



JERNBANETUNNEL UNDER GAMLEBYEN I OSLO

KONSEKVENSTREDNING
SAMMENDRAG AV
INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER
TILTAKSHAVERS KOMMENTARER
JERNBANEVERKET 04.02.97



INNLEDNING

Foreliggende rapport er en gjennomgang av de innkomne høringsuttalelser til konsekvensutredning av jernbanetunnel under Gamlebyen i Oslo med tiltakshavers kommentarer til disse.

Melding med forslag til utredningsprogram for tiltaket var ute til offentlig ettersyn og høring i perioden 05.07 - 18. 09. 95. Endelig utredningsprogram ble fastsatt av Samferdselsdepartementet den 20.12.95. Konsekvensutredningen har vært ute til offentlig ettersyn og høring i perioden 15.05.96 - 15.08.96.

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

Formålet med konsekvensutredningen er å beskrive og vurdere virkningene for omgivelsene av de forskjellige alternativene. Temaet for høringen er om utredningsplikten er oppfylt. Valg av løsning skjer gjennom den videre politiske behandling i Regjering og Storting, samt gjennom ordinære planprosesser der Oslo kommune er planmyndighet.

Det er pr. 02.09.96 innkommet 36 høringsuttalelser. Høringsuttalelsene er i sin helhet gjengitt i eget vedlegg. I foreliggende rapport har tiltakshaver gjengitt et ekstrakt av samtlige høringsuttalelser med Jernbaneverkets kommentarer. I tillegg er prinsipielle forhold som flere av høringsinstansene har tatt opp, kommentert i et eget kapittel.

Høringsuttalelsene er redigert i følgende grupper:

- 0 Generelle kommentarer
- 1 Departementer
- 2 Offentlige etater og bedrifter
- 3 Fylkesmann, Fylkeskommune og kommuner
- 4 Organisasjoner
- 5 Politiske partier
- 6 Private

Tiltakshaver har foretatt en totalvurdering av de innkomne uttalelsene med sikte på å oppsummere høringsrunden og vurdere hvorvidt utredningsplikten fra tiltakshavers side ansees som oppfylt.

I tiltakshavers kommentarer til uttalelsene 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 kommentarene og vil følge dem opp.

INNHold	side
INNLEDNING	2
INNHold	3
SAMMENDRAG AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER MED TILTAKSHAVERS KOMMENTARER	
0. GENERELLE KOMMENTARER	5
0.1 Tiltaksdefinisjonen	5
0.2 Innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S	5
0.3 Potensiale for byutvikling	6
0.4 Samfunnsøkonomisk analyse	6
1. DEPARTEMENTER:	8
Barne- og familiedepartementet	8
1.1.Utenriksdepartementet	05.06.96 8
1.2.Fiskeridepartementet	12.06.96 8
1.3.Justisdepartementet	01.08.96 8
1.4.Kulturdepartementet	06.08.96 8
1.5.Nærings- og Energidepartementet	13.08.96 8
1.6.Kommunal- og Arbeidsdepartementet	15.08.96 8
1.7.Administrasjonsdepartementet	21.08.96 9
1.8.Kirke- og utdanningsdepartementet	21.08.96 9
1.9.Sosialdepartementet	30.08.96 9
2. OFFENTLIGE ETATER OG BEDRIFTER:	11
2.1.Direktoratet for Naturforvaltning	11.07.96 11
2.2.Statens Helsetilsyn	31.07.96 11
2.3.Arbeidstilsynet	09.08.96 11
2.4.Vegdirektoratet	13.08.96 12
2.5.Fylkeslegen i Oslo	14.08.96 12
2.6.Miljøbyen Gamle Oslo	15.08.96 13
2.7.Riksantikvaren	16.08.96 14
2.8.Forsvarets bygningstjeneste	20.08.96 15
2.9.Oslo Sporveier	25.06.96 16
2.10.Folkehelse	09.08.96 16
2.11. Direktoratet for sivilt beredskap	14.08.96 18
3. FYLKESMANN, FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNER:	19
3.1.Fylkesmannen i Oslo og Akershus	23.08.96 19
3.2.Akershus Fylkeskommune	12.08.96 21
3.3.Oslo kommune	21.08.96, till. 28.08.96 21
3.4.Bydel 8, Nordstrand	24.06.96 23
3.5.Lørenskog kommune	26.08.96 23

4. ORGANISASJONER:		24
4.1.Norges Naturvernforbund	12.08.96	24
4.2.Gamlebyen beboerforening	13.08.96	24
4.3.LO i Oslo	13.08.96	26
4.4.Fortidsminneforeningen	15.08.96	27
4.5.Landsutvalget for Jernbane	15.08.96	28
4.6.NHO	16.08.96	29
5. POLITISKE PARTIER:		30
5.1.Gamle Oslo Arbeiderparti	13.08.96	30
5.2.Rød Valgallianse	15.08.96	30
6. PRIVATE:		31
6.1.Jens Jakobsen	20.06.96 og 03.07.96	31
6.2.Matz L. Risberg	04.08.96	31
6.3.Selvaag	09.08.96	32
6.4.Multiconsult	15.08.96	35

VEDLEGG:

Kopi av samtlige høringsuttalelser i samme rekkefølge som de er kommentert.

0. GENERELLE KOMMENTARER.

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

0.1 Tiltaksdefinisjonen

Flere sentrale høringsinstanser bemerker at tiltaket er et bymiljø- og byutviklingstiltak og ikke et jernbanetiltak. Utredningen bærer preg av å utrede et jernbanetiltak, og setter ikke tiltaket inn i en større byplanmessig sammenheng.

(Fylkesmannen, Oslo kommune, Miljøbyen Gamle Oslo, Gamlebyen beboerforening, Fortidsminneforeningen, Rød Valgallianse)

Jernbaneverkets kommentar:

-Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger er knyttet til et konkret utbyggingstiltak som har konsekvenser for naturressurser, miljø og samfunn. Bestemmelsene fastlegger et utredningsansvar hos tiltakshaver som skal gjennomføre utredningen etter et fastlagt utredningsprogram. På bakgrunn av Stortingets vedtak om tunnel gjennom Gamlebyen utarbeidet Samferdselsdepartementet og NSB en Melding etter Plan- og bygningsloven med tilhørende forslag til utredningsprogram. Meldingen lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 05.07 - 18.09.95. Samferdselsdepartementet fastsatte i samråd med Miljøverndepartementet den 20.12.95 utredningsprogrammet for konsekvensutredningen.

Samferdselsdepartementet har i samråd med Miljøverndepartementet utarbeidet mål og premisser for prosjektet. Tiltaksdefinisjonens ordlyd er som følger:

“ Prosjektet skal se på tiltak, herunder tunnel, for jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i Oslo for å bedre miljø og livsvilkår i dette området. Jernbaneprosjektet skal også vurderes opp mot hvilke muligheter/begrensninger tiltaket har for videre byutvikling i området.”

*Utredningsoppgaven har derved hatt en konkret tiltaksdefinisjon som grunnlag. Dersom utgangspunktet hadde vært uttrykt som **målsettinger** for ulike bomiljøindikatorer ville det være naturlig å programmere oppgaven inn i en planprosess der ulike virkemidler og løsninger kunne vurderes i samarbeid mellom relevante aktører. Men med tiltaksdefinisjonen er **virkemiddelet** fastlagt.*

Med et definert tiltak som grunnlag, har Jernbaneverket lojalt fulgt utredningsprogrammet slik det er fastlagt i lovhjemlet prosess.

0.2. Innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S

Flere av høringsinstansene mener at konsekvensutredningen også skulle ha inneholdt en fullstendig utredning av konsekvensene ved innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S. (Riksantikvaren, Fylkesmannen, Oslo kommune, Fortidsminneforeningen, Gamlebyen beboerforening, Rød Valgallianse.)

Jernbaneverkets kommentar:

Det fremgår av konsekvensutredningen at innføringen av nytt dobbeltspor fra Ski er sett i sammenheng med annen jernbanetraffikk gjennom Gamlebyen. Den gir derfor tilfredsstillende beslutningsgrunnlag for å vurdere samlede løsninger mht konsekvenser og kostnader. Utredningsplikten ihht plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredning for innføringen av nytt dobbeltspor forutsettes gjennomført i nødvendig arealplanprosess.

0.3. Potensiale for byutvikling

Tiltakets utløsende effekter på en positiv(eller negativ)byutvikling savnes av mange høringsinstanser. Det er heller ikke vurdert konsekvenser for et sammenhengende kollektivnett, og konsekvenser for samordnet areal- og transportnett. (Riksantikvaren, Fylkesmannen, Oslo kommune, Miljøbyen Gamle Oslo, Gamlebyen beboerforening.)

Jernbaneverkets kommentar:

Jernbaneverket har i sin utredning forholdt seg til utredningsprogrammet med den vektlegging av tema som her er definert. Man har sett på hvilke muligheter og begrensninger som jernbanetiltaket gir, med tanke på byutvikling på nedlagte jernbanestrekninger og frigjorte arealer. En konsekvensutredning av mulige utviklingsretninger og drøfting av potensiale ut over det som direkte følger av tiltaket, er ikke en naturlig del av Jernbaneverkets oppgave som tiltakshaver. En videre vurdering av byutviklingsmuligheter og kollektivtrafikk må gjøres i andre plansammenhenger, f. eks som en del av Oslo kommunes løpende planarbeid eller i en kollektivplan for Oslo.

Det er åpenbart svært store metodiske utfordringer å sannsynliggjøre konsekvenser for byutvikling som følge av omlegging av jernbanetraseer innenfor rammen av en konsekvensutredning. Ingen av høringsinstansene har gitt innspill på dette, og det er nødvendig å konkretisere byutviklingsbegrepet i videre planarbeid for å identifisere de viktigste drivkreftene i byutviklingen innefor dette området. Metodeproblemet er nettopp å overskue alle ukontrollerbare prosesser for utvikling.

