

Temarapport

Nærmiljø og friluftsjnteresser

Høringsutgave mars 2011

Jernbaneverket
Sibliotek

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	2 av 67		

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsjnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 3 av 67</p>
---	---	---

Nytt Dobbeltspor OSLO – SKI
Plandokumenter med tilhørende konsekvensutredning
Oslo, Oppegård og Ski kommuner
TEMARAPPORT
Nærmiljø og friluftsjnteresser

Høringsutgave

00-A	Høringsutgave	29.03.2011	BO, HPJ	ER	TEV
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato:	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Follobanen Oslo– Ski Temarapport – Nærmiljø og friluftsjnteresser		Antall sider			
		67			
		Produsent	Asplan Viak AS		
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt: Oslo - Ski Parsell: Oslo S - Ski stasjon		Dokument nr. UOS00-A-36094		Rev. 00-A	
 Jernbaneverket		Dokument nr.		Rev.	

Utarbeidet av: [navn]
 2011/03/29

Fol 625.1 MBV Nyt

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	4 av 67		

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Nærmiljø og Friluftstinteresser	Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 5 av 67
---	--	--

Forord

Jernbaneverket ved Utbyggingsdivisjonen har gitt Asplan Viak AS i oppdrag å utarbeide konsekvensutredning i tilknytning til reguleringsplan for Nytt dobbeltspor Oslo – Ski.

Temarapport *Nærmiljø og friluftstinteresser* redegjør for hvilken betydning tiltaket vil ha for friluftsliv og nærmiljø innenfor planområdet og tilliggende områder. Fastsatt utredningsprogram har vært grunnlaget for utredningen.

Temarapporten er utarbeidet av arealplanlegger Berit Okstad og naturforvalter Hanne Porsholt Jensen og sivilarkitekt Esben Rude for Jernbaneverket med Terje Sten Vegem som oppdragsgivers representant.

Berit Okstad

Arealplanlegger

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	6 av 67		

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 7 av 67</p>
---	--	--

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	9
1 OM DELUTREDNINGEN	13
1.1 AVGRENSNING AV FAGOMRÅDET	13
1.2 BESKRIVELSE AV 0-ALTERNATIVET	13
1.3 TILTAKS - OG INFLUENSOMRÅDE.....	14
2 NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG RETNINGSLINJER	15
3 PLANPROGRAMMETS KRAV	17
3.1 OSLO KOMMUNE	17
3.2 OPPEGÅRD KOMMUNE	17
3.3 SKI KOMMUNE	17
4 METODE OG DATAGRUNNLAG.....	19
4.1 KILDER OG FELTARBEID / DATAGRUNNLAG.....	23
5 BESKRIVELSE AV TILTAKET	25
5.1 OSLO KOMMUNE	25
5.2 OPPEGÅRD KOMMUNE	33
5.3 SKI KOMMUNE.....	34
6 GENERELL BESKRIVELSE AV NÆRMILJØ- OG FRILUFTSINTERESSENE I TILTAKSOMRÅDET	37
6.1 OSLO KOMMUNE	37
6.2 SKI KOMMUNE.....	38
7 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR GJELDENE PLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESSER.	39
7.1 OSLO KOMMUNE	39
7.2 SKI KOMMUNE.....	43
8.1 OSLO KOMMUNE	45
8.2 SKI KOMMUNE.....	50
9.1 OSLO KOMMUNE	55
9.2 SKI KOMMUNE.....	59
10 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN.....	61
10.1 OSLO KOMMUNE	61
10.3 SKI KOMMUNE.....	64
11 REFERANSER OG KILDER.....	67

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og frilufsinteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	8 av 67		

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftstinteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 9 av 67</p>
--	---	---

SAMMENDRAG

Rapporten ser på nærmiljø og friluftstinteresser i Oslo og Ski kommuner. Oppegård blir ikke berørt og er derfor ikke med i utredningsdelen. Det er foretatt registreringer av områder for nærmiljø og friluftsliv. Lokalitetene er verdivurdert og konsekvensen av disse er vurdert.

Konsekvenser i anleggsperioden og konsekvenser av omfanget av tiltaket er beskrevet som grunnlag for konsekvensvurderinger. Støy kommer i egen temautredning, og er derfor kun kort beskrevet i denne rapporten.

Metode:

Konsekvensene er vurdert i forhold til Friluftsetatens naturdatabase, Direktoratet for naturforvaltning sin naturdatabase samt henvisninger. Metodisk bygger konsekvensutredningen på Statens vegvesen håndbok 140 (Statens vegvesen 2006).

