B.5 Oslo Energi Nett

1. Oslo Energinett AS har mange viktige kabler/anlegg i det aktuelle området.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering.

B.6 AS Oslo Sporveier

1. I vurderingen av fremtidig løsning vil Sporveien anbefale at det i planlegging og konsekvensutredning legges større vekt på kollektivtrafikkbetjeningen av byen og nærregionen. Bryn/Brynseng er i denne sammenheng et sentralt knutepunkt, og det er vesentlig at den regionale togtrafikken ikke mister kontakten til dette knutepunktet. Også Gjøvikbanens fremtidige regionale rolle er et poeng, og vi vil i denne sammenhengen blant annet minne om ideer om stasjon i Ensjøområdet med kort omstigning til T-banen.

2. De mulighetene frigitt togtrase kan gi for lettere baneformer som bybane/kombibane bør også vurderes. Slike løsninger kan gi et generelt mer attraktivt trafikktilbud i de østlige bydelene og samtidig opprettholde og utvikle kontakten mellom jernbanen og byens eget banenett i Brynområdet.

3. Vi vil be om at utviklingsmulighetene og -begrensningene for det samlede kollektivtrafikknettets tas inn i utredningsprogrammet kap.7.6.5 i meldingen

4. Det er positivt at analysene er utvidet til å gjelde hele området Oslo S - Gamlebyen - Bryn - Hauketo, men vi vil se det som en fordel om Alnabaneutredningen integreres bedre enn det hittil har vært lagt opp til. Sammenhengen i området Bryn/Helsfyr/Økern/Sinsen er hovedpoenget ved å se på Bryn som et tyngre knutepunkt.

5. Hovedalternativene jfr. meldingens kap 7.4 bør suppleres eller endres slik at det blir samsvar med alternativene som inngår i areal - og transportplanen for hele området Oslo S/Gamlebyen/Bryn/(Hauketo), slik at også innføring av ny Østfoldbane via Bryn inngår i utredningen.

6. Sporveien føler at driftsutfordringene i anleggsperioden i en del sammenhenger har en tendens til å bli undervurdert. Dårlig regularitet og eventuelle midlertidige innskrenkninger i jernbanetrafikken vil få negative konsekvenser for hele kollektivtrafikken i byen og regionen. Anleggsperiodens lengde vil medføre at det i tilfelle vil gå lang tid før kollektivtrafikken gjenvinner tapt konkurransekraft. Dette aspektet bør klarere inngå i konsekvensutredningen og vel å merke utvides til fullt ut også omfatte trikk og buss.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering. Etter Jernbaneverkets mening er dette problemstillinger som hører hjemme i en konseptutvikling for banesystemet i området. Stasjon i Ensjøområdet på Gjøvikbanen for kort omstigning til T - bane ligger også utenfor dette prosjektets rammer.*

En KU skal utrede konsekvensene for et tiltak med flere alternative løsninger og er i seg selv ikke noe planarbeid eller forum for planutvikling. Bryn/Brynseng som kollektivknutepunkt vil bli omtalt i konsekvensutredningen i hht i hvor stor grad de ulike alternativene fysisk legger til rette for kollektivknutepunktet og funksjon i et framtidig transportsystem, med bakgrunn i markedsanalyser.

I driftsvurderingene vil studieområdet være innenfor Asker - Hønefoss - Hakadal - Lillestrøm - Ski, dvs. hele det tunge lokaltrafikkområdet. Driftskonseptet som blir testet spenner fra en utvidet R98 til full kapasitetsutnyttelse med mulige kombibaner i tillegg til lokaltog. En forutsetning er fullt utbygd nye dobbeltspor på alle strekninger.

For å sikre at byutviklingsmål står sentralt i utredningsarbeidet følger Plan- og bygningsetaten opp planleggingen gjennom utarbeidelse av en egen kommunedelplan. Et av hovedtemaene i kommunedelplanen til Oslo kommune er knutepunktsutvikling på Bryn.

2. *Tas til orientering. Det vil bli vurdert kombibanedrift i alle alternativene. Kombibane er ikke en forutsetning for noen av alternativene, men vil bli vurdert som en mulighet ut i fra driftsmessige hensyn.*

3. *Tas til orientering. Analyse av konsekvensene for fysiske muligheter på det samlede kollektivtrafikknett er med i vurderingen for utredningen.*

4. *Jernbaneverket arbeider nå med et forstudie som skal avklare behov for infrastruktur tiltak og markedspotensielle for forskjellige alt. til persontrafikk på Alnabanens trase. Dette prosjektet er ikke en avgjørende faktor for valg av trase gjennom Gamlebyen og hører dermed ikke hjemme i et utredningsprogram for tiltaket.*

5. *Ved eventuelt "nytt dobbeltspor Oslo S - Ski" om Bryn, som i følge Sporveien ser det lokale nivået som meget viktig, og at en konsekvens av dette er at lokaltrafikken på eksisterende bane bør ha kontakt med Bryn.*

Jernbaneverket har ansvar for å finne traseløsninger for nytt dobbeltspor fra Oslo S - Hauketo - Bryn. Dette er blant de høyest prioriterte prosjektene for å utvikle fremtidens kollektivsystem i Oslo - regionen. Sammen med løsninger for dagens trafikk i Gamlebyen vil det nye dobbeltsporet utgjøre fremtidens jernbanesystem i området Oslo S - Hauketo - Bryn.

Bryn som kollektivknutepunkt vil bli omtalt i konsekvensutredningen i hht i hvor stor grad de ulike alternativene fysisk legger til rette for kollektivknutepunktet og med bakgrunn i markedsanalyser. Problemstillingen vil få en sentral plass i konsekvensutredningen og kommunedelplanen til Oslo kommune. Knutepunktet Bryn vil også bli behandlet nærmere i melding og konsekvensutredning for ytre system Oslo S - Hauketo - Bryn. Melding for Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli lagt ut til offentlig ettersyn parallelt med konsekvensutredningen for tunnel i Gamlebyen.