0.4. Samfunnsøkonomisk analyse.

Flere av høringsinstansene trekker i tvil de samfunnsøkonomiske analysene som er lagt til grunn for beregning av nytte-/kostnadsforhold for alternativene. Særlig gjelder dette samfunnsøkonomiske effekter av et bedret bomiljø. (Sosial- og helsedepartementet, Statens institutt for folkehelse, Gamlebyen beboerforening)

Jernbaneverkets kommentar:

En gruppe bestående av professor Eirik Amundsen, Institutt for økonomi, Universitetet i Bergen, professor Geir Asheim, Sosialøkonomisk institutt, Universitetet i Oslo og instituttsjef Knut Østmoe, Transportøkonomisk institutt, samt representanter for

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har utarbeidet retningslinjer for de samfunnsøkonomiske beregningene. De samfunnsøkonomiske beregningen er utført i samsvar med retningslinjene. Så langt det har vært mulig er alle konsekvenser forsøkt prissatt, men det går klart frem av konsekvensutredningen hvilke virkninger som ikke har vært mulig å prissette. De ikke prissatte konsekvensene er likevel nøye utredet og inngår som en del av grunnlaget for Jernbaneverkets vurdering. Helsemessige konsekvenser er en del av de bomiljømessige konsekvensene, som delvis er forsøkt prissatt ved å beregne nærmiljøkostnader og som delvis inngår i de ikke prissatte konsekvensene.

1. DEPARTEMENTER:

Det Kongelige Barne- og Familiedepartement

Departementet har muntlig gitt melding om at det ikke har merknader.

1.1 **Det Kongelige Utenriksdepartement:**

- Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

1.2. **Det Kongelige Fiskeridepartement:**

- Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

1.3. **Det Kongelige Justis- og politidepartement:**

- Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

1.4. **Det Kongelige kulturdepartement:**

- Kommentarene knytter seg til virkningene for kulturminnevern og arkitektur/bylandskap i Gamlebyen.

- Ut fra en samlet vurdering antas det at alternativene S3 og S5 er de beste tunnelalternativene. En totalgraving av Minneparken med restaurering/rekonstruksjon vil være verdifullt både for kulturminnevernet og for Miljøbyen Gamle Oslo. Når nærliggende områder med Murbyen og omfattende kulturlag samtidig blir liggende urørt, vil totalgraving av Minneparken være faglig akseptabelt.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til etterretning.

1.5. **Det Kongelige Nærings- og energidepartement:**

- Ingen merknader.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

1.6. **Det Kongelige Kommunal- og Arbeidsdepartement:**

- Sikkerhet synes kun å være omtalt under konsekvensutredningens del III, kap. 6.

- Utredningen gir ikke grunnlag for å vurdere sikkerhet ved brann- og andre ulykker.

En konsekvensutredning burde inneholde en analyse av de sikkerhetsmessige forhold knyttet til prosjektet både i driftsfasen og anleggsfasen.

Jernbaneverkets kommentar:

Sikkerhet omtales i tiltaksbeskrivelsen del I kap. 8.5. Dette gjelder de forholdsregler som er lagt inn i tunnelutformingen og som vil være gjeldende i driftsfasen. Sikkerhet i anleggsfasen omhandles i del III kap 6 under målsettinger for miljøoppfølgingsprogram for tiltaket.

Som bakgrunn for de tiltak som er lagt inn i utformingen av tunnelalternativene i del I kap. 8.5 er det lagt til grunn det utredningsarbeid som Det Norske Veritas har utført for Jernbaneverket om sikkerhet i jernbanetunneler generelt (1993) og som har resultert i det reglement som Jernbaneverket har vedtatt skal gjelde ved planlegging av nye tunneltraseer. Sikkerhetstiltakene inngår i kostnadene ved hvert alternativ. Jernbaneverket har ikke funnet plass til å referere utredningsarbeidet om sikkerhet i jernbanetunneler i konsekvensutredningens tekst, men rapportene er nevnt i referanselisten. Når det gjelder sikkerhet i anleggsperioden er Jernbaneverket av den oppfatning at nøye planlegging av arbeidene og oppfølging underveis evt. ved hjelp av et miljøoppfølgingsprogram tilpasset det alternativ som velges, vil sikre en tryggest mulig gjennomføring av byggearbeider.

1.7. Det Kongelige Administrasjonsdepartement:

- Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

1.8. Det Kongelige Kirke-, Utdannings- og Forskningsdepartement:

- Ingen merknader

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

1.9. Det Kongelige Sosial- og Helsedepartement:

- Konsekvensutredningen gir en rimelig god oversikt over støyproblemene størrelsesorden og omfang.

- Å tallfeste helsekostnader ved støy kan være vanskelig

- Kostnader forbundet med helsemessige ulemper eller skader, utover støyskjerming og tiltak mot strukturlyd og vibrasjoner er ikke tatt med i de samfunnsøkonomiske beregningene. Det er usikkert om kostnader til mekanisk ventilasjon er tatt med der det er nødvendig. Det synes også som om helsemessige ulemper heller ikke er tatt med under "ikke prissatte konsekvenser". Dersom dette ikke er tilfelle, er nytte-

kostnadsanalysen mangelfull, selv om helsekostnadene er små i forhold til andre kostnader.

- For å være bedre rustet til å møte støy- og vibrasjonsproblemer i forbindelse med fremtidig jernbanedrift og -utbygging bes Samferdselsdepartementet vurdere forslag fra Statens institutt for Folkehelse om forskning om jernbanens støymessige konsekvenser for omkringboende og andre.

Jernbaneverkets kommentar:

Anbefalingen om forskning på jernbanestøy tas til etterretning. Jernbaneverket er forøvrig aktivt opptatt av å holde seg faglig oppdatert på internasjonal utvikling av støydempende tiltak.

Når det gjelder forskning på sammenheng mellom støybelastninger og helse anser Jernbaneverket at dette et ansvar som hører hjemme i andre fagmiljøer enn i Jernbaneverket.

Den vanlige metoden for å prissette støyulemper i konsekvensutredninger er å fastsette en kostnad pr. person som er definert som "sterkt plaget" av støy i sammenligningsgrunnlaget og differansen som følge av de enkelte alternativer føres inn i nytte-/ kostnadsberegningen. Imidlertid har man etter råd fra den økonomiske ekspertgruppen (pkt. 0.4, s.6) i dette prosjektet benyttet begrepet nærmiljøkostnader som et uttrykk for den totale forbedringen i bomiljøet, fordi man da også indirekte fanger opp positive helseeffekter av den totale bomiljøforbedringen og ikke bare støy isolert. Metoden som er brukt i dette prosjektet har en svakhet, da den ikke tar hensyn til helsekostnader som følge av støy i anleggperioden. Imidlertid er dette beskrevet som en del av de ikke prissatte konsekvensene, og dermed en del av grunnlaget for den samlede vurdering av alternativene.

*For å gjennomføre en nytte-kost analyse i forhold til **totale** helsekostnader, er det ikke nok å evaluere helsekostnader knyttet til støy-emisjonen, men å vurdere slike kostnader opp mot tiltakskostnader. I arbeide med å bekjempe støyplager for befolkningen totalt er det nødvendig å identifisere hvilke miljøtiltak som burde prioriteres ut fra maksimal kost nytte-effekt, og mot hvilken type samferdselsstøy tiltakene må rettes inn mot. En måtte også ta i betraktning hvilke marginale helsekostnader som kan tenkes å oppstå ved å fordyre toget som den uten sammenlikning mest miljø- og helsevennlige transportform for sentrale byområder, og om miljøtiltak og miljøbegrunnede rammebetingelser kan redusere togets konkuransekraft. Her må også andre helse- og miljøforhold tas inn enn de som er knyttet til støy. I så fall vil i og for seg velmente, men kostbare miljøtiltak virke mot sin hensikt, nemlig å redusere helsekostnader. Dersom helsekostnader skal inn i konsekvensutredningen blir derfor perspektivet bredt. Men uten et slikt perspektiv blir den isolerte vurdering av eventuelle helsekostnader knyttet til støy i Gamlebyen uten mening. Jernbaneverket er av den oppfatning at et slikt perspektiv blir for omfattende for konsekvensutredningen. Jernbaneverket er også i tvil om det er Jernbaneverkets oppgave å utrede konsekvenser og beslutningsgrunnlag av denne type.*

2. OFFENTLIGE ETATER OG BEDRIFTER:

2.1. Direktoratet for Naturforvaltning:

- Vil ikke avgi uttalelse. Viser til Fylkesmannen i Oslo og Akershus for miljøfaglige vurderinger.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

2.2. Statens Helsetilsyn:

- Konsekvensutredningen belyser helseforhold i en relativt god grad, i første rekke i form av antall boliger som utsettes for støy og vibrasjoner. De sosiale miljømessige forhold er i mindre grad vurdert.

- Helsetilsynet ønsker ikke å ta stilling til valg av alternativ, men gjør oppmerksom på undersøkelser som tyder på at støy har negativ effekt på helsen allerede ved verdier på 30 dB(A) innendørs.

- Normer for støy basert på helsefaglige kriterier er under utarbeidelse og forskrifter med hjemmel i kommunehelsetjenesteloven som bl. a vil regulere støy fra jernbanedrift er under utarbeidelse.

- Helsetilsynet anbefaler at kostnader til tiltak i henhold til *foreløpig* forslag til støynormer tas med i betraktning ved vurdering av de alternative jernbanetraseene i Gamlebyen.

Jernbaneverkets kommentar:

Helseforhold er omhandlet under del IIA og IIB kap 4: Bomiljø. Dette utredningstemaet preges av det er vanskelig målbart ut over det å beregne støyvirkningene av de forskjellige alternativene. Jernbaneverket mener imidlertid at utredningsnivået er godt nok til å oppfylle utredningsprogrammets krav og til å beskrive de forskjellene i virkninger som måtte følge av de enkelte alternativene.

I utredningsprogrammet er det angitt at støyvirkninger for tiltaket skal vurderes i hht T8/79 som er veiledende retningslinjer for vegtrafikkstøy fastsatt av Miljøverndepartementet. Tiltak for å oppfylle disse retningslinjene er delvis en del av sammenligningsgrunnlaget og delvis tatt inn som en del av kostnadene ved det enkelte alternativ. Jernbaneverket finner det ikke riktig å forholde seg til forslag til forskrift etter kommunehelseloven.

2.3. Arbeidstilsynet:

- Direktoratet for Arbeidstilsynet har ingen kommentarer til selve konsekvensutredningen, men påpeker at nye forskrifter som forventer å tre i kraft i løpet av 1997, kan få betydning for anleggstiden. Det vises også til den såkalte Byggherreforskriftens krav til planlegging og koordinering av HMS-arbeid både under prosjekterings- og gjennomføringsfasen.

Jernbaneverkets kommentar:

Det antas at den usikkerhet som ligger inne i de anslåtte anleggstiden for alternativene, inkl. usikkerheten i tidsforbruk ve arkeologiske utgravinger, også er dekkende for det som måtte følge av nye forskrifter for bergarbeid over og under jord.