Når det gjelder konsekvenser i forhold til gjeldende planer; Kommuneplan 2008, Kommunedelplan for torg og møteplasser, Grøntplan for Oslo, Forslag til grøntplan for Oslo, Byøkologisk program, Reguleringsplan for Sydhavna og Forslag til kommunedelplan for Alna Miljøpark, er disse beskrevet i kapittel B.3.2 og detaljert beskrevet i UOS00-A-36094 Temarapport Nærmiljø og Friluftsliv.

Tiltaket i Oslo med verdivurdering og konsekvenser:

Tiltaket i Oslo består av en ytterstrekning og en innerstrekning. Fra tunnelpåhugget i Ekebergåsen vil tiltaket ligge i tunnel. Innerstrekningen har to alternative innføringer til Oslo S; Østalternativet (Loenga 4lc1) og Vestalternativet (Loenga 4lc2).

I Østalternativet benytter utgående Follobane fra Oslotunnelen og utgående Follobane fra søndre sporgruppe, Østfoldbanens trasé gjennom Minneparken. Inngående Follobane føres under Loenga gjennom Klypen og splittes til buttspor og gjennomgående spor like sør for Bispegata.

Inngående Østfoldbane føres i fjelltunnel fra Sydhavna gjennom Ekebergåsen, videre i kulvert under Loenga og deretter føres sporene gjennom Klypen. Utgående Østfoldbane både fra buttspor og fra Oslotunnelen føres gjennom Klypen og over i dagens trasé fra Loenga.

I Vestalternativet følger sporene for utgående Follobanen eksisterende Østfoldbanekulvert til Loenga og grener deretter av sørover. Derfra går sporene videre i kulvert under bebyggelsen i Mosseveien til de treffer fjell og fortsetter i tunnel sørover.

Jernbaneverket ser mulighet for etablering av lokk i tilknytning til Østfoldbaneportalen ved Ladegården og over Klypen fra Bispegata til Østre strete. Lokkonstruksjonene har en merkostnad på 40-50 millioner kr og er ikke nødvendig for selve jernbanetiltaket. Jernbaneverket ser mulighet for å realisere lokkonstruksjonene som et positivt bidrag til byutviklingen i områdene.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	10 av 67		

Verdivurdering:

Tiltaksområdet består av relativt tett bybebyggelse med flere større og mindre grøntområder med ulike formål. Området omfatter flere lokaliteter som er registrert og vurdert. Lokaliteter med høy verdi er: Middelalderparken, Grønliåsen og turområdet Sørmarka. Lokalitetene med lavere verdi for friluftsinnteresser er: Ladegårdshaven, Minneparken, Gamlebyen gravlund og Nordstrand Bad (Furubråtveien).

Ytterstrekning

For både Grønliåsen og turområdet Sørmarka vil tiltaket gå i dyp tunnel og ikke gi noen konsekvenser for friluftslivsinnteresser.

Innerstrekning

Friluftsliv og nærmiljø vil ikke berøres i stor grad i Oslo, uavhengig av hvilken trasé som velges for innføringen til Oslo S. Tiltaket gir ingen konsekvenser for noen av lokalitetene.

Tiltaket er ikke i konflikt med eksisterende og planlagte gangveier.

Østalternativet

Østalternativet vil gå under deler av gravlundene i kulvert. Østalternativet vil ikke gi konsekvenser for friluftsinnteresser i området.

Vestalternativet

Vestalternativet medfører ikke konsekvenser for friluftsinnteresser i området.

Lokk i Klypen:

Et lokk mellom Middelalderparken og arealene øst for Klypen åpner for rekonstruksjon av middelalderterrenget og bedret tilgjengelighet avhengig av lokkets utstrekning og utforming. Tiltaket vil også gi Bydel gamle Oslo nye og bedre forbindelser til Middelalderparken. Etablering av lokk over Klypen gir muligheter for å utvikle Middelalderparken og tilgrensende områder. Lokkarealet tilsvarer ca 8 000 m². Tiltaket medfører muligheter for nye gangforbindelser i området. Dette gjelder først og fremst gangveier som skal føres over banetraséene

Lokk over Klypen vil gi store positive konsekvenser for Middelalderparken som friluftsområde.

Fortenget kulvert ved Ladegården:

Avhengig av lokkets utforming og utstrekning vil tiltaket medføre økt tilgjengelighet mellom Oslogate og Ladegårdsanlegget, og for områdene i bydelen generelt.