6. *Tas til orientering.*

B.7 Riksantikvaren

Merknader til utredningsprogrammet.

1. Generelt: (kap.7.1) Utredningsprogrammet må redegjøre for prosessen som skal sikre en samordnet behandling av konsekvensene av jernbaneanlegget i sammenheng med arealbruk og byutvikling.
2. Målsettinger: (kap.7.2) Omlegging av jernbanesystemet skal bidra til å bedre mulighetene for positiv utvikling av kulturmiljøet.
3. Minneparken som nevnes er en for snever avgrensning av virkningsområdet Store deler av middelalderbyen må betegnes som virkningsområde, samt Sørenga og verneverdig bebyggelse langs Ekebergskråningen.
4. Hovedalternativer: (kap.7.4) Det er noe uklart om kombibane i eksisterende spor på Sørenga er inkludert i noen alternativer. dersom kombibane er en forutsetning for noen alternativer må det vises i konsekvensutredningen.
5. Grunnforhold: (kap.7.5.2) De tekniske forholdene bør vies oppmerksomhet både i tunnellopene og i vid utstrekning fra disse. Viktigheten av å utrede de samme områdenes grunnvannsregimer understrekes. Løsmassene gjennom Gamlebyen må utredes grundig med tanke på risikoen for å påføre området endringer i porvannstrykket, noe som både fører til setninger i bebyggelsen og endrede bevaringsforhold for kulturlagene.
6. Utredning av de tekniske løsninger: (kap.7.5.3) Beskrivelse av de fysiske løsninger må være slik at man på grunnlag av dem kan vurdere tiltakets estetiske utforming.
7. Bomiljø: (kap.7.6.1) Støynivået i forhold til kulturminnenes opplevelsesverdi og formidlingsverdi er viktig å kartlegge både i anleggsfasen og i driftsfasen.
8. Arealbruk og byutvikling: (kap.7.6.2) Det er en nær sammenheng mellom tema arealbruk og byutvikling og tema kulturmiljø.
9. Kulturmiljø: (kap.7.6.3) Det bør konsekvent refereres til kulturminner og kulturmiljø. i pkt 1 bør det stå "samt en vurdering av kulturminnenes og kulturmiljøets sårbarhet" Følgende formuleringer foreslås å erstatte de tre siste målformuleringene:
 - "legge til rette for å sammenhengende arealer m.h.t. kulturmiljøer og kulturminner av nasjonal og vesentlig regional verdi.
 - "legge til rette for å sikre god forbindelse med delområder i nærmiljøet"
 - "legge til rette for å synliggjøre/etablere vesentlige kulturmiljøkvaliteter"
10. Bylandskap: (kap.7.6.4) Temaet er svært lite konkretisert. kulturhistoriske dimensjoner bør være et viktig element i en slik analyse.
11. Øvrige konsekvenser: (kap.7.6.6) Sørenga bør ikke inngå som et mulig område for massedepot, da det har store konsekvenser for kulturmiljøet.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering, kap. 7.1. Planarbeidet som Stortinget har vedtatt vil bli delt i to faser. I første fase vil Jernbaneverket utarbeide konsekvensutredning for tunnel i Gamlebyen og Oslo kommune en tilhørende kommunedelplan som tar opp de ulike jernbanealternativene og ser på føringen og hvilke potensiale disse har for byutvikling og arealbruk. (se forøvrig under kap. 0.2 s.2 Generelle kommentarer)*

Oslo kommune og Jernbaneverket har utarbeidet et felles Mål- og strategidokument for det forestående plan- og utredningsarbeidet. Dette dokumentet forutsetter en planprosess i Oslo kommune over en 4 - års periode som går parallelt med Jernbaneverkets planarbeid og konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen er planlagt å legges ut til offentlig ettersyn i april 1998 og kommunedelplanen er planlagt å legges ut til offentlig ettersyn i løpet av mai 1998.

Konsekvensutredningene og kommunedelplanen vil bli behandlet i Stortinget høsten 1998.

Fase 2 i planarbeidet, vil bli en sammensatt prosess der flere typer planverktøy vil måtte tas i bruk. Når jernbanesystemet er fastsatt, vil videre planarbeid i 4 - årsperioden omfatte en detaljering og videreutvikling av valgte jernbaneløsninger med tilhørende kommunale planer.

2. *Tas til etterretning. Det er under kap.7.2 Målsetninger foreslått å supplere med en målsetning:*

“Omlegging av jernbanesystemet skal søke å bidra til en positiv utvikling av kulturmiljøet”.

3. *Tas til orientering. Minneparken og i det innbefatter store deler av Middelalderbyen, samt Sørenga og Ekebergskrånningen er i samsvar med det som Jernbaneverket definerer som virkningsområdet.*

4. *Tas til orientering. (Kap.7.4 Hovedalternativer) Det vil bli vurdert kombibanedrift i alle alternativene. Kombibane er ikke en forutsetning for noen av alternativene, men vil bli vurdert som en mulighet ut i fra driftsmessige hensyn.*

5. *Tas til orientering. (kap.7.5.2 Grunnforhold) De Geotekniske forhold vil bli vurdert, også i hht mottatt kommentar.*

6. *Tas til orientering. (kap.7.5.3).*

7. *Tas til orientering. (kap.7.6.1 Bomiljø)*

Det vil bli utredet maksimalverdier for støy fra jernbane. Støy vil bli vurdert etter Miljøverndepartementet sine retningslinjer for vegtrafikkstøy “rundskriv T-8/79”.