Jernbaneverket vektlegger HMS-arbeid og viser til konsekvensutredningens del III, kap.5, der målsettingene for miljøoppfølgingsprogram er listet opp.

2.4. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet

- Ingen av alternativene er i vesentlig konflikt med nåværende hovedveisystem, men noen av alternativene kan berøre prosjektene Galgebergforbindelsen og Svartdalstunnelen.

- Massetransport vil foregå på et veinett som tidvis er overbelastet, og i den videre planprosess må det gjennomføres analyser av denne transportens innvirkning på trafikkavviklingen.

- Trafikkmodellene har betydelige svakheter, og bør brukes med forsiktighet i videre analyser.

- Savner en analyse i forhold til øvrig kollektivtrafikk. Midlertidige eller permanente opplegg for buss eller annen skinnegående trafikk er ikke utredet.

- Mener det er behov for en større terminal med gode overgangsmuligheter øst for Oslo sentrum, og der peker Bryn seg ut. Et forbedret jernbanetilbud i området Bryn - Helsefyr - Økern bør være av interesse uavhengig av spørsmålet om tunnel gjennom Gamlebyen.

- Vegdirektoratet påpeker svakheter med trafikkmodellene.

Jernbaneverkets kommentar:

Forholdet til aktuelle veiprojekter, massetransport m.m vil ivaretas gjennom eventuelle oppfølgende planprosesser med bakgrunn i Stortingets behandling av konsekvensutredningen. Spørsmål om knutepunktsutvikling og eventuell kollektivterminal i østre del av Oslo bør inngå i en eventuell oppfølgende planprosess.

*Jernbaneverket er enig i at trafikkmodellen har svakheter, et faktum som både vegmyndighetene og Jernbaneverket må leve med og kontinuerlig bidra til å forbedre. Imidlertid vil **kjøretid** også i forbedrede modeller være en grunnleggende parameter for all transportberegning både jernbane og biltrafikk.*

2.5 Fylkeslegen i Oslo:

- Viser til uttalelse fra Statens helsetilsyn.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

2.6. Miljøbyen Gamle Oslo:

- Jernbaneverket har ikke gitt svar på Stortingets vedtak som forutsatte at jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen legges i tunnel og vil anbefale at konsekvensutredningsplikten ansees som ikke oppfylt.

- Jernbaneverkets satsing på fremtiden er formulert i effektiviseringsplanen Effekt 600 og dette perspektivet burde være førende når det fremtidige sporsystemet på Oslo S og under Gamlebyen skal planlegges. Konsulentfirmaet VBBs kvalitetssikring av jernbaneteknikk og anleggsteknikk påpeker at et endret ruteopplegg med mer pendeltog vil minske terminerende tog på Oslo S og dette vil kunne utnyttes til en endring av sporbruken på Oslo S slik at man får en mer samlet løsning.

- Konsekvensutredningen viser at alle tunnelalternativene kan la seg gjennomføre, men alt N1 vil by på byplanmessig uforholdsmessige dårlige løsninger som vanskelig kan la seg forsvare og som MGO mener helt kan skrinlegges. Alternativ M1 er ikke skikkelig utredet. Montering av vibrasjonsdempende dragere kan neppe skje uten driftsforstyrrelser for jernbanen, arkeologiske utgravinger og betydelig støybelastning for beboerne i anleggsperioden. For alt. S3 finner MGO det merkelig at det ikke kan finnes plass til ett spor inn til Lodalen når man bygger ni spor i to plan. Dagens situasjon gir rom for åtte spor, hvorav to til Lodalen.

Det trekkes i tvil at ubalansen mellom østgående og vestgående trafikk er så stor at man kan klare seg med to spor i vest, mens man må ha ni spor mot øst.

- Flere konsulenter fremhever utviklingspotensialet i alt. S5. MGO ser i dette et alternativ som peker langt frem i tid, hvor Bryn utvikles til et sentralt knutepunkt for kollektivtrafikk i øst, hvor nettopp et knutepunkt mangler. En slik overordnet byplanmessig vurdering burde ligge til grunn når man skuer 40 år frem i tiden.

- Tunnelen gjennom Gamlebyen må bygges fordi det er lite ønskelig at så store mengder trafikk som kan forventes som følge av økt bruk og satsing på jernbaneverket, skal gå gjennom et så tett befolket boligområde. MGOs planvisjon for 2015 forutsetter tunnel og MGO anbefaler sterkt at dette legges til grunn for det videre planarbeid.

- Konsekvensutredningen må omarbeides på grunnlag av det foreliggende materiale med utgangspunkt i Stortingets vedtak og den fremtid Jernbaneverket selv beskriver og det man kan forutsette ved økt bruk av bybane på nærestrekningene. For at den byplanmessige siden skal bli faglig ivaretatt, må en ny vurdering av det foreliggende materiale skje i nært samarbeid med Plan- og bygningsetaten i Oslo.

Jernbaneanverkets kommentar:

For kommentarer ang. tiltaksdefinisjon og byutvikling, se generelle kommentarer s. 5 og 6.

En gjensidig optimalisering av sporplan og driftsopplegg vil utvilsomt gi bedre driftsforhold enn det de gjennomførte simuleringer viser. Uten relativt omfattende tilleggsutredninger er det vanskelig å angi hvilket forbedringspotensiale som ligger i dette. Jernbaneanverket mener likevel allerede nå å kunne fastslå at det bare er ved M1, M2 og antagelig N1 at man vil kunne oppnå likeverdige driftsforhold med dagens situasjon. Særlig N4 vil dessuten medføre dramatiske driftsproblemer i anleggsfasen. Ubalanse i trafikkgrunnlaget øst og vest for Oslo der trafikken fra øst er størst, medfører at en full gjennomkjøring øst-vest ikke er realistisk. Sporplanen på Oslo S må derfor fortsatt baseres på en blanding av linje- og retningsdrift. Skal man utnytte det forbedringspotensiale som ligger i tunnelalternativene, spesielt S5, ved en mer utstrakt retningsdrift på Oslo S, vil dette betinge at de 2 plans sporkryss som allerede er etablert på Oslo S må flyttes lenger ut fra stasjonen. For ikke å øke kjøretiden må sporkryssene da dimensjoneres for høyere hastigheter, noe som medfører at de blir mer plasskrevende. Det er trolig at man i et slikt tilfelle bare flytter mange av problemene i Gamlebyen til andre steder. S5 vil dessuten uansett få dårligere sporgeometri og bli mindre fleksibel enn dagens sporplan.

Årsaken til ubalansen mellom øst og vest er i hovedsak at flere baner skal inn fra øst enn fra vest med dertil hørende flettebevegelser og kryssinger. Det store antall baner og flettingen mellom disse er også årsaken til at man ikke kan klare seg med det samme antall spor som i vest.

I alternativ S3 krysser ny Østfoldbane under Hovedbanen i Minneparken. Lodalsforbindelsen avskjæres i dette alternativet på grunn av at Hovedbanen og Gardermobanen kommer skrått ned gjennom Lodalen og inn i eksisterende sporkorridor i Minneparken samt at ny Østfoldbane kommer ett nivå lavere i det samme området. Videre blokkeres en eventuelt ny Lodalsforbindelse av eksisterende Østfoldbane og fordi sporområdet i Lodalen allerede er trangt. Det måtte forutsettes påkøpling i Lodalen i området hvor eksisterende Lodalsforbindelse krysser under Gjøvikbanens godsspor, og da ville ikke sporene være kjørbare på grunn av ekstrem vertikalgeometri. Konsekvensene av å forutsette Lodalsforbindelsen opprettholdt ville være at Hovedbanen og Gardermobanen måtte krysse Minneparken og Oslo gt. i terrengnivå. Dette gjør forbindelsen umulig.

Jernbaneanverket er enig i at det er et visst utviklingspotensiale i søndre korridor i et lengre perspektiv.

2.7. Riksantikvaren:

- Konsekvensutredningen er svak på områder av betydning for utredningsmaterialets beslutningsrelevans og utredningsplikten er ikke oppfylt. Ra fraråder at utredningen i

sin nåværende form legges til grunn for et eventuelt valg av trase uten grundigere utredninger på vesentlige punkter:

- Det vurderes ikke å være i overensstemmelse med forutsetningene for utredningen at innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S er tatt ut av tiltaket og dermed ikke inngår i beslutningsgrunnlaget.
 - Kulturmiljøutredningene er mangelfulle på viktige punkter i forhold til utredningsprogrammet og oppfyller dermed ikke utredningsplikten. Vesentlige problemstillinger knyttet til bevaring av viktige nasjonale kulturminner er ikke godt nok belyst, så som vurdering av tekniske løsninger for å hindre riving av 1800-tallets murgårdsbebyggelse ved gjennomføring av alternativ N4 og klargjøring av konsekvenser for intakte middelalderrom i Ladegården og Bispegården ved gjennomføring av alternativ S3 og S5 gjennom Minneparken.
 - Mulighetene for vurdering av måloppnåelse er ikke tilfredsstillende ivaretatt fordi utredningen kun behandler alternativenes konsekvenser innenfor avgrensede virkningsområder og ikke innenfor jernbanens totale virksomhetsområde i Gamlebyen. Måloppnåelse henger sammen med mulighetene tiltaket gir for videre utvikling av kultur- og bymiljøet i Gamlebyen - som påvirkes både direkte og indirekte av Jernbaneverkets disposisjoner i området. Som eksempel gir utredningen ikke svar på hvilke områder som Jernbaneverket i dag disponerer som vil kunne omdisponeres til andre formål og legge til rette for forbedringer av kulturmiljøet i fremtiden.
- Etter en foreløpig vurdering av alternativene finner Ra at alternativene N4, S3 og S5 kan anbefales videreutviklet.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr. innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S samt byutvikling, vises det til generelle kommentarer s. 5 og 6.

Alternativ N4 medfører inngrep i den verneverdige murgårdsbebyggelsen i området Schweigaardsgt. / Oslogt. Imidlertid er det i utredningsarbeidet utført studier av mulige tekniske løsninger som går lenger enn det som er vanlig på dette planstadiet. Studiene har vist at det ikke er realistisk å forutsette byggemetoder som ikke medfører riving av bebyggelsen. Valg av tekniske løsninger har vært gjenstand for uavhengig kvalitetssikring av VBB. VBB deler Jernbaneverkets syn på valg av tekniske løsninger.