En utvidelse av kulvert over jernbanesporene ved Ladegården vil Ladegårdshaven vil gi middels stor positiv konsekvens for nærområdet.

Utvidelse av gravlund i Østre alternativ:

Frigjøring av jernbanespor og arealer ifm. eksisterende Østfoldbanetrasé mellom Geita bru og Dyvekes vei gir muligheter for utvidelse av gravlundene eller etablering av grøntdrag. En evt utvidelse av gravlundene vil kunne være større enn arealbeslaget tiltaket medfører.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Frilufsinteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 11 av 67</p>
---	--	---

Østalternativet medfører muligheter for byutvikling av ca. 7 000 m² vest for Gamlebyen gravlund. Det forutsetter at dagens Østfoldbanetrasé og tilliggende jernbanearealer frigjøres.

Utvidelse av gravlunden vurderes å gi middels positiv konsekvens.

Andre avbøtende tiltak:

Ingen ytterligere avbøtende tiltak er foreslått.

Rangering av alternativene

Ordinært tiltak:

Østalternativet og Vestalternativet rangeres likt da ingen av alternativene vil gi noen konsekvenser for frilufsinteresser i området.

Påvirkning ved lokk i Klypen og ved Ladegården:

Lokk i Klypen og tiltak ved Ladegården er like aktuelt for begge alternativene og påvirker ikke rangeringen. Vil gi positiv konsekvens for begge alternativene.

Påvirkning ved utvidelse av Gamlebyen gravlund:

Østalternativet rangeres foran Vestalternativet fordi Østalternativet medfører mulighet for å utvide gravlunden med ca 7000 m².

Tiltaket i Ski med verdivurdering og konsekvenser:

Tiltaket i Ski består av en østre innføring til Ski stasjon. Områdene mellom Langhus tettsted og Ski tettsted, vest for rv. 152, er i dag benyttet til landbruk, primært dyrka mark med noen skogteiger innimellom.

Av bebyggelse kan nevnes gårdene Endsjø og Roås, samt Langhus Hagesenter.

Tiltaksområdet ligger mellom Sørmarka og Hebekkmarka, som begge er viktige frilufsområder. En tverrgående skiløype forbinder de to markaområdene, og krysser jernbanen med bro ved Endsjø gård.

Adkomst over jernbanen til Endsjø gård vil opprettholdes, og tiltaket vil derfor ikke gi noen konsekvenser for skiløypen.

Tiltaket vil heller ikke gi noen konsekvenser for Sørmarka, da jernbanen vil gå i dyp tunnel.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftstinteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	12 av 67		

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 13 av 67</p>
---	--	--

1 OM DELUTREDNINGEN

1.1 Avgrensning av fagområdet

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforankring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig- og tettstednære uteområder, byrom, parker og friluftsområder.

Temaet omfatter friluftsinnteresser og befolkningens fysiske muligheter til å utøve friluftslivsaktiviteter.

I mange tilfeller vil nærmiljø og friluftsliv ha betydning for og berøre andre fagtemaer. For tema nærmiljø og friluftslivsinteresser er det definert følgende avgrensning:

- Områdenes betydning for trivsel, samvær og fysisk aktivitet for de som bor i eller er brukere av et område skal vurderes under tema friluftsliv. Områdenes visuelle kvaliteter behandles i temautredning for Landskap.
- Støy utredes i egen temarapport. Reduksjon av utearealenes kvaliteter på grunn av støy nivå og/eller støytiltak behandles i denne delutredningen.
- Oslo kommune setter krav til utredning av barns interesser. Dette tema blir behandlet i temautredning Byutvikling og arealbruk.

1.2 Beskrivelse av 0-alternativet

0 – alternativet representerer forventet utvikling gitt at tiltaket ikke gjennomføres. Det er tatt utgangspunkt i dagens trafikk og forventet vekst frem til sammenlikningsåret 2025. For jernbanetrafikken er NSBs ruteplan for 2012 grunnlaget. Alle pågående investeringstiltak, alle relevante tiltak i gjeldende NTP og andre tiltak i andre sektorplaner innenfor gjeldende NTP forutsettes gjennomført.

Oslo kommune

For Gamlebyen vil flere av de vedtatte planene ferdigstilles innen sammenlikningsåret. Nytt kryss til Sydhavna, nytt vegsystem i Bjørvika med flytting av trikk fra Schweigaardsgate til Bispegata og utbyggingen av Bjørvika. Dette vil gi endringer i trafikkbildet, men vil antakeligvis ikke gi redusert trafikk i Gamlebyen på sikt. Oslogate har i dag 5824 ÅDT i krysset Oslogate/Bispegata, Bispegata har 5900 ÅDT i samme område. Trafikken i gatenettet i Gamlebyen vil fortsatt være en barriere og medføre risiko trafiksikkerhetsmessig.