Støygrensene i dette rundskrivet er gitt som ekvivalent støynivå i gjennomsnitt for døgnet. I tillegg er det anført maksimalnivåer om natten som vil bli benyttet ved vurdering i tilfeller der det er spesielt stor natt trafikk

Støysituasjonen i anleggsfasen vil bli vurdert i henhold til Oslo kommunes forskrifter om anleggstøy. Avbøtende tiltak vil bli vurdert og effekten av tiltakene angitt med hensyn til støynivå, barrierevirkning og estetiske forhold.

8. *Tas til orientering. (kap.7.6.2 Arealbruk og byutvikling) Jernbaneverket vil tilstrebe å se de to temaene i sammenheng i den forestående utredningen.*

9. *Tas til etterretning. (kap. 7.6.3 Kulturmiljø) De tre siste målformuleringene i dette kap. vil bli foreslått endret i hht. forslaget.*

10. *Tas til orientering. (kap 7.6.4 Bylandskap) De kulturhistoriske dimensjoner i Gamlebyen er en naturlig del i analysen, som bl.a. inngår når man skal beskrive bylandskapets utvikling i Gamlebyen etc.*

11. *Tas til orientering. (kap 7.6.6 Øvrige konsekvenser) Sørenga som massedeponi området ble vurdert i den tidligere utredningen. Vi vil i det forestående prosjektet vurdere mulige områder for massedeponier.*

B.8 Statsbygg

1. Ingen merknader

Jernbanverkets kommentarer

1. *Tas til orientering*

B.9 Statens vegvesen i Oslo (SVO), Vegdirektoratet

1. Bryn/Brynseng som kollektivknutepunkt er viktig å følge opp i utredningen.

2. SVO ønsker at det blir vurdert en mulig fremføring av hovedbanen noe lenger sør enn de traseene som er vist i meldingen. Trase kan evt. føres fra eksisterende sporområde foran sentralbanestasjonen og videre mellom Mariakirkeruinene og traseen for den gamle Loenga bru.

3. SVO legger stor vekt på å opprettholde best mulig kvalitet på jernbanetrafikken under gjennomføring av den nye hovedtraseen for å hindre reduksjon av kollektivtrafikkens marknadsandel.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering. Se kap 0.2. s.2 Generelle kommentarer.*

2. *SVO's foreslåtte løsning forutsetter en hovedtrase som ligger sør for det som i utgangspunktet er forstått som "søndre korridor", og dermed noe på siden i forhold til Stortingets vedtak m.h.t. trase for framtidig tunnel i Gamlebyen. Følgende punkter karakteriserer løsningen:*

- *Folloporten, Romeriksporten og Hovedbanen føres samlet i kulvert mot sør gjennom Klypen før dreining mot øst og innslag i Ekebergåsen vest for Oslo hospital. Løsningen gir mindre kulvert og mer tunnel enn Alt. I/II Ekebergåsen som ligner mest av de foreliggende alternativene.*
- *Sporutviklingen fra Oslo S vil generelt kreve lengre rettstrekkninger enn ideskissen gir rom for.*
- *Innføring av spor til Oslo S vil generelt bli preget av mange og lange kurver og korte rettstrekk. Dette vil generelt gi begrensninger m.h.t. stasjonsutvikling ved at innpassing av sporveksler vanskeliggjøres. Stasjonens fleksibilitet kan dermed vise seg vanskelig å opprettholde.*

- Romeriksporten/flytogtraseen vil bli ca. 600m (ca. 20 sekunder) lenger enn i løsninger som tar utgangspunkt i trase gjennom Minneparken.
- Fornminneområdet i Minneparken vil ligge urørt, men kanskje like verdifulle fornminner/kulturlag i området rundt Clementskirkeruinene vil måtte graves ut.
- Stigningsforhold og horisontalkurvatur vil kunne løses tilfredsstillende.
- Anleggsgjennomføring kan forventes å skje med noe mindre driftsforstyrrelser enn i de øvrige alternativene da eksisterende Østfoldbane eller Lodalsforbindelsen i prinsippet ikke berøres i byggeperioden.
- Løsningen gir mindre konflikter i forhold til eks. bebyggelse, veg og ingen konflikt i forhold til Gamlebyen gravlund.

Jernbaneverket vil se denne varianten i forbindelse med alt. I/II Ekebergåsen.

3. Tas til orientering. Driftsforholdene for NSB under anleggsperioden er viktig å få frem/belyse i konsekvensutredningen.

B.10 Miljøbyen Gamle Oslo

1. Alternativene I Lodalen og Ekebergskråningen bør ikke vurderes videre da de ikke tilfredsstillter Stortingets intensjon om hva som skal utredes i denne omgang.

2. Det må tas med i sammenligningsgrunnlaget de planer NSB har for effektivisering av driften og de forhold som gjennom dette vil påvirke utformingen av spornettet på Oslo S.

3. Tunnel under Bispegata forutsettes å graves så dypt at utviklingsarbeidet med Gamlebyen sør ikke stopper opp og at byggearbeidene i området kan videreføres.

4. Lodalen er en spesiell dal hvor støy berører svært mange mennesker, og alternativer hvor toget legges i tunnel utenom dalen er å foretrekke, med tanke på byutvikling i området.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Jernbaneverket ønsker å ta med alternativene med to spor gjennom Gamlebyen på grunnlag av at dette åpner for et mer fleksibelt system med h.t. opprettholdelse av lokaltrafikk og en evt. fremtidig kombibanetraffikk, samt at dette forslaget vil forenkle løsningene i Minneparken. I tillegg ligger dette alternativet inne i forslaget til kommunedelplan for Indre Oslo.