Konsekvenser for intakte middelalderrom i Ladegården og Bispegården ved gjennomføring av alternativ S3 og S5 gjennom Minneparken er beskrevet i konsekvensutredningens del IIA, kap. 5.2.2, kap. 5.2.6 og 5.2.7. Av hensyn til dokumentets omfang har det vært nødvendig å foreta henvisninger fra kap 5.2.6 og 5.2.7 til kap 5.2.2. Vi beklager dersom det av denne henvisningen ikke tydelig nok går fram at konsekvenser ved innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S også gjelder ved en samlokalisering av alt S3 eller S5 med Oslo - Ski gjennom Minneparken. Jernbaneverket mener likevel at utredningsplikten bør være oppfylt på dette punktet.

2.8. Forsvarets bygningstjeneste/Forsvarets Overkommando:

- FBT/FO har ingen merknader til selve konsekvensutredningen. Presiserer at det på et senere tidspunkt vil være naturlig å trekke inn Forsvarets operative ledd for å vurdere eventuelle sikringsmuligheter for å ivareta militære oppgaver i en beredskaps- krise eller krigssituasjon.

Jernbaneverkets kommentar:

Når endelig trase er valgt vil Forsvaret bli trukket inn i detaljplanleggingen av tiltaket.

2.9 Oslo Sporveier:

- Sporveien vil ikke anbefale satsing på investering i en Gamlebyttunnel, ikke minst når en også vurderer prioriteringen av dette prosjektet i forhold til konkurrerende miljø- og samferdselsprosjekter.

- Gamlebyttunnelen synes ikke å ha en miljønytte som på noen måte står i forhold til de store kostnadene og trafikkulempene i anleggstiden ville være betydelige. Det bør arbeides videre med alternative miljøtiltak og sporplaner som kan redusere omfanget av inngrep og barrierer i Gamlebyen.

- Videre jernbaneutredninger i Oslo-området bør i større grad omfatte samlede nett- og systemløsninger og -virkninger. I tilknytning til Gamlebyttunnelen er det særlig grunn til å påpeke at Bryn/Brynseng bør utredes som sannsynlig viktig knutepunkt mellom jernbane og T-bane/bybane/buss. Dette bør blant annet innebære at nytt dobbeltspor for Østfoldbanen vurderes lagt om Bryn.

Jernbaneverkets kommentar:

Sporveien fremholder langt på vei de samme synspunkter som Jernbaneverket har lagt til grunn for sine foreløpige vurderinger av alternativene. Sporveiens synspunkter tas til etterretning.

Jernbaneverket stiller seg positive til og bidrar gjerne til en utredning om mulighetene for et kollektivknutepunkt i Bryn/Brynsengområdet.

2.10 Statens institutt for folkehelse:

- Konsekvensutredningen gir en rimelig god oversikt over støyproblemene størrelsesorden og omfang som grunnlag for sammenligning av ulike alternativer.

- Det anbefales at det igangsettes forskning om jernbanens støymessige konsekvenser for omkringboende og andre.

- Grenseverdiene for luftoverført støy (T - 2/78)fravikes flere steder i utredningen.

- Folkehelsa finner ikke at det er vurdert om grenseverdiene for samlet strukturlyd og luftoverført støy er overskredet. Folkehelsa støtter grenseverdiene som er lagt til grunn, både for luftoverført støy og strukturlyd samlet og for strukturlyd sett isolert.

- Beregningsforutsetningene medfører en urimelig kraftig forenkling av støyberegningene. Det er uklart om forutsetningene også er gjort i sammenligningsgrunnlaget.
- Det er uklart hvorvidt fasadeisolering inngår i sammenligningsgrunnlaget.
- Modellen i kap. 4.1.7 for opplevelse av støy fra flere kilder virker noe spekulativ og konklusjonen om at det er liten vits i å fjerne jernbanestøyen når man har andre støykilder tilstede vil være vanskelig å dokumentere.
- Togstøy oppleves som mere forstyrrende i områder med samtidige støy- og vibrasjoner.
- Antall sterkt støyplagede og antall som risikerer søvnforstyrrelse burde vært brukt som mål på støyvirkningene, heller enn støybelastninger i dB.
- Helsekostnader er ikke tatt med ut over det som gjenspeiles i boligprisene.

Jernbaneverkets kommentar:

For ordens skyld gjøres det oppmerksom på at det er grenseverdiene i T - 8/79 som er lagt til grunn og ikke T - 2/78. Grenseverdiene i T- 8/79 er angitt som parvise verdier. Den laveste verdien søkes i utgangspunktet lagt til grunn ved nye anlegg. For sammenlignings-grunnlaget dreier det seg om tiltak langs eksisterende jernbanetrase og dermed gjelder ikke kravet om oppfyllelse av grenseverdier i T 8/79 som gjelder for tiltak etter plan- og bygningsloven.

Maksimalt støynivå utenfor fasade er vist i konsekvensutredningens del IIA, kap 4.4 for samtlige alternativ. Ved å legge en støydempingskoeffisient på 25 dB i fasaden, fremkommer innendørs maksimalnivå, som grunnlag for vurdering av søvnforstyrrelser.

Enkelte fasadeisoleringstiltak er en del av tiltakene i sammenligningsgrunnlaget. For øvrige alternativ er fasadeisolering foreløpig ikke planlagt i detalj, så lenge planleggingen foregår på et såvidt overordnet nivå. Imidlertid sier Jernbaneverket på konsekvensutredningens side 208 at det må påregnes fasadeisolering for alle boliger med utendørs støynivå over 60 dB.

Det er forutsatt avbøtende tiltak mot strukturlyd, slik at ingen vil bli utsatt for strukturlyd over angitte støygrenser i noen av alternativene. Dette inngår i kostnadene ved hvert alternativ.

Beregningsforutsetningene som er lagt til grunn ved støyberegningene gir utslag i usikkerhet i begge retninger når det gjelder antall støyutsatte boliger. Imidlertid er disse forutsetningene like for alle alternativer, slik at de unøyaktigheter som måtte forekomme som følge av forenklinger i beregningene, ikke vil gi seg utslag i rangering av de ulike alternativene.

I høringsperioden har Jernbaneverket utført en tilleggsutredning om samvirkning av støy fra flere kilder i Schweigaards gt.

Konklusjonen fra denne tilleggsutredningen er følgende: Når støybidragene fra vegtrafikk og jernbane er like store, er det kun for de fasadene som vender mot jernbanen at støybidragene er størst og dimensjonerende for tiltak. I gaterommene mellom gårdene er det bidraget fra vegtrafikken som dominerer. Dette vil være situasjonen selv om busstrafikken i Schweigaards gt. reduseres til under halvparten av dagens trafikkmengde.

Konklusjonen fra denne tilleggsutredningen er følgende: Når støybidragene fra vegtrafikk og jernbane er like store, er det kun for de fasadene som vender mot jernbanen at støybidragene er størst og dimensjonerende for tiltak. I gaterommene mellom gårdene er det bidraget fra vegtrafikken som dominerer. Dette vil være situasjonen selv om busstrafikken i Schweigaards gt. reduseres til under halvparten av dagens trafikkmengde.

Jernbaneverket har valgt å beskrive støyvirkningene av de forskjellige alternativene i tråd med utredningsprogrammets anvisninger.

For kommentarer ang. nytte- kostnadsanalysen, se pkt. 0.4, s.6.

2.11 Direktoratet for sivilt beredskap:

- Ingen kommentarer ut over generelle kommentarer gitt i brev av juni - 96.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

3. FYLKESMANN, FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNER:

3.1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus:

- Utredningen bærer preg av å ha satt de jernbanetekniske momentene i sentrum. Utredningen tar i liten grad for seg hvordan en eventuell flytting av jernbanetraseen, eller gjennomføring av andre skjermingstiltak, vil være et virkemiddel for å endre eller forbedre de samfunnsmessige sidene som beskrives. Det synliggjøres i liten grad hvilket virkemiddel de ulike alternativene representerer med tanke på oppnåelse av de målene som er satt i forbindelse med bl. a. gjeldende Kommuneplan, samt forslaget til Kommunedelplan for Oslo indre by, byutvikling og sentrumsutvikling.

- Videre synes utredningen å være preget av en gjennomgående sterk vektlegging av tiltakets mulige negative virkninger.

- Jernbanetunnel under Gamlebyen og innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S bør vurderes under ett og behandles i en samlet utredning. Fylkesmannen anser at

dette ikke er tilfredsstillende gjort og anser at det er en vesentlig mangel ved den fremlagte konsekvensutredning.

- Fylkesmannen forutsetter at den effekten de ulike alternativene vil ha på støynivå på utendørs oppholdsarealer også legges til grunn for vurdering av de ulike alternativene.
- Konsekvensutredningens sammenligningsgrunnlag forutsetter at planen for støyskjermingstiltak som nå er under behandling godkjennes og at de tiltakene som foreslås faktisk blir gjennomført og får forventet effekt. En kan ikke uten videre sammenligne de ulike alternativene med tanke på støynivå innendørs, før en vurdering av støyskjermingsplanen er gjort.
- Konsekvensanalysen legger opp til en videre prosess når det gjelder miljøoppfølgingsprogrammet og Fylkesmannen vil avvente det videre arbeidet med dette før vi avgjør om anleggsarbeidene vil utløse konsesjonsplikten.
- Konsekvensutredningen danner ikke et tilstrekkelig grunnlag for å trekke endelige konklusjoner vedrørende valg av alternativ.
- Fylkesmannen anser at utredningsplikten ikke er tilfredsstillt.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr. tiltaksdefinisjon, byutvikling og innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S, se generelle kommentarer s. 5 og 6.

Utredningsarbeidene har vist at en jernbanetunnel under Gamlebyen i stor grad vil ha negative konsekvenser for samfunnet. Konsekvensutredningen vil måtte avspeile denne situasjonen, og vil derfor gi et negativt bilde av tiltaket. Jernbaneverket mener balansen mellom de negative og positive konsekvensene er riktig ut fra hva resultatene av utredningsarbeidene

I utredningsprogrammet er det satt konkrete mål for innendørs støy. Programmet sier at tiltaket skal bidra til en vesentlig reduksjon i antall støyplagede personer, og at målet skal være å oppnå den laveste støygrensen i henhold til Miljøverndepartementets veiledende retningslinjer T-8/79. Det er gitt pålegg om beregning av støykoter for 65, 60 og 55 dB(A) ekvivalent utendørs støy, med nærmere angivelse av antall berørte boliger/leiligheter med støy over 55 og 60 dB(A) på utendørs oppholdsarealer.