Kommunedelplan for Torg og møteplasser er godkjent, men det foreligger ikke noen konkrete planer for å gjennomføre dette tiltaket pr dags dato. Oslo torg vil derfor ikke være en del av 0 – alternativet.

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 14 av 67		

Oppegård kommune

Follobanen vil ligge i tunnel gjennom Oppegård kommune. Dersom tiltaket ikke gjennomføres vil biltrafikken på E6 øke siden jernbanen ikke har kapasitet til å dekke økningen i transportbehov. Turveien som krysser over E6 og skiløype under E6 vil få en redusert opplevelseskvalitet som følge av økt trafikk på E6.

Ski kommune

0 – alternativet i Ski er arealbruk avsatt i kommuneplanen samt at Follobanen ikke gjennomføres. I kommuneplanen er arealbruken i tiltaksområdet avsatt til LNF – område. Kapasiteten på dagens Østfoldbane er sprengt, og trafikkbildet her vil ikke endres i nevneverdig grad fram mot sammenlikningsåret.

1.3 Tiltaks - og influensområde

Tiltaksområdet består av alle områder som blir direkte påvirket av arealbeslag av den planlagte utbyggingen, dvs jernbanetrasé inklusive fyllinger, anleggsveier, massetak og deponi som er kjent på utredningstidspunktet.

Influensområdet er arealer utenfor det definerte tiltaksområdet som kan bli påvirket av det planlagte tiltaket og/eller har en betydning for vurdering av verdi og konsekvens innenfor tiltaksområdet.

Det forutsettes at støy fra tiltaket i driftsperioden ikke skal overskrive retningslinjer i T 1442. Det henvises til egen støyrapport for registreringer og data.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 15 av 67</p>
---	--	--

2 NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG RETNINGSLINJER

Friluftsliv

Mål for friluftslivspolitikken i Norge er gitt i Stortingsmelding 39 (2000-2001) *Friluftsliv - en vei til høgare livskvalitet* (MD 2001). Målsetningene i denne er følgende:

- Alle skal ha anledning til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig aktivitet, i nærmiljøet og i naturen ellers.
- Friluftsliv basert på allemannsretten skal holdes i hevd i alle lag av befolkningen.
- Barn og unge skal få anledning til å utvikle ferdigheter innen friluftsliv.
- Områder av verdi for friluftslivet skal sikres slik at det fremmer miljøvennlig ferdsel, opphold og høsting, og at naturgrunnlaget blir ivaretatt.
- Ved boliger, skoler og barnehager skal det være god tilgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grønnstruktur, med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.

I stortingsmeldingen framheves det også at for å opprettholde friluftslivet som en positiv verdi i samfunnet er det særlig grunn til å legge vekt på kvaliteter som fred og ro. Samtidig er det svært mange andre element ved friluftslivet som gir livskvalitet som selvstendige faktorer, i kombinasjon med hverandre og i kombinasjon med fred og ro (MD 2001).

Stortingsmelding 26 (2006-2007) *Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand* framhever at friluftsliv er et felles gode som må sikres som kilde til god livskvalitet, bedre folkehelse og bærekraftig utvikling (MD 2007).

Nærmiljø

Statlige myndigheter har i flere sammenhenger gitt uttrykk for et ønske om sterkere satsning på miljøvennlig utvikling i byer og tettsteder. Regjeringens mål for byer og tettsteder er gitt i Stortingsmelding 23 (2001-2002) *Bedre miljø i byer og tettsteder* (MD 2002) kan oppsummeres i følgende punkt:

- Trygge, vakre og opplevelsesrike byer og tettsteder med høy miljø- og bokvalitet for befolkningen
- Funksjonelle og attraktive byer og tettsteder for et konkurransedyktig næringsliv
- Bystrukturer og bymiljø som stimulerer til helsefremmende livsstil
- Et funksjonelt og miljøvennlig transportsystem med sterkere satsing på kollektivtransport, sykling og gange
- Byer og tettsteder som ivaretar natur- og kulturmiljøet

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging (SATP) gir føringer for planlegging av samferdselsprosjekter. I målsetningene for RPR SATP heter det blant annet at "Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk, effektiv utnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling" (MD 1993). I dette ligger sterke føringer i forhold til hensynet til nærmiljøet.