2. Tas til orientering. Det vil bli lagt til grunn en generell utvikling av Oslo S som en følge av de pågående utbyggingsprosjekter, Nationaltheatret St., Skøyen St., strekningen Skøyen - Asker og Strekningen Rosenholm - Ski.

3. Tas til orientering. Tunnel under Bispegata er et teknisk spørsmål som skal gjennomgås i det forestående teknisk /økonomiske planarbeidet. Jernbaneverket kan på dette tidspunkt derfor ikke garantere at en tunnel ikke kommer i konflikt med utviklingsarbeidet med Gamlebyen sør, men ser betydningen av at utviklingsarbeidet med Gamlebyen sør kan fortsette.

4. Tas til orientering.

B.11 Statens forurensningstilsyn

1. Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering.

B.12 Direktoratet for Sivilt beredskap

1. Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering

B.13 Telenor AS

1. I tillegg til Telenor Nett sin uttalelse har Telenor mobil følgende kommentarer: Ny trase vil medføre at dagens dekning for mobiltelefon forsvinner hvis det ikke gjøres tiltak for å etablere dekning i tunnelen. Telenor vil be om å bli underrettet om hvilke trase som velges slik at det på et tidlig tidspunkt kan taes standpunkt til aktuelle løsninger.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til orientering. Etter at trase er vedtatt i kommunedelplanen, vil aktuelle problemstilling bli ivaretatt i senere planfaser som detalj-/reguleringsplan og til slutt byggeplan.

C FYLKESMANN, FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNER

C.1 Akershus fylkeskommune

1. Det er behov for å se de ulike tunnelalternativene i sammenheng med andre planlagte jernbaneprosjekter i Oslo og Akershus
2. Det er behov for å utrede et alternativ med avgrensning fra Hauketo til Bryn stasjon i forbindelse med konsekvensutredningen av tunnel i Gamlebyen og det planlagte dobbeltsporet Oslo S - Ski.
3. Konsekvensutredningen må redegjøre for avbøtende tiltak slik at togtilbudet kan opprettholdes på et tilfredsstillende nivå i anleggsperioden.
4. Valg av jernbaneprosjekter i Oslo- og Akershusregionen bør vektlegges ut i fra bedrifts- og samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger. Dette er viktig for å fremskaffe et hensiktsmessig prioriteringsgrunnlag for de mange planlagte jernbaneprosjektene i regionen.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering.*

2. *Tas til orientering. Se kap. 0.2 Generelle kommentarer. Planen for nytt dobbeltspor fra Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli sett i sammenheng med de ulike alternativene for tunnel i Gamlebyen. Konsekvensutredningen vil vurdere hvilke effekter det har på alternativene dersom Oslo S - Hauketo ikke bygges, dersom Oslo S - Hauketo bygges tidsforskjøvet i forhold til Gamlebytunnelen, eller ved en samtidig utbygging av prosjektene. Føring av Østfoldbanen om Bryn vil bli nærmere vurdert som en del av utredningsprosjektet med bakgrunn i markedsanalyser.*

Det vil bli utarbeidet en egen konsekvensutredning for prosjektet Oslo S - Hauketo - Bryn. Melding med forslag til utredningsprogram for Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli lagt ut til offentlig ettersyn parallelt med konsekvensutredningen for tunnel i Gamlebyen.

3. *Tas til orientering. Driftsforholdene for NSB under anleggsperioden er viktig å få frem/belyse i konsekvensutredningen.*

4. *Tas til orientering.*

C.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

1. Fylkesmannen legger stor vekt på at vurderingene for jernbanealternativene gjennom Gamlebyen må skje i sammenheng med de planvurderinger som legges til grunn for området i Oslo kommune.
2. Det forutsettes at avgrensningen av tiltakets virkningsområde dekker Alna og sjøfronten på Loenga.
3. Fylkesmannen ber om at sammenligningsgrunnlaget presenteres med de konsekvenser og usikkerhetsfaktorer som er knyttet til dette alternativet.

4. Utredningsprogrammet:

- Det er viktig å legge vekt på at de målsettinger som legges til grunn for arbeidet utformes slik at de fokuserer på tiltakets positive muligheter og at de mulige jernbanetekniske begrensningene blir avveiet i forhold til dette.
- man ber om at det særlig legges vekt på vurderingene av grunnforhold og påvirkning av grunnvannsforholdene i forbindelse med anleggsarbeidet.
- Det må gjennomføres en mulighetsanalyse for plassering av masseoverskudd, hvor det grovt redegjøres for virkningene av aktuelle deponier.
- Eventuelle konsekvenser for påvirkning av Alnaelva og grøntdraget i området må utredes.
- Støyulemper har hvert et utslagsgivende for diskusjonen om tiltakene i Gamlebyen. Det må derfor legges vesentlig vekt på utredning av de støymessige konsekvensene både i forbindelse med permanent driftsituasjon og støysituasjon i anleggsperioden. Vibrasjoner og strukturstøy må også utredes med utgangspunkt i anbefalte kriterier for dette.
- Konsekvensene for omgivelser og miljø under en langvarig anleggsfase må utredes grundig.
Miljøoppfølgingsprogram må lages for å sikre at tilfredsstillende egenkontrollsystem etableres og følges opp

Jernbaneverkets kommentar

1. *Tas til orientering. Se kap 0.2 Generelle kommentarer.*

Forholdet til overordnede planer : Jernbaneverket vil gjennom et nært samarbeid med Oslo kommunes kommunedelplan ivareta en helhetlig planprosess hvor man ser de forskjellige planene for Oslo i sammenheng.