Støykonsekvensene for de ulike alternativene er redgjort for i del II A, kap 4.4 og 4.5, og del II B, kap 4.4 og 4.5. På grunn av at det ikke har vært mulig å kartlegge nøyaktig hvilke leiligheter som benytter de forskjellige utendørsarealene, er det lagt til grunn at de leiligheter med støynivå over 55 og 60 dB(A) ved fasade også har samme støynivå på sine utendørs oppholdsarealer.

I høringsperioden har Jernbaneverket utført en tilleggsutredning om samvirke av støy fra flere kilder. Rapporten beregner sammenligningsgrunnlaget år 2010 og viser

støynivåene på utendørs oppholdsarealer for bebyggelsen mellom Schweigaardsgate og jernbanen på strekningen Oslo gate - St. Halvards gate. Rapporten konkluderer med at det er kun for de fasadene som vender direkte mot jernbanen at støybidraget fra jernbanen er større enn fra veitrafikken. For bebyggelsen nedenfor Harald Hårdrådes plass vil ekvivalent støynivå på utearealene mellom bebyggelsen og sporene ligge på mellom 55 og 60 dBA, mens det for bebyggelsen ovenfor Harald Hårdrådes plass vil ligge mellom på 60 og 65 dBA. I gaterommene mellom gårdene er det bidraget fra vegtrafikken som dominerer. Dette vil være situasjonen selv om busstrafikken i Schweigaardsgate reduseres til under halvparten av dagens trafikkmengde.

For utearealene mellom sporene og bebyggelsen langs Arupsgate vil jernbanestøyen være dominerende. Ovennevnte rapport og hovedplan for støytiltak langs eksisterende spor i Gamlebyen gir et tilstrekkelige bilde av støysituasjonen på disse utearealene. Disse viser at ekvivalent støynivå i hovedsak vil ligge på mellom 55 og 60 dBA.

Hovedplanen for støytiltak langs eksisterende spor i Gamlebyen som utgjør sammenligningsgrunnlaget, anbefaler tiltak nære kilden, som gir en reduksjon av støyen på utendørs oppholdsarealer i forhold til dagens situasjon.

Forslag til støyskjermingsplan for Gamlebyen er lagt til grunn for sammenligningsgrunnlaget i år 2010. I dette sammenligningsgrunnlaget ligger også prognoser for trafikkutvikling på jernbanen. Det er forutsatt at de foreslåtte støyskjermingstiltakene vil ha den planlagte effekt. Jernbaneverket er uenig med Fylkesmannen i at dagens støysituasjon uten Gardermotrafikken er en bedre målestokk for støytiltakene enn en situasjon i år 2010, som er sammenligningsgrunnlaget for de øvrige utredningstemaene.

I arbeidet med et evt. miljøoppfølgingsprogram tilpasset det alternativ som evt. velges for utbygging, må spørsmålet om konsesjonsplikt for anleggsdriften avklares.

3.2. Akershus Fylkeskommune

- Det foreligger pr. dato svært mange utbyggingsprosjekter innen samferdselssektoren i Oslo- og Akershusregionen. Det er viktig at disse prioriteres slik at jernbaneprosjekter med høyest nytteverdi bygges først, kfr. St.meld. nr.32 "Om grunnlaget for samferdselspolitikken".

- Akershus fylkesting har vedtatt at "Banestrekningene mellom Asker - Ski og Oslo er sterkt overbelastet, og det er påkrevet med en snarlig utbygging av to nye spor for å utnytte potensialet for flere togreiser i hele Oslo- og Akershusregionen. Utbyggingen av disse banestrekningene er svært lønnsomme enten det legges samfunnsøkonomiske eller bedriftsøkonomiske vurderinger til grunn.

Jernbaneverkets kommentar:

Uttalelsen fra Akershus fylkeskommune tas til etterretning.

3.3. Oslo kommune, Byutviklingskomiteen:

- Ut fra følgende forhold anser Oslo kommune at utredningsplikten ikke er oppfylt:

- I stedet for å følge opp Stortingets målsetting om å gjennomføre tiltak for byen og bydelen, har tiltakshaveren etter Oslo kommunes oppfatning lagt størst vekt på konsekvenser for jernbanedriften.
- Oslo kommune viser til at Stortinget ba om å få utredet tiltak som legger all jernbanetrafikk gjennom Gamlebyen i tunnel. Kommunen viser til at konsekvensutredningen ikke omfatter Østfoldbanen og nytt dobbeltspor Oslo - Ski på samme måte som de øvrige banene gjennom Gamlebyen.
- Tiltakshaveren har etter Oslo kommunes oppfatning ikke utredet mulighetene som tiltaket gir når det gjelder å forbedre sammenhengen i kollektivnettet og samordningen av areal- og transportutviklingen både lokalt og regionalt i Osloregionen. Oslo kommune anser konsekvensutredningens omtale av byutviklingsmulighetene for å være utilstrekkelig ved at det kun vurderes byutvikling på arealer som frigis som følge av tiltaket.

- Oslo kommune anser ingen av de utredete alternativene for å være fullt ut akseptable med hensyn til bomiljø, bymiljø, kulturminner, kollektivnettsforbedringer og byutviklingsmuligheter. I trykt vedlegg 1, s. 21 - 24, er det vist to traseer som Oslo kommune ønsker utredet videre. Det ene forslaget tar utgangspunkt i alt. S5 gjennom Minneparken, kombinert med en videreutvikling og forenkling av alt. N4 ved Brynseng. Det andre forslaget er i hovedsak en forenkling og justering av alt N4 både gjennom Gamlebyen og forbi Brynseng. Oslo kommune presiserer at det i det videre utredningsarbeidet må søkes etter løsninger der følgende legges til grunn:

- All jernbanetrafikk gjennom Gamlebyen må sees i sammenheng.
- Inngrepene i bomiljøet og kulturminnene i Gamlebyen må minimaliseres i anleggsfasen.
- Mulighetene for forenkling av jernbanedriften, f. eks. med færre spor, må vurderes.

Stortingets vedtak om å legge jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i tunnel forutsetter en driftsklar bane ved åpningen av hovedflyplassen. Etter kommunens oppfatning er det kun alternativ M1 som muliggjør dette, men M1 bryter med Stortingets forutsetning om at jernbanen skal gå i tunnel.

Selvaag-modellen kombinert med tiltak mot strukturstøy/vibrasjonsproblematikk og en permanent løsning av setningsproblematikken for bygningsmassen i Schweigaardsgate vil være en fullverdig løsning på kort sikt. Samtidig mener Oslo kommune det vil være riktig å utrede bygging av en permanent dyptunnel med ferdigstilling om 10 - 15 år, hvor det vektlegges de mulige arealgevinster som kan komme i Bjørvika som følge av dyptunnelvirkningene.

Oslo kommune mener derfor at tunnelløsningen som er lansert av Selvaag/Thorsnes bør vurderes nærmere, da denne etter all sannsynlighet kan ferdigstilles til hovedflyplassens åpning og dermed vil ivareta Stortingets forutsetninger.

Oslo kommune ønsker å bidra aktivt til å finne løsninger som kan realisere Stortingets vedtak om å legge jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i tunnel. Oslo kommune ønsker derfor et nært samarbeid i det videre plan- og utredningsarbeidet. Kommunen ønsker særlig å bidra faglig innenfor temaene bymiljø, byutvikling og utvikling av kollektivnett med kollektivknutepunkt i Oslo øst.

Tillegg 28.08.96:

Det bør legges til rette for etablering av et kollektivknutepunkt i Oslo øst med stopp for mest mulig av jernbanetrafikken, f. eks. ved Bryn/Brynseng.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr. tiltaksdefinisjon, byutvikling og innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S, se generelle kommentarer s. 5 og 6.

Jernbaneverket tar til orientering at kommunen går inn for å velge Selvaags lokkløsning som en løsning på kort sikt. Selvaags lokkløsning er kommentert på s. 33.

Da utredningen startet ble kommunens og Jernbaneverkets ledelse enige om at Oslo kommune skulle delta aktivt i utredningen. En egen koordineringsgruppe mellom Plan- og bygningsetaten og Jernbaneverket, med bistand fra bl. a. Beboerforeningen, kulturminnemyndighetene og MGO har hatt møter annenhver uke. I utredningens løp har over 20 forskjellige alternativer vært vurdert og utvelgelsen av alternativer for konsekvensutredning har vært gjort i samråd med denne koordineringsgruppen. Den videre planlegging etter Stortingets behandling, vil måtte foregå i nært samarbeid med Oslo kommune som arealplanmyndighet.

Jernbaneverket stiller seg positive til og bidrar gjerne til en utredning om mulighetene for et kollektivknutepunkt i Bryn/Brynsengområdet.

3.4 Oslo kommune, bydel 8, Nordstrand:

- Bydelsutvalget finner ingen grunn for å uttale seg nærmere i høring, da saken ikke vil berøre bydel 8 Nordstrand.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til orientering.

3.5 Lørenskog kommune, formannskapet:

- Formannskapet mener det bør legges stor vekt på å finne løsninger som ikke reduserer kvaliteten på kollektivtilbudet og svekker jernbanens konkurranse i forhold til bruk av privatbil.

Jernbaneverkets kommentar:*Tas til orientering.*

4. ORGANISASJONER:

4.1. Norges Naturvernforbund:

- Naturvernforbundet går i mot de foreslåtte planene om tunnel under Gamlebyen p.g.a. at man ikke kan se at investeringene står i forhold til hva man oppnår av forbedringer.

- Naturvernforbundet går inn for en samlet plan for omfattende støytiltak langs eksisterende spor som samtidig omfatter andre forhold som påvirker bomiljøet i Gamlebyen. Dersom det er mulig å skaffe midler ved hjelp av bompenger eller skrinlegging av veiprojekter, mener Naturvernforbundet det er mulig med større investeringer i Gamlebyen for å bedre bomiljøet.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til etterretning.

4.2. Gamlebyen Beboerforening

- Samferdselsdepartementets tiltaksdefinisjon og målformuleringer samsvarer ikke med Stortingets vedtak og har redusert muligheten for å få fram et godt tunnelalternativ.

- Stortingets hovedmålsetting for prosjektet - å bedre bomiljøet i Gamlebyen og å fremme en positiv byutvikling - er ikke tatt tilstrekkelig hensyn til i utredningen.

- Behandlingen av sammenligningsgrunnlaget - åpen trase gjennom Gamlebyen - er så mangelfull at det grenser til det uansvarlige i forhold til beboerne i Gamlebyen.