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport	Follobanen
Rev nr : 00-A	Nærmiljø og friluftsinnteresser	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Dato: 29.03.2011		
Side: 16 av 67		

Barn og unge har et særskilt fokus i politiske målsetninger. I RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen framheves to hovedmål (MD T-2/2008):

- Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.
- Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Tema rapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 17 av 67</p>
--	--	--

3 PLANPROGRAMMETS KRAV

I henhold til planprogrammet, fastsatt av Samferdselsdepartementet, skal følgende utredes:

3.1 Oslo kommune

Temaet omfatter friluftsinnteresser.

Utfordring/begrunnelse

Utredningsområdet for friluftsliv og rekreasjon omfatter hele traséområdet mellom Oslo S og grensen til Oppegård og Ski kommuner. Berørte områder er:

- Ladegårdshaven
- Middelalderparken
- Minneparken
- Gamlebyen gravlund
- Gamlebyen
- Nordstrand Bad (Furubratveien)
- Grønliåsen
- Bjørndals bruk av turområde i Sørmarka
- Planlagt reetablert middelalderterreng på lokk over Klypen
- Fremtidige Alna Miljøpark

Aktuelle turløyper og stier i planområdet som kan bli berørt går langs Gjersrudbekken og Ljanselva, som er viktige atkomststruter til marka, og langs Alnaelva.

Utredning – innhold og omfang

Temaet skal utredes mht konflikter og virkninger, samt avbøtende tiltak i de berørte områdene.

Avbøtende tiltak i form av permanent endring av gang- og turveier, samt evt. stier og løyper beskrives.

3.2 Oppegård kommune

I planprogrammet for Oppegård kommune stilles det ikke krav om utredning av temaet nærmiljø og friluftslivsinnteresser.

3.3 Ski kommune

Temaet omfatter befolkningens fysiske muligheter til å utøve friluftslivsaktiviteter.

Utfordring/begrunnelse

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 18 av 67		

Tiltaksområdet ligger mellom Sørmarka og Hebekkmarka, som begge er viktige friluftsområder sommer som vinter. Vinterstid starter skiløyper i tettstedene Ski, Langhus og Vevelstad, og forbinder tettbebyggelsen med Sørmarka. En tverrgående skiløype forbinder de to markaområdene og krysser over jernbanen ved Endsjø gård. Sommerstid benyttes mindre veier og skogsbilveger.

For å opprettholde gode og innarbeidede forbindelser til markaområdene må eksisterende og nye traseer vurderes ut fra prinsippet om sammenhengende tur- og rekreasjonsområder.

Utredning – innhold og omfang

Utredningsområdet for friluftsliv og rekreasjon omfatter hele traséområdet mellom Ski tettsted og grensen til Oppegård og Oslo kommuner.

Det er nødvendig med en overordnet kartlegging og vurdering av bruken av Marka til friluftslivs- og nærmiljøaktiviteter. Dette gjelder områdene med dagsoner og arealer som berøres av andre permanente/midlertidige anlegg, (anleggsområder, tverrslag og rømningsveier fra tunellen) og spesielt barn og unges bruk av områdene.

Det må utarbeides temakart som viser berørte friluftslivs- og nærmiljøinteresser. Markagrensen i hht ny Markalov må fremgå av temakartet i den grad dette er aktuelt.

Avbøtende tiltak i form av omlegging/flytting av stier og løyper beskrives. Berører traseen områder som benyttes av barn og unge skal erstatningsområder vurderes.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 19 av 67</p>
--	---	---

4 METODE OG DATAGRUNNLAG

Krav til metode

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til vedtatt planprogram.

Oslo kommune har gitt følgende krav til metode:

- Sjekkes ift KDP for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone og ift andre overordnede planer og føringer.
- Temakart som viser sammenhenger ift den blågrønne strukturen, beskrivelse mv.
- Kvalitativ vurdering etter håndbok 140.
- Vurderes ift Friluftsetatens naturdatabase og Direktoratet for naturforvaltning sin Naturbase.

Ski kommune har gitt følgende krav til metode:

- Barn og unges bruk av området vurderes, jfr. Miljøverndepartementets rundskriv T-2/2008.
- DN's håndbøker (Håndbok 25 – 2004 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder og håndbok 18 – 2001 Friluftsliv i konsekvensutredninger) gir innspill til metodikken. Verdi, omfang og konsekvens skal vurderes og sammenstilles i henhold til metodikk i Statens vegvesens Håndbok 140.

Håndbok 140

Konsekvensutredningen er bygget opp etter metodikken i Statens vegvesen Håndbok 140 (SVV 2006). I Håndbok 140 (HB 140) er det tre begreper som står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser: verdi, omfang og konsekvens.