2. *Tas til etterretning. Virkningsområde kap.3.3: Alnaområdet og Loenga er inkludert i Konsekvensutredningens virkningsområde og vil bli supplert inn i punktlisten på side 5 i utredningsprogrammet.*

3. *Tas til orientering.*

4. Utredningsprogrammet:

- *Det vil bli lagt vekt på beslutningsrelevante temaer og i den forbindelse vil både de positive og negative konsekvenser for tiltaket bli vurdert også sett i forhold til de jernbanetekniske muligheter og/eller begrensninger.*
- *Kap.7.5.2 Grunnforhold: De geotekniske forhold vil bli vurdert, også i hht. mottatt kommentar.*
- *Massedepoier viser til meldingens Kap.7.6.6 Øvrige konsekvenser*
- *Tema Naturmiljø vil bli supplert i utredningsprogrammet under kap.7.6. på grunnlag av naturområdene Svartalsparken og Alnadalen ved vassdraget Alna som er vernet i henhold til Nasjonal verneplan.*
- *Kap.7.6.1 Bomiljø/støy . Støy samt maksimalstøy vil bli utredet etter miljøverndepartementet sine veiledende retningslinjer for vegtrafikkstøy. Støygrensene i dette rundskrivet er gitt som ekvivalent støynivå i gjennomsnitt for døgnet. I tillegg er det anført maksimalnivåer om natten som vil bli benyttet ved vurdering i tilfeller der det er spesielt stor natt trafikk*

Konsekvensutredningen vil inneholde en egen delrapport som omhandler sosiale og velferdsmessige forhold som trivsel og helse. Vibrasjoner og strukturstøy vil bli vurdert etter anbefalte kriterier for dette.

- *Konsekvensene for omgivelser og miljø i anleggsfasen vil bli ivaretatt i henhold til kap.7.6.1 i meldingen under kap. omhandler bomiljø og spesielle forhold i anleggsperioden.*

C.3 Oslo kommune plan- og bygningsetaten/relevante bydeler og etater i Oslo kommune

1. Oslo kommunes engasjement:

Planarbeidet som Stortinget har bedt Oslo kommune om å utføre er delt opp i to fase der første fase omfatter utarbeidelse av en kommunedelplan som tar opp ulike jernbanesystemer og ser på de føringene og potensialet disse gir for byutvikling og arealbruk.

Kommunedelplanen skal høres parallelt med konsekvensutredningen og det kan gis en politisk behandlet uttalelse fra Oslo kommune før stortinget behandler konsekvensutredningen for Gamlebyen. Deretter kan det gjennomføres planvedtak av kommunedelplanen til Oslo kommune. Fase 2 i det fire års planarbeidet stortinget forutsetter gjennomført vil etter Plan og bygningsetaten mening bli en sammensatt prosess der flere typer planverktøy vil måtte tas i bruk.

2. Virkningsområde:

En inndeling av virkningsområdet i en indre og en ytre sone er i overensstemmelse med opplegget for kommunens eget planarbeid. Kommunen vil allerede signalisere to tilleggsområder som burde være tatt inn i punktlisten på side 5 i meldingen:

- Sørenga som en randsone til det planlagte middelaldermuseet med park.
- Alnadalen, viktige grøntområder som berøres.

3. Oslo - Ski-sporets plass:

Når det gjelder forbindelsen Oslo - Ski sin plass i utredningen framgår det av de fem alt. at denne uansett vil måtte være en integrert del av planen. Vårt synspunkt er dermed at den varslede frittstående meldingen med konsekvensutredningsprogram for Oslo - Hauketo ikke kan inneholde løsninger som ikke allerede er integrert som forutsetninger i denne aktuelle konsekvensutredningen.

Østfoldbanen om Bryn er ikke nevnt spesifikt i melding/utredningsprogram. Vi vil pr. i dag ta et forbehold om at hvis det pågående markeds/analyse prosjektet viser til positive resultater for en slik løsning, må denne opsjonen tas med i utredningsprogrammet med de konsekvenser dette får for utvidelse av virkningsområdet og øvrige løsninger.

4. Østfoldbanen om Bryn

Vi konstaterer at en slik mulighet ikke er nevnt i meldingen/programmet. Det pågående markedsprosjektet vil synliggjøre om en slik løsning er lønnsom og evt. må inn i utredningsprogrammet med de konsekvenser dette får for utvidelser av virkningsområdet og øvrige løsninger.

5. Sammenligningsgrunnlaget:

Det bør være et krav at utredningen på viktige områder drøfter perspektivene for videre utvikling etter år 2010.

6. Trasealternativene:

For alternativ I Lodalen etterlyses større fleksibilitet i sammenknytningen på Etterstad på den ene siden Romeriksporten, Hovedbanen, Gjøvikbanen samt evt. dagens godsspor fra Loenga til Bryn og på den andre sidene to sporene gjennom gamlebyen samt de to sporene gjennom Lodalen. Utformingen av dette krysset vil ha stor betydning for systemets funksjonalitet.

II-alternativene vil få så store miljømessige samt kulturmessige konsekvenser at usikkerheten om gjennomførbarheten er stor selv etter utredningen. Vi går imidlertid ikke imot en utredning av denne tunnel

PBE foreslår at vi ser på en variant av alt. II Mineparken der også Gardemobanen føres på bro/ramper opp igjennom Lodalen til Etterstad. Videre foreslår de at det blir vurdert å føre Gjøvikbanen om Bryn/Alna istedenfor i dagens trase.

7. Uttalelser til utredningsprogrammet:

Målsettinger: Oslo kommune mener at målsettingen for kulturminner kan gjøres mer ambisiøs. isteden for at jernbanesystemet ikke skal redusere muligheten for en positiv utvikling, kan det gjøres grep som øker mulighetene til en positiv formidling av kulturminneverdiene i forhold til i dag, noe som bør være en målsettingen.