- Utredningen har en stor svakhet ved at nytt dobbeltspor Oslo - Ski gjennom Gamlebyen ikke er utredet samtidig. Dette kompliserer muligheten for en helhetsløsning for all jernbanetrafikk gjennom Gamlebyen.

- Et søndre alternativ kan utvikles og gis bedre traseføringer enn i foreliggende alternativ.

- Gardermobanen kan benytte nåværende tunnel som bygges fram til Etterstad, og deretter føres inn i fjellet syd for Lodalen.

- Hovedbanen kan krysse Gardermobanen og T-banen ved Brynseng, og forbindelse fra Østfoldbanen mot nord kan legges inn på Hovedbanen syd for Bryn.

- Antall spor ut fra Oslo S og gjennom Minneparken bør også på lang sikt kunne reduseres til 3 + 3.

- Eksisterende trase for Østfoldbanen gjøres om til lokal kollektivtrase mellom Hauketo og Oslo sentrum, og kan dermed legges utenom Minneparken.

- Fjerngodstrafikken bør på sikt legges utenom Oslo S og tunnelen gjennom sentrum.
- Det samfunnsøkonomiske regnskapet er ikke dekkende som uttrykk for samfunnsøkonomisk nytte. Inntektssiden knyttet til bomiljø, arealbruk, byutvikling og kulturmiljø er svært mangelfull.

- Foreløpig anbefalt alternativ M1 som forutsetter jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i dagens åpne trase har dårligst måloppnåelse med hensyn på bomiljø, arealbruk, byutvikling, kulturmiljø og bylandskapet.

- Begrunnelsen for å flytte jernbanen fra eksisterende trase ligger i miljømessige og byplanmessige forhold i Gamlebyen.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr. tiltaksdefinisjon, byutvikling og innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S, se generelle kommentarer s. 5 og 6.

Konsekvensutredningens sammenligningsgrunnlag baserer seg på dagens situasjon fremskrevet til år 2010. Kjente og sannsynlige utviklingstrekk er lagt til grunn, men uten at Jernbaneverket har vært villig til å begi seg ut på gjetninger. Dagens og framtidige trafikkmengder, samt de støyskjermingstiltak som planlegges gjennomført før Gardermobanen settes i gang, er lagt til grunn for den støysituasjon som alternativenes virkninger sammenlignes med. Bomiljø og helseforhold er beskrevet i sammenligningsgrunnlaget ut fra dagens situasjon. I og med at det ikke er vedtatt langsiktige planer og strategier for utviklingen i området, har Jernbaneverket funnet det vanskelig å anta større endringer i disse forholdene.

Gamlebyen beboerforening ønsker et alternativ som i hovedsak er identisk med alt.S4, som ikke ble videreført i KU-rapporten. Eneste forskjellen er at beboerforeningens forslag trekker Hovedbanen innom området Bryn/Brynseng. De søndre alternativene er ikke samfunnsmessig lønnsomme og vil medføre negative konsekvenser for jernbanetrafikken. Imidlertid er Jernbaneverket i likhet med VBB av den oppfatning at alternativene i søndre korridor har et visst utviklingspotensiale, slik at gjennomførbarheten på lang sikt bør studeres nærmere, dersom Stortingets behandling tilsier det.

M.h.t spørsmål om avlastning av hovedbanen vil Jernbaneverket sette i gang utredningsarbeid knyttet til en såkalt nordtangent gjennom Oslo. Om en slik eventuell avlastingsbane skal benyttes til godstransport, persontransport eller begge deler, og om den i det hele tatt skal gjennomføres, kan først avklares gjennom en omfattende planprosess.

VBB mener at flere pendeltog m.v medfører behov for endringer i dagens sporplan på Oslo S. Det er mulig dette kan bli situasjonen på svært lang sikt, men i lang tid framover vil den trafikkmessige ubalansen mellom øst og vest medføre behov for å snu tog på Oslo S. Årsaken til denne ubalansen er i hovedsak at flere baner skal inn fra øst med dertil hørende flettebevegelser og kryssinger. Ombygging av Oslo S har dessuten vesentlige anleggs- og driftsmessige konsekvenser som hittil ikke er utredet.

Beboerforeningen mener det er tilstrekkelig med 6 spor ut fra Oslo S, og nevner i denne forbindelse Hovedbanen, Gjøvikbanen, Gardermobanen og Østfoldbanen. Ut fra dette kan det synes som om beboerforeningen har glemt nytt dobbeltspor Oslo - Ski samt Lodalssporene. Med disse i tillegg, er det i alt 6 baner som skal inn til Oslo S med dertil hørende flettebevegelser og kryssinger. Det store antall baner og flettingen mellom disse er årsaken til at man ikke kan klare seg med færre enn 10 spor. Skal man kunne redusere antall spor inn mot Oslo S, vil dette betinge at de 2 plans sporkryss som allerede er etablert på Oslo S må flyttes lenger ut fra stasjonen. For ikke å øke kjøretiden må sporkryssene da dimensjoneres for høyere hastigheter, noe som medfører at de blir mer plasskrevende. Det er trolig at man i et slikt tilfelle bare flytter mange av problemene i Gamlebyen til andre steder.

For kommentarer ang. nytte- kostnadsanalysen, se pkt. 0.4, s.6.

4.3. LO i Oslo:

- LO i Oslo mener alternativ S3 med sporforbindelser til Lodalen og alternativ S5 er akseptable og at disse må utredes nærmere. Primært går LO inn for S3 med sporforbindelser til Lodalen.

- LO i Oslo etterlyser en utredning av hvilke konsekvenser og muligheter tiltaket har for godstransport til næringsvirksomhet i området., og hvilke miljømessige konsekvenser dette kan gi.

- Dessuten mener LO i Oslo at et eventuelt vedtak om alternativ M1 må følges opp med en vurdering av helhetsløsning i Gamle Oslo med forpliktende framdriftsplan og at det settes av tilstrekkelig med midler for å begrense skadevirkningene av tiltaket. Deretter må et eventuelt vedtak følges opp med forpliktende vedtak om ytterligere opprusting av bydelen.

Jernbaneverkets kommentar:

I alternativ S3 krysser ny Østfoldbane under Hovedbanen i Minneparken. Lodalsforbindelsen avskjæres i dette alternativet på grunn av at Hovedbanen og Gardermobanen kommer skrått ned gjennom Lodalen og inn i eksisterende sporkorridor i Minneparken samt at ny Østfoldbane kommer ett nivå lavere i det samme området. Videre blokkeres en eventuelt ny Lodalsforbindelse av eksisterende Østfoldbane og fordi sporområdet i Lodalen allerede er trangt. Det måtte forutsettes påkopling i Lodalen i området hvor eksisterende Lodalsforbindelse krysser under Gjøvikbanens godsspor, og da ville ikke sporene være kjørbare på grunn av ekstrem vertikalgeometri. Konsekvensene av å forutsette Lodalsforbindelsen opprettholdt ville være at Hovedbanen og Gardermobanen måtte krysse Minneparken og Oslo gt. i terrengnivå. Dette gjør forbindelsen umulig.

Konsekvensene for togavviklingen på de ulike banene er utredet, uten at det er skilt mellom person- og godstransport. Ingen av alternativene medfører noen forbedring

for togavviklingen, men flere alternativer vil forringe togavviklingen. Tunnelalternativene avskjærer i stor grad både eksisterende og mulighetene for nye industrisportilknytninger. De midtre alternativene vil gi samme muligheter til industrisportilknytninger som man har i dag. I del IIA, kap. 2.3, er det beskrevet spesifikt hvilke områder som evt mister industrisportilknytning.

Jernbaneverket/NSB arbeider kontinuerlig med å utvikle markedet for godstransport på jernbane. I dette arbeidet ligger også utredning av nye spor for å øke kapasiteten. Jernbaneverket vil i 1997/1998 sette i gang utredningsarbeid knyttet til en såkalt nordtangent gjennom Oslo. Om en slik eventuell avlastingsbane skal benyttes til godstransport, persontransport eller begge deler, og om den i det hele tatt skal gjennomføres, kan først avklares gjennom en omfattende planprosess. I det videre plan- og utredningsarbeide omkring innføringen av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S vil godstransporten fra Østfoldbanen til og gjennom Oslo bli utredet. I forbindelse lokaliseringen av framtidig havn vil spørsmålet om tilgjengelighet for godstog være sentralt.

4.4. Fortidsminneforeningen:

- Konsekvensutredningen for jernbanetunnel gjennom Gamlebyen ivaretar ikke hensynet til en etterrettelig og skjønnsom fremstilling mht. spørsmålet om kulturminner/kulturmiljøer. Saksframstillingen er på flere punkter ikke i samsvar med de faktiske forhold, eller egnet til å fortegne sakens realiteter.

- Jernbaneverkets anbefaling av alt. M1 innebærer ingen fordeler verken for kulturminner/ kulturmiljøet eller bydelen som helhet og utelukker mulighetene for en overordnet positiv byutvikling i området. Det reises tvil om at vibrasjonsdemping av banelegemet kan foretas uten arkeologiske utgravninger. Kulturlagenes utstrekning i de foreslåtte anleggsområdene er ikke klarlagt og tidsrammene for arkeologiske undersøkelser kan derfor vise seg å bli mer omfattende enn beskrevet. Forholdet til kulturminnevernet er ikke berørt i konsekvensutredningens konklusjon.

- Det bes om at den videre behandling av konsekvensutredningen for jernbanetunnel under Gamlebyen stilles i bero til konsekvensutredningen for ny trase Oslo - Ski er ferdigstilt. En samlet vurdering må foretas på bakgrunn av en mer objektiv og mindre fortegnet framstilling av konsekvensene for de berørte kulturminneverdier/kulturmiljøer enn hva som er tilfelle i den foreliggende konsekvensutredningen.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S, se generelle kommentarer s.5.

Utredningen av jernbanetiltakets konsekvenser for kulturmiljøet har vært underkastet en uavhengig kvalitetssikring av Norsk institutt for kulturminneforskning - NIKU. NIKUs hovedkonklusjon på kvalitetssikringen er som følger: Det er ikke avdekket vesentlige forhold som gir grunn til å betvile de fremsatte påstander eller nøytraliteten i utredningsarbeidet.