Registreringskategorier og kriterier for verdi

Områder av betydning for nærmiljø og friluftsliv er gruppert i seks registreringskategorier:

- Vanlige boligfelt og boligområder
- Øvrige bebygde områder
- Offentlige/felles møtesteder og andre utrom i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)
- Veg- og stinett for gående og syklende
- Identitetsskapende områder/elementer
- Friluftsområder

Hver av disse kategoriene har sine respektive kriterier for verdsetting, se tabell 1.

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 20 av 67		

Tabell 1 Kriterier for å bedømme verdi for nærmiljø og friluftsliv

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Vanlige boligfelt og boligområder	- Lav tetthet av boliger og få boliger	- Vanlige boligfelt og boligområder	- Tette konsentrasjoner av boliger
Øvrige bebygde områder¹⁾	- Lav bruks- og oppholdsintensitet - Ingen skoler, barnehager, lite fritidstilbud for barn og unge	- Middels bruks- og oppholdsintensitet - Fritidstilbud der en del barn og unge oppholder seg	- Svært stor bruks- og oppholdsintensitet - Grunnskoler/barnehager /fritidstilbud der mange barn og unge oppholder seg
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	- Uteområder som er lite brukt	- Uteområder som brukes ofte/av mange - Områder som har betydning for barn og unges fysiske utfoldelse.	- Uteområder som brukes svært ofte/av svært mange - Viktige områder for barn og unges fysiske utfoldelse - Områder som har betydning for et større omland
Veg- og stinett for gående og syklende	- Veg- og stinett som er lite brukt, og/eller som mange føler ubehag og utrygghet ved å ferdes langs - Ferdelslinjer med flere barrierer og/eller som oppleves som omveier og dermed er lite brukt	- Veg- og stinett som er mye brukt, - Ferdelslinjer til sentrale målpunkter ²⁾ - Ferdelslinjer som er en del av sammenhengende ruter	- Sentrale ferdelslinjer for gående og syklende som er svært mye brukt, har god framkommelighet, og oppleves som trygge og attraktive å ferdes langs - Hovedferdelslinjer til sentrale målpunkter ²⁾
Identitetsskapende områder/elementer	- Områder/elementer som få knytter stedsidentitet til	- Områder/elementer som noen knytter stedsidentitet til	- Områder/elementer som svært mange knytter stedsidentitet til
Friluftsområder	- Områder som er mindre brukt til friluftsliv	- Områder som brukes av mange til friluftsliv - Området som er særlig godt egnet til friluftsliv ³⁾	- Områder som brukes svært ofte/av svært mange - Områder som er en del av sammenhengende områder for langturen over flere dager - Områder som er attraktive nasjonalt og internasjonalt og som i stor grad tilbyr stilhet og naturopplevelse

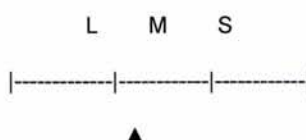
¹⁾ Offentlig og privat service, arbeidsplasser, skoler, fritidstilbud, knutepunkter, funksjonsblandede områder der også boliger inngår

²⁾ Sentrale målpunkter er innfallsporier til turområder, skoler, arbeidsplasser, sentrumsområder og kollektivknutepunkter

³⁾ Områder som er spesielt godt egnet for fiske, jakt, padling, skøyter eller andre friluftaktiviteter med spesielle krav til området

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Nærmiljø og Friluftsjnteresser	Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 21 av 67
---	---	---

Verdiskalaen for nærmiljø og friluftsliv er gitt på en glidende skala som spenner fra liten til stor verdi, og markeres ved hjelp av en pil:



Omfang og konsekvens i driftsperioden.

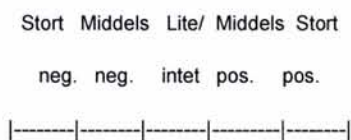
Omfang er en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene. Omfang vurderes for de samme områder som er verdivurdert. Omfanget vurderes i forhold til 0-alternativet som er dagens situasjon inkludert forventet endring i analyseperioden (inkludert vedtatte planer). Kriterier for fastsettelse av omfang er gitt i HB 140, se tabell 2.