8. Grunnforhold:

De tekniske forholdene bør vies oppmerksomhet både i tunnellopene og i vid utstrekning fra disse. Viktigheten av å utrede de samme områdenes grunnvannsregimer understrekes.

Løsmassene gjennom gamlebyen må utredes grundig med tanke på risikoen for å påføre området endringer i porvannstrykket, noe som både fører til setninger i bebyggelsen og endrede bevaringsforhold for kulturlagene.

9. Bomiljø:

Maksimalverdier bør utredes i tillegg til døgnevivalent nivå i forhold til grenseverdiene gitt i Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79.

10. Alternativ med to spor gjennom gamlebyen i dagens trase:

Det er av stor betydning at både miljøgevinster og ulemper blir utredet ved de to sporene. følgende problemstillinger er sentrale:

- en realistisk togbelastning
- nytt stoppemønster
- restriksjoner på togtrafikken
- resulterende miljøbelastning på Brynsbakken
- Utforming av Brynsbakken, barrierevirkninger.
- behov for garantier
- realistiske illustrasjoner.

11. Friluftsliv og rekreasjon.:

Alnaelva og planene for et sammenhengende grøntdrag langs denne vil stå sentralt i vurderingene, likeledes Svartdalsparken.

12. Klima:

Problemstillingene innen temaet Klima bør være knyttet til det høye forurensningsnivået i området.

13. Arealbruk og byutvikling:

Avsnittet dekker etter Oslo kommunes syn de vesentlige deltemaer som hører med i en konsekvensutredning.

14. Kulturmiljø:

Byantikvaren Oslo Kommune har laget en liste for premisser for vurdering av konsekvensene for kulturminnene. Punkter som bør inngå i utredningsprogrammet er følgende.

- Kostnader og tidsforbruk ved arkeologiske undersøkelser og rekonstruksjon av anlegg.
- Utredning om påvirkning på kulturminnene og kulturmiljøet fra støy og vibrasjoner, både i anleggsfasen og i driftsfasen.
- Konsekvenser for både fornminner og nyere tids kulturminner knyttet til evt. senking av grunnvannstand, setninger osv. innenfor fornminneområdet og bestående murgårder o.l. inngår.

15. Jernbanesystem og øvrige transportsystem:

- Stopp for Gardemobanen på Bryn
- Innføring av kombibaner
- delmål i konflikt med hverandre?

16. Øvrige konsekvenser:

- Faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette er et punkt som må med i utredningsprogrammet
- Inngrep i gamlebyen Gravlund
- Naturfaglige forhold i forhold til de to naturområdene Svartdalsparken og Alnadalen, som ligger til vassdraget Alna som er vernet i henhold til "Nasjonal verneplan for vassdrag, del I".

17. Samlet vurdering:

Det må tilstrebes å få til en mest mulig presis beskrivelse av de ulike faktorene i utredningen. dette gjelder særlig bomiljø, helse og velferd som ikke er økonomisk målbare faktorer. Det må komme klart frem i samlet vurdering hvordan de ulike faktorer blir vektlagt i konklusjonene, især hvilken vekt som legges på nytte/kost - beregningene i forhold til de ikke målbare konsekvensene.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Tas til etterretning. Viser til forslag til endring/tilføring under kap.7.1 i utredningsprogrammet

2. Tas til etterretning. Virkningsområdet kap.3.3 s.5 suppleres med de to foreslåtte punkter i tillegg til de 5 punktene som er skrevet.

3. Tas til orientering. Planen for nytt dobbeltspor fra Oslo S - Ski (Oslo S - Hauketo - Bryn) vil bli sett i sammenheng med de ulike alternativene for tunnel i Gamlebyen.

Konsekvensutredningen vil vurdere hvilke effekter det har på alternativene dersom Oslo S -

Hauketo ikke bygges, dersom Oslo S - Hauketo bygges tidsforskjøvet i forhold til Gamlebytunnelen, eller ved en samtidig utbygging av prosjektene.

4. Østfoldbanen om Bryn vil bli nærmere vurdert som en del av utredningsprosjektet med bakgrunn i markedsanalyser. Bryn som kollektivknutepunkt vil få en sentral plass i konsekvensutredningen i hht i hvor stor grad de ulike alternativene fysisk legger til rette for kollektivknutepunktet og funksjon i et framtidig transportsystem. Knutepunktet Bryn vil også bli behandlet nærmere i melding med forslag til utredningsprogram og konsekvensutredning for ytre system Oslo S - Hauketo - Bryn.

Meldingen for Oslo S - Hauketo - Bryn vil bli lagt ut til offentlig ettersyn parallelt med konsekvensutredningen for tunnel i Gamlebyen.

5. Tas til orientering. Driftskonseptet vil ta høyde for et jernbanenett som skal kunne drives fornuftig langt utover sammenligningsåret 2010. Ellers vil vi måtte forholde oss til det sammenligningsåret som er satt.

6. Trasealternativene: Forslag om å vurdere variant av alt.II Minneparken der også Gardemobanen føres på bro/ramper opp gjennom Lodalen til Etterstad imøtekommes ved at det gjennomføres en liten forstudie på dette med tanke på tekniske /geometriske forhold. En har i Gamlebyprosjektet tatt utgangspunkt i at Gjøvikbanen fortsatt skal innføres i dagens trase og ikke om Alnabanen som kan være et alternativ. Dette har hovedsakelig sammenheng med de konklusjoner en kom til i forrige KU der det ble påvist en betydelig negativ reisetidseffekt for Gjøvikbanen isolert sett med en slik løsning.

7. Tas til etterretning (kap. 7.2 Målsetting) Det er foreslått å supplere med en målsetning: " Omlegging av jernbanesystemet skal bidra til å bedre mulighetene for positiv utvikling av kulturmiljøet".