Alt M1 vil, under de forutsetninger som er lagt til grunn for utredningen, ikke endre forholdene for kulturmiljøet i Gamlebyen. Alternativet åpner ikke nye muligheter for å ruste opp kulturmiljøet og gir små byutviklingsmuligheter ut over opprusting av utomhusarealer. Imidlertid er det forutsatt at alt. M1 ikke skal medføre inngrep i kulturlagene og dermed heller ikke forverre situasjonen i forhold til sammenligningsgrunnlaget. Jernbaneverket har arbeidet videre med dette spørsmålet i høringsperioden. Konklusjon er at den løsning som er beskrevet i konsekvensutredningen i verste fall kan medføre utgravninger over en lengde av 80 - 100 m. Imidlertid er det en naturlig del av den videre planlegging, dersom alternativ M1 blir valgt for utbygging, å søke etter alternative tekniske løsninger som reduserer konstruksjonshøyden og dermed behovet for utgravninger. Norges Geotekniske Institutt har på oppdrag fra Jernbaneverket satt i gang et utviklingsarbeid for å se nærmere på det teoretiske grunnlag for vibrasjonsdempende betongbjelker.

Dersom forutsetningen skulle vise seg å ikke holde, vil likevel omfanget av arkeologiske utgravninger ved alt. M1 være små sammenlignet med øvrige alternativ. Utgravninger vil medføre forstyrrelser på togdriften, økning i kostnader og forlenget byggetid. Imidlertid er forskjellen mellom alt M1 og de andre alternativene så stor, at dette neppe vil forrykke den innbyrdes rangering mellom alternativenes samfunnsmessige nytte.

Det knytter seg usikkerheter til kulturlagenes omfang innenfor deler av influensområdet. På grunn av årstiden utredningen har pågått og de knappe tidsrammer som har vært stilt til rådighet har det ikke vært mulig å gjennomføre f. eks. prøvestikk i området.

Usikkerheten avspeiler seg også i konsekvensutredningens del IIB, kap. 5.3, der kostnadstall er angitt som intervaller ut fra de arealer som er anslått og der tidsforbruk er angitt som et minimumsanslag.

Nærmere undersøkelse av kulturlagenes omfang vil være en del av den videre planlegging av det alternativ som velges. Dette for å kunne utarbeide fremdriftsplaner og mer nøyaktige kostnadsberegninger, og som bakgrunn for å fremme en evt. frigivelsessøknad overfor kulturminnemyndighetene.

- Jernbaneverkets foreløpige vurderinger baserer seg på tre hovedkriterier:

- *måloppnåelse på Jernbaneverkets driftsforhold*
- *samfunnsøkonomisk nytte*
- *øvrige ikke prissatte konsekvenser*

Kulturminner og kulturmiljø inngår som en del av de samfunnsøkonomiske beregningene i form av byggetid og kostnader. I tillegg inngår forholdet til kulturminner og kulturmiljø som en del av de ikke prissatte konsekvensene.

4.5. Landsutvalget for jernbane:

- Støtter billige, enkle og effektive støytiltak gjennom Gamlebyen. Ber om at andre, langt viktigere prosjekter heller prioriteres.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til etterretning.

4.6. Næringslivets Hovedorganisasjon:

- Ser det som viktig at en eventuell tunnel ikke medfører forsinkelser i forhold til den nye flyplassen. Reisekostnader til og fra Gardermoen må ikke øke som følge av tunnel under Gamlebyen.

- Viser til Transportbrukernes fellesorganisasjon uttalelse om Norsk jernbaneplan, der det påpekes at en jernbanetunnel under Gamlebyen ikke bør belastes Jernbaneverkets budsjett. Dersom nye midler ikke kan skaffes, kan prosjektet kunne forskyve eller stoppe prosjekter som er viktige for Jernbaneverkets brukere.

Jernbaneverkets kommentar:

Tas til etterretning.

5. POLITISKE PARTIER:

5.1. Gamle Oslo Arbeiderparti:

- Konsekvensutredningen tar utelukkende for seg like snevre alternativ for tunnel for kun å løse problemene som et lokalt nærmiljøtiltak.
- Foreslår at det utredes en sammenhengende dyp tunnel fra Bryn til Skøyen.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr. tiltaksdefinisjon, se generelle kommentarer s. 5.

Gamle Oslo Arbeiderpartis forslag ble fremmet tidlig i utredningsprosessen, og vurdert å ligge utenfor tiltaksdefinisjonen og utenfor det oppdraget Stortinget ga ved sitt vedtak om å løse problemene for Gamlebyen. Se forøvrig Samferdselsdepartementet/Jernbaneverket: Oppsummering fase 1/utvelgelse av alternativer til fase 2(utredning) - dokumentasjon - februar 1996, Kap. 5.2.5, s.33 og 34.

5.2. Rød Valgallianse

- Utredningen gir ikke tilfredsstillende svar på hva de forskjellige alternativene betyr for miljø og byutviklings spørsmål.
- Utredningen legger til grunn og vektlegger svært underordnede og helt andre spørsmål enn det Stortinget la til grunn for sitt vedtak.
- Det må arbeides videre med tunnelalternativer i søndre korridor for å finne en optimal løsning. Alternativet må ikke hindre bruk av Lodalen som driftsbanegård.
- Utredningen er ikke fullstendig fordi innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S ikke er med.
- Oppgaven med utredning/bygging av Gamlebyentunnel bør overføres til en settestatsråd i samarbeid med Oslo kommune og jernbaneverket.

Jernbaneverkets kommentar:

For kommentarer vedr. innføring av nytt dobbeltspor Oslo - Ski til Oslo S, tiltaksdefinisjon og byutvikling, se generelle kommentarer s. 5 og 6.

Øvrige kommentarer tas til orientering.

6. PRIVATE:

6.1. Jens Jakobsen:

- Ønsker en innbygging av jernbanen nærmest innslaget til Gardermobanens tunnel ved Etterstadsletta og fra vestre ende av Gardermobanens bru over Gjøvikbanen og 100 - 200 m vestover.

Jernbaneverkets kommentar:

Det vises til kommentarene til Selvaags forslag til lokkløsning s. 33.

6.2. Siv.ark Matz L. Risberg:

- Utredninger/vedtak vedrørende Gardermobanen har foregått i feil rekkefølge, og spørsmålsstillingen burde vært som følger:

- Gir en eventuell bygging av Gardermobanen uakseptable virkninger for det miljø som berøres av banen? Hvis ja:
- Kan disse uakseptable virkningene elimineres på en økonomisk gjennomførbar måte og uten skjebnesvangre følger for den øvrige jernbanetrafikk?
- Bør en jernbane bygges som tilbringertjeneste til en ny hovedflyplass?

- Spørsmål 2 er det desidert viktigste, og svaret må være ja dersom tiltak skal komme på tale.

- Har ingen tro på at trafikkbortfall kan gjenvinnes i driftsfasen.

- Flyplassstogene er støysvake med lette boggier, og vil bidra langt mindre til støybildet enn eksisterende trafikk.

- Nedlegging av Tøyen holdeplass er ikke nevnt som negativ konsekvens ved alt. N1 og N 4, og for N4 vil en ny terminal på Bryn åpne for reiserelasjoner mellom Oslo sør/Follo og Oslo nord/Romerike/Gardermoen. Dette gir i tillegg muligheter for direkte overgang mellom Østfoldbanen og hovedbanen.

Angående alt. M1/M2 ses det bort fra at støyskjermer/tunneler gjør togreisen adskillig mindre attraktiv. Når Statens vegvesen nå legger vekt på reiseopplevelsen for bilistene er det avgjørende at Jernbaneverket og andre kollektivtrafikksselskaper legger vekt på det samme.

- Alternativet fra Gamle Oslo AP om nedgraving av Oslo S var kanskje en mulighet under prosjekteringen av Oslostunnelen, men er nå helt urealistisk.

Jernbaneverkets kommentar:

Risberg trekker fram mange av de momenter Jernbaneverket har lagt vekt på i konsekvensutredningen.

Med dette som bakgrunn tas merknadene til orientering.

6.3. Olav Selvaag:

Olav Selvaag mener de alternativene som er framstilt i konsekvensutredningen ikke er akseptable grunnet:

- a. de enorme kostnadene for selve byggingen men også for de indirekte kostnadene som påføres samfunnet ved byggingen og gjennomføringen.
- b. at ingen av alternativene kan stå ferdig før åpningen av Gardermobanen. (det må gjøres kostbare midlertidige tiltak for å sikre miljøet i Gamlebyen i anleggstiden, som neppe har noen verdi etter at den nye banetraséen er ferdig.)
- c. at anleggsperioden blir så lang at regionens trafikktenester og vekstevne svekkes.
- d. at miljøet i Gamlebyen og andre steder vil lide pga. en lang og opprivende anleggsperiode.
- e. at pengene som eventuelt brukes kan nyttes på langt bedre miljøtiltak.”

Selvaag presenterer et forslag til lokkløsning som han mener på langt bedre og mer kostnadseffektiv måte vil løse både de jernbanetekniske og miljøtekniske oppgavene. Forslaget medfører at:

1. prosjektet kan stå ferdig i god tid før Gardermobanen åpnes. Kort byggetid. Såvel beboerne som Jernbaneverket vil bli lite sjenert i byggetiden.
2. dagens trafikk- og spormønster kan opprettholdes,
3. kulturlagene i grunnen ikke skades,
4. ingen hus rives,
5. dagens sjenerende trafikkspærre forsvinner til fordel for et fredelig parkområde for rekreasjon og lek.”

Selvaag presenterer lokkløsningen over dagens spor gjennom Gamlebyen slik:

- Nåværende jernbanetrasè og jernbaneanlegg beholdes uforandret,
- Ingen graving
- Ingen konflikt med kulturlagene
- Ingen riving av hus
- Lokket inkl. nyttelasten hviler på betongsåler oppå nåværende terreng.
- Bærende hoveddragere i stål som spenner over alle 4 spor.
- Langsgående elementer mellom hoveddragerne i spennbetong.
- Nødvendige oppfyllinger bestående av skumplast (superlette masser).
- Fyller opp terreng til underkant vindu 1. etg. der hvor dette er naturlig.
- Lys- og solforhold i leilighetene som i dag med unntak der hvor det blir nødvendig å blende 1. etg.
- Bruken av arealene oppe på lokket står åpent.

- For å dempe vibrasjonene anbefales peling med borede pelar for bolighusene som kan gjennomføres etter at tunnelen er utført.
- For å hindre uttørring av kulturlagene sikres grunnvannstanden på nåværende nivå ved å føre regnvann via tunneltak og ned i grunnen evt. supplert med tilførsel av vann som infiltreres grunnen.
- Høyde mellom skinner og kjøreledning 4,80 m.
- Kostnader 190 mill. kr. eksklusiv signalanlegg, kontaktledningsanlegg og refundamentering av bebyggelsen.
- Anleggstid fra april 1997 - desember 1997.