Tabell 2 Kriterier for å vurdere omfang i forhold til nærmiljø og friluftsliv

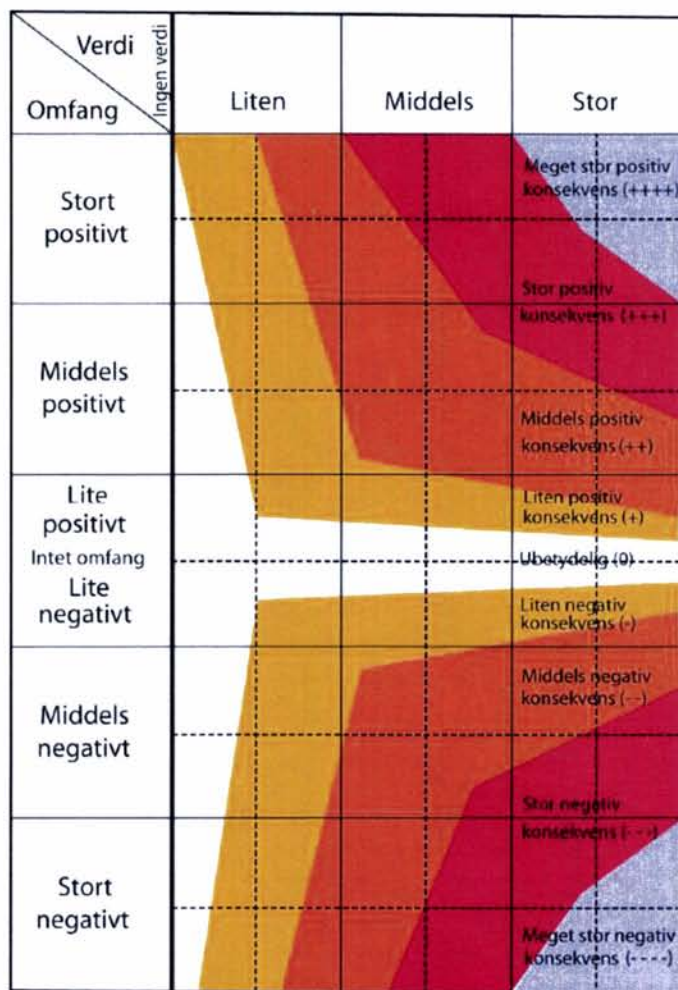
	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Bruksmuligheter	- Tiltaket vil i stor grad bedre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil bedre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil ikke endre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil redusere bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil ødelegge bruksmulighetene for området
Barrere for ferdsel og opplevelse¹⁴	- Tiltaket vil fjerne betydelige barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil i noen grad redusere barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil i liten grad endre barrierer	- Tiltaket vil i noen grad medføre barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil medføre betydelige barrierer mellom viktige målpunkter
Attraktivitet	- Tiltaket vil i stor grad gjøre området mer attraktivt	- Tiltaket vil gjøre området mer attraktivt	- Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets attraktivitet	- Tiltaket vil gjøre området mindre attraktivt	- Tiltaket vil i stor grad redusere områdets attraktivitet
Identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil i stor grad øke områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil øke områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil forringe områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil ødelegge områdets identitetsskapende betydning

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	22 av 67		

Omfanget angis på en trinnløs skala fra stort positivt omfang til stort negativt omfang.



Ved å sammenstille verdien av området og omfanget av tiltaket vil vi finne konsekvensene av tiltaket. Konsekvenser er de fordeler og ulemper et tiltak medfører i forhold til 0-alternativet. Den samlede konsekvensvurderingen vurderes langs en glidende skala fra meget stor positiv konsekvens (++++) til meget stor negativ konsekvens (----). Grunnlaget for å kombinere verdi og konsekvens framgår av figur 1.



Figur 1 Konsekvensvifte, jf Håndbok 140.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 23 av 67</p>
---	--	---

4.1 Kilder og feltarbeid / Datagrunnlag

Tiltaksområdet i Oslo ble befart av temaansvarlig Berit Okstad, 12. oktober 2010, til fots på barmark. Tiltaksområdene i Ski ble befart av Berit Okstad og Aase Skaug 4. august, 2010.

Hensikten med befaringsene var å bli bedre kjent i området med forhold av betydning for friluftsliv og nærmiljø, i tillegg til å få en bedre forståelse av utbyggingsforslaget i tilknytning til utredningstemaet.

Det er også gjennomført en fellesbefaring for hele tiltaksområdet 20. april, 2010, med prosjektleder og temaetrederer fra Asplan Viak samt representanter fra Jernbaneverket, med vekt på plassering av tverrslag og riggområder.

I forbindelse med at planprogrammet var ute på høring er det mottatt uttalelser fra offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner og private. Flere innspill inneholdt nyttig informasjon og innspill vedrørende friluftsinnteresser og nærmiljø.