8. Tas til orientering.(kap.7.5.2 Grunnforhold) De Geotekniske forhold vil bli vurdert, også i hht mottatt kommentar.

9. Tas til orientering.(kap.7.6.1 Bomiljø/støy) Det vil bli utredet maksimalverdier for støy .

10. Tas til orientering. Alternativ med to spor gjennom Gamlebyen vil bl.a. ta for seg nevnte problemstillinger.

11. Tas til orientering. (kap.7.6.1 Bomiljø/friluftsliv og rekreasjon)

12. Tas til orientering. (kap.7.6.1 Bomiljø/Klima)

13. Tas til orientering. (kap.7.6.2 Areal og byutvikling)

14. Tas til orientering (kap.7.6.3 Kulturmiljø) Kostnader og tidsforbruk ved arkeologiske undersøkelser vil bli omtalt i kap.7.5 som omhandler teknisk økonomisk utredning. Påvirkning fra støy og vibrasjoner på kulturminner og kulturmiljøet er det ikke tatt høyde for å utrede spesifikt, men støy og vibrasjonsproblematikken vil bli utredet for aktuelle geografiske område og vil således være dekkende. Konsekvenser for evt. setninger for både fornminner og nyere tids kulturminner vil bli ivaretatt i kap.7.5.2 grunnforhold, så langt det lar seg gjøre på

et overordnet nivået. Videre utredninger/undersøkelser vedrørende setninger i forhold til fornminner og nyere tids kulturminner vil bli ivaretatt på et senere planstadium ved regulerings-/detaljplannivå.

15. Jernbanesystem og øvrig transportsystem

- Stopp for Gardemotogene på Bryn vil bli vurdert i denne konsekvensutredning. Det pågår et omfattende markedsprosjekt for Oslo og Akerhus og i dette prosjektet vil problemstillingen bli belyst.
- Innføring av kombibane vil ikke ligge som et eget utredningstema i konsekvensutredningen. Mulighetene for bybane/kombibane vil bli belyst i alle trasealternativene.

16. Øvrige konsekvenser:

- Tas til etterretning. Vi foreslår å supplere utredningsprogrammet med et punkt som tar for seg faren for ulykker i tunnel og konsekvenser av dette.
- Inngrep i gamlebyen Gravlund vil bli omtalt i utredningens kap.7.6.2 Areal og byutvikling - "Fysiske konsekvenser".
- Tas til etterretning: Naturmiljø må nevnes under kap.7.6 som et eget tema på grunnlag av naturområdene Svartdalsparken og Alnadalen som ligger til vassdraget Alna som er vernet i henhold til Nasjonal verneplan. Forvaltningsklasse I skal brukes for vassdragsbelte i og ved byer og tettsteder, som har eller kan få stor betydning for friluftsliv. Inngrep som er til skade for pedagogiske verdier friluftsverdier, herunder fiske og fremkommelighet i og langs vassdragsstrengen, eller opplevelsesverdier, bør unngås.

17. Tas til orientering (kap.7.6 samlet vurdering)

C.4 Oslo kommune Hellerud bydelsforvaltning

Hellerud bydelsforvaltning har sendt inn egen uttalelse til departementet. Viser til Oslo kommune v/Plan- og bygningsetatens uttalelse som på vegne av kommunen avgir uttalelse.

C.5 Bydelsforvaltningen Gamle Oslo

Bydelsforvaltningen Gamle Oslo har sendt inn egen uttalelse til departementet. Viser til Oslo kommune v/Plan- og bygningsetatens uttalelse som på vegne av kommunen avgir uttalelse.

D. ORGANISASJONER/VELFORENINGER

D.1 Landsutvalget for jernbane

1. Det må være en forutsetning at uansett hvilke løsning som velges, så må ikke den eksisterende jernbanetrafikken rammes under anleggsperioden.
2. De enorme kostnader for et slikt prosjekt må bevilges utenom de ordinære investeringsbudsjettet.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering. Trafikkavvikling for kollektivtrafikken under anleggsperioden vil bli vurdert i utredningsarbeidet.*

2. *Tas til orientering*

D.2 Kommunenes sentralforbund

1. Ingen merknader.

Jernbanens bemerkninger

1. *Tas til orientering*

D.3 Interesseforeningen for Oslos Middelalder

1. Tidsbruk/Framdrift ved eventuelle arkeologiske utgravninger og/eller rekonstruksjoner sett i forhold til mulighetene for ferdigstilling av planlagt Middelaldermuseum og park i området Sørenga - Ladegården - Minneparken til tusenårsjubileet.
2. Muligheten for fjerning av spor i middelalderområdet mellom ruinene av Mariakirken/Kongsgården og Clemenskirke, eller eventuelt tildekking i kulvert, for frigjøring av arealer til middelalderpark.
3. Støy og vibrasjoner i forhold til Middelaldermuseum i lokomotivverkstedet på Sørenga, og mulig nybygg i området for Oldsaksamlingen, der skjøre gjenstander eventuelt skal ivaretas og utstilles.

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering. En slik vurdering frem i mot tusenårsjubileet ligger ikke innenfor prosjektets rammer.*

2. *Tas til orientering Frigiving av arealer til annet formål enn jernbanedrift blir utredet under kap. Areal og byutvikling - "Fysiske konsekvenser"*

3. *Tas til orientering Dette er problemstillinger som ligger utenfor rammene for en konsekvensutredning i Gamlebyen.*

D.4 Næringslivets Hovedorganisasjon

1. Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:*1. Tas til orientering***D.5 Gamlebyen beboerforening**

1. Utredning av alternativene I Lodalen og I Ekebergåsen avvises da de er i strid med stortingets vedtak.

2. Gamlebytunnelen er et miljø- og byutviklingstiltak der all trafikk på dagens hovedtrase' legges i tunnel

3. Gamlebytunnel er et så dominerende prosjekt at det må legges premissene for all annen arealplanlegging i området.

4. I forrige utredning 1996 ble det rettet kritiske kommentarer til "sammenligningsgrunnlaget".

5. Samfunnsøkonomiske beregninger, helse - og bomiljøfaktorer er vanskelige å prissette. Dette hører med i regnestykket dersom det skal bli fullverdig.