Etter høringsfristens utløp har Jernbaneverket hatt møter med Selvaag der Selvaag har fremlagt mer detaljerte opplysninger om innhold og forutsetninger for løsningsforslaget.

Jernbaneverkets kommentar:

Jernbaneverket har i flere møter drøftet forslaget med Selvaag, og Jernbaneverket vurderer Selvaags lokkløsning rent byggt teknisk som gjennomførbar.

Konsept

Forslaget som er fremlagt er et ideprosjekt, det er derfor usikkerhet knyttet til en rekke forhold for å realisere løsningen.

Forslagsstilleren fremhever ferdigstilling innen oktober 1998 som et av de viktige fortrinn med løsningen. Jernbaneverket har forpliktelse på å tilfredsstillende innføres støykrav i Gamlebyen innen okt 1998. Det foreligger egen tiltaksplan for dette til godkjenning. Deler av tiltakspakken er allerede påbegynt, noe som er omforent med Oslo kommune.

*Selvaag forutsetter at konstruksjonen blir så lett at setningsproblemer ikke krever peling av selve konstruksjonen (inkludert oppfyllingsmassene) eller refundamentering av tiliggende bygninger. Antikvariske myndigheter har ikke gitt tilsagn om det vil bli tillatt oppført en slik konstruksjon. Dersom tillatelse gis uten forutgående arkeologiske utgravninger, vil det være under forutsetning av at kulturlagene under traseen ikke blir berørt eller påvirket av uttørring eller på annen måte. Selvaag har ikke gitt garantier for at dette ikke kan skje. Dersom konstruksjonen blir tillatt oppført, er det i tillegg en klar forutsetning at konstruksjonen er **midlertidig**, slik at kulturlagene seinere vil være tilgjengelige når den blir fjernet.*

*Lokkløsningen som er utredet i konsekvensutredningen, alternativ M2, er en **permanent** løsning fordi den skulle være fullt ut valgbar i sammenligning med tunnelalternativene. Omfanget av M2 skyldes målsetting om bedre bomiljø, byreparasjon og ikke minst full arkeologisk utgraving av kulturlagene under sporene. Dette krever provisoriske spor som igjen krever riving av 20.000 kvm boligareal. Denne tildels dramatiske årsak-virkningskjeden som forårsakes av krav om full arkeologisk utgraving forutsettes unngått i Selvaags forslag. I M2 forutsettes gjenoppbygging av boliger etter at de arkeologiske utgravningene er gjennomført.*

Selvaags løsning bygges ved at samtlige spor i Gamlebyen stenges 4 timer pr natt i byggeperioden på 7-9 mnd.

Følgende usikkerheter vedr lokk-konseptet kan være av betydning:

Usikkerhet med fremdrift:

- Reguleringsplanendring av trase og tilgrensende arealer, godkjenning av ombygging av boliger
- Byggteknisk godkjenning av konstruksjon som jernbaneanlegg
- Godkjenning for brann, sikkerhet og beredskap
- Riksantikvarens tillatelse for oppføring av konstruksjonen uten arkeologiske utgravinger
- Godkjenning for nattarbeid 4 timer pr natt i 7-9 mnd.
- Godkjenning for brann, sikkerhet og beredskap ved oppfylling av lette fyllmasser av kunststoff i opp til 3. etasje mot boligene
- Endelig vurdering av setninger
- Anleggsgjennomføring, forutsetningen om 4 timer pr natt.

Flere av ovennevnte forhold har en usikkerhet som langt overskrider det som er vurdert inn i Selvaags fremdriftsanslag. Dette forutsetter endelig godkjenning av alle offentlige myndigheter senest november 1997.

Det er forutsatt at nytt kabelkanalanlegg for Gardermobanen gjennom Gamlebyen er ferdig 1.5 97. Dette kan påvirke fremdrift og anleggsgjennomføringen for Selvaags lokkløsning.

Usikkerhet med omfang

Selvaag har gitt garantier for at konstruksjonen blir så lett at fundamentering i kulturlag under sporene eller refundamentering av bygninger ikke er nødvendig pga setningsproblematikken. Garantien er gitt tidsavgrenset til de 3 første årene etter ferdigstilling. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til hvorvidt konstruksjonskravene av jernbanetekniske eller brann/sikkerhetsmessige grunner overskrider de totale vektforutsetningene for lokkonstruksjonen. Setningsskader forårsaket av konstruksjonen og/eller fyllmasser, kan dermed kreve peling av lokket eller bygningene som vil penetrere kulturlagene. Dette vil kreve mer eller mindre omfattende arkeologiske undersøkelser/utgravinger før bygging.

Anleggsfasen

Akseptable driftsforhold i anleggstiden er et svært viktig vurderingskriterium for Jernbaneverket for vurdering av lokkløsningen og alle utredede tunnelalternativer.

Lokket krever ikke sporomlegginger på Oslo S eller gjennom Gamlebyen. Rent anleggsteknisk har Selvaag anvist et byggeteknisk gjennomførbart alternativ med tre angrepspunkter og riggplasser mellom Munkegt 9 og 11, Klostergt og St Halvardsgt.

Jernbaneverket vurderer det av driftshensyn er uforsvarlig å frigi alle 4 jernbanespor gjennom Gamlebyen i en sammenhengende 4-timersperiode hvert døgn i 7-9 mnd selv i lavtrafikkperioden 0100-0500. Jernbaneverket vil peke på stor risiko for

driftsavbrudd utover de 4 timene slik at linjen ikke er driftsklar når morgentrafikken kommer på for fullt.

Ingen av de øvrige utredningsalternativene forutsetter brudd på alle 4 spor samtidig.

Driftsfasen

Konstruksjonens nødvendige volum vil sette store krav til utforming for å kunne gi tilfredsstillende bomiljø. Tiltaket vil grovt sett eliminere problemet med luftstøy. Selvaags forslag om parkmessig opparbeidelse burde vurderes opp mot en mer urban og stedstilpasset utforming. Jernbaneverket vurderer det som svært diskutabelt om dette gir et positivt bidrag til bomiljøet utover en klar støydempende effekt.

Terrrengtilpasningen betinger en oppfylling av sidearealene opp til 3. etasjenivå på det meste.

Vibrasjonstiltak er ikke med i forslaget.

Ved utformingen av konsekvensutredningens alternativ M2 ble krav til volum ved en lokkløsning drøftet inngående med beboerforeningen, bydelsadministrasjonen, plan- og bygningsetaten og kulturminnevernet. Konklusjonen ble at en lokkløsning måtte sees i sammenheng med bebyggelsen langs Schweigaardsgate og Arupsgate for å utrede en løsning som ansees som mest realistisk og positiv i forhold til bomiljø og byutvikling.

For arealbruk og potensiale for byutvikling utover traseområdet vil effektene ikke være vesentlig forskjellig fra alternativet med fortsatt drift i dagens trase.

Jernbaneverkets konklusjon

Selvaags løsning kan ikke anbefales fordi det er knyttet for høy usikkerhet til forslaget. Dette gjelder om konseptet kan gjennomføres slik som beskrevet mht fremdrift, ombygging av leiligheter, konstruksjonens innpassing i bomiljøet, og fritak fra arkeologiske utgravninger.

Anleggsgjennomføringen har forutsetninger om driftsavbrudd som Jernbaneverket vurderer som uakseptable. Videre vil Jernbaneverket peke på den store risikoen som ligger i eventuelle uforutsette driftsavbrudd for et anlegg som legger beslag på alle jernbanespor gjennom Gamlebyen. Se forøvrig kommentaren til Multiconsults forslag.

6.4. Multiconsult A/S:

- Multiconsult AS foreslår en hvelvformet lokkløsning med en grønn og parkmessig behandling av overbygningen kalt "Parkryggen". Multiconsult AS presenterer en løsning med en kostnad på 200 mill. kr., byggetid ca. 1 år, små ulemper for togdriften i anleggsperioden. Lokket strekker seg fra Oslogt. til St Halvardsgt. og vil være ca. 21 bred og 9 m høy. Det vil etableres av betongelementer som støtter mot hverandre i toppunktet til et 3-leddet buehvelv med strekkbånd. Fundamentbjelkene langs

hvelvsidene forutsettes fundamentert til fjell. Løsningen krever demontering av eksisterende kontaktledningssystem og signalanlegg og opphengning av dette i nytt arrangement inne i hvelvet etter hvert som elementmontasjen skrider fram. Opphengsarrangementet kombineres med strekkbånd for hvelvbuen.

- Støyen vil bli redusert med ca. 50 dBA. Det er ikke lagt inn spesielle tiltak mot vibrasjoner og strukturlyd.

- Beplantning etableres dels i kasser eller renner langs på de bratte sidene og dels som sammenhengende plantefelt på de slakere partiene. Konstruksjonen kan visuelt trekkes inn i bebyggelsens gårdshager og man kan utnytte overgangen mellom konstruksjonen og eksisterende terreng til nyttehager, lekeareal etc. Gangveier kan legges over lokket.

Jernbaneverkets kommentar:

Jernbaneverket har også avholdt møte med Multiconsult.

Løsningen forutsetter penetrering av kulturlag med peler. Det er meget sannsynlig at dette vil kreve arkeologiske utgravinger/undersøkelser av ukjent omfang. Dette gir betydelige usikkerheter om omfang, anleggsgjennomføring, kostnad og fremdrift.

En del av usikkerhetene med prosjektet er sammenlignbare med Selvaags forslag og vi viser til vår kommentar til Selvaag for en gjennomgang av disse.

Anleggsgjennomføringen forutsetter ikke total driftsstans, men redusert drift i en ett - års anleggsfase. Det vil være uakseptabelt å innpasse anleggsgjennomføringen før 1999 ettersom hele strekningen mellom Asker og Etterstad har betydelige anleggsarbeider frem til 1999. Dette vil gjelde for alle lokkonstruksjoner.

Lokket inkluderer ikke terrengopparbeiding mellom konstruksjonen og tilgrensende bygninger, og må derfor sees som en midlertidig konstruksjon med svært problematisk innpassing av bygningsvolumet mellom husrekkene langs traseen. Tiltaket mot støy(lokkonstruksjonen) går etter Jernbaneverkets vurdering i stor grad på bekostning av øvrige bomiljøkvaliteter.

Jernbaneverket kan ikke anbefale løsningen.