Følgende myndigheter og organisasjoner har kommet med innspill til tema friluftsliv i forbindelse med planprogrammet:

Oslo:

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Oslo kommune Brann og redningsetaten, Sørmarkas venner, Bærekraftig Follo, Oslo kommune v/ Byrådsavdelingen for byutvikling, Oslo og omland friluftsråd, Oslo Elveforum, Bjørndal boligsammenslutning, Interesseforeningen Oslo middelalder.

Oppegård:

Oppegård kommune, Oppegård vel, Naturvernforbundet i Oppegård, Forum for natur- og friluftsliv i Oppegård.

Ski:

Ski kommune, Naturvernforbundet Ski, LA21 forum Ski, Langhus velforening.

Det er også kommet en rekke merknader fra naboer og andre privatpersoner, som har vært nyttige innspill til den videre planleggingen.

Følgende kart er benyttet som kilder og under befarings:

Kart og skisser fra planprogrammet og rapport for anleggsgjennomføring

Turkart Oslo, Friluftsetaten Oslo kommune

Kart.follokart.no

Skiforeningen.no

Google earth og Google maps

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	24 av 67		

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 25 av 67</p>
--	---	--

5 BESKRIVELSE AV TILTAKET

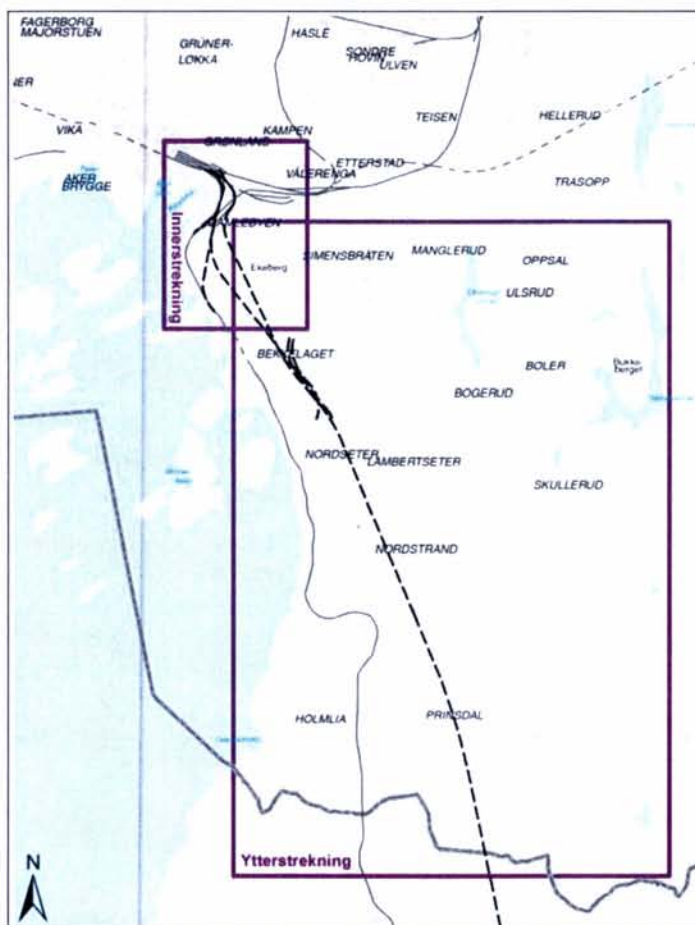
5.1 Oslo kommune

Tiltaket består av to hoveddeler; Follobanen som er det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski og endringer på Østfoldbanen som følge av Follobanen. Follobanen kommer i tillegg til dagens Østfoldbane. I Oslo kommune vil traséene for Follobanen i hovedsak ligge i tunneler under Ekeberg og Nordstrandsplatået og Grønliåsen sør i kommunen.

Follobanen skal konsekvensutredes med ett alternativ gjennom Oslo, dyp tunnel med to separate løp. Nødvendige tverrslag til tunnelen vil senere fungere som rømningsveier og nødtkomster. Rømning vil skje via forbindelser mellom tunnellopene for hver 500 meter. Det planlegges ikke egne rømningsveier utover disse.

Tiltaksområdet i Oslo kommune er delt i en ytterstrekning og en innerstrekning.

Ytterstrekningen omfatter alternative traséer gjennom Oslo kommune fra tunnelpåslag i Ekebergåsen til kommunegrensen mot Ski eller Opegård. Tiltaket omfattes både av Follobanen som består av en sammenhengende dyp tunnel mellom Oslo S og Ski