6. Delmål som økt bruk av kollektive reisemidler er meget ambisiøst.

7. Målsetting om at togene skal være i rute i anleggs- og driftsfasen, bærer mer preg av visjon enn av målsetting.

Jernbaneverkets kommentar:

1. Jernbaneverket ønsker å ta med alternativene med to spor gjennom Gamlebyen med grunnlag i at dette åpner for et mer fleksibelt system med hht. opprettholdelse av lokaltrafikk og en evt. fremtidig kombibanetraffikk, samt at dette forslaget vil forenkle løsningene i Minneparken. I tillegg ligger dette forslaget inne i forslaget til kommunedelplanen for Indre Oslo

2. Tas til orientering Jernbaneverket skal i det forestående utredningsarbeide belyse konsekvensene av tunnel i Gamlebyen og med det som grunnlag skal det besluttes om og hvordan tiltaket skal gjennomføres.

3. Tas til orientering

4. Tas til orientering.

5. Tas til orientering

6. Tas til orientering

7. Tas til orientering. Utbygging av ny jernbane i dette område er meget komplisert og det må påregnes en del driftsforstyrrelser for jernbanetraffikken under anlegget. Det skal imidlertid tilstrebes en best mulig avvikling av kollektivtrafikken under anleggsperioden. Målsettingen om at togene skal være i rute i en ordinær driftsfase er reell.

D.6 Munkegata 11 borettslag

1. Uttalelsene er knyttet opp mot støyproblematikken i Gamlebyen, samt det pågående arbeide med støyskjerming i området.

Jernbaneverkets kommentar

2. *Tas til orientering.*

D.7 Fagerlia Vel

1. Vi ser med tilfredshet at alle de foreslåtte alternativene har lagt godstrafikken i tunnel.

2. Vi er bekymret for biltrafikk, næringsutbygging m.m i forbindelse med en evt. terminal på Bryn

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering*

2. *Tas til orientering*

Bryn som kollektivknutepunkt vil bli omtalt i konsekvensutredningen i hht i hvor stor grad de ulike alternativene fysisk legger til rette for kollektivknutepunktet og med bakgrunn i markedsanalyser. Problemstillingen vil få en sentral plass i konsekvensutredningen og kommunedelplanen til Oslo kommune. Knutepunktet Bryn vil også bli behandlet nærmere i melding og konsekvensutredning for ytre system Oslo S - Hauketo - Bryn.

D.8 Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo

1. Påpeker at alternativ II Ekebergåsen vil ivareta Oslo Borgernes fysiske og psykiske behov på en forhåpentligvis brukbar måte. Det er derfor viktig og presisere at Oslo borgernes miljø, behov for opprettholdelse av kultur, kvalitativ bo og oppvekstmiljø ikke må vike grunnet økonomiske/manglende bevilgninger

Jernbaneverkets kommentar:

1. *Tas til orientering. Ovennevnte tema er det som skal utredes i den forestående konsekvensutredning.*

D.9 Kværner Vel

1. Illustrasjonene/kart med inntegnede alternativer er mangelfulle og lite oversiktlig. Dagens baner illustrerer for dårlig den nåværende situasjon for området. For å se helheten ville det være nyttig å få et bilde som viser hvilke spor som må opprettholdes for tilgjengeligheten til verkstedet i Lodalen og annen service, vogner i venteposisjoner, omkoblinger, snuoperasjonen, osv.

2. Vi savner en snittskisse som viser avstander og høyder i terrenget i forskjellige sentrale områder.

3. Vi savner også en tabell som viser trafikkmengden; antall tog på de forskjellige baner, både dagens situasjon og fremtidsprognoser.

4. Det ønskes en totalutredning som innbefatter nytt dobbeltspor Oslo S - Ski, men ikke på bekostning av fremdriften for dette prosjektet.

Jernbaneverkets kommentar:

- 1. Meldingen er laget på et tidlig stadie i planprosessen. Kartgrunnlaget med innregnede alternativer kan ikke være mer detaljert da det baserer seg på foreløpige skisser for antatt mulige traseer i det aktuelle utredningsområdet. Tilgjengeligheten til verksted i Lodalen og annet service systemer knyttet opp mot de foreslåtte traseer på meldingstidspunktet er det for tidlig å si noe om. Dette vil bli omtalt i det videre utredningsarbeidet med en teknisk hovedplan og tilhørende konsekvensutredning.*
- 2. Den eksakte geometriske linjeføringen er ikke ferdig gjennomarbeidet for alternativene, det er derfor vanskelig å si noe om avstander og høyder i terreng på et så tidlig tidspunkt i utredningsarbeidet. Det forestående arbeidet med en teknisk/økonomisk plan vil gi de tekniske svarene for trasealternativene som igjen skal belyses i en konsekvensutredning etter plan og bygningsloven.*
- 3. I utredningsarbeidet for tunnel i Gamlebyen er et av delprosjektene " Drift". I dette prosjektet vil bl.a. trafikkmengder og kapasitet bli utredet.*
- 4. Tas til orientering. For prosjektet Oslo S - Hauketo vil det bli laget en egen melding som blir sendt ut til offentlig ettersyn høsten 1998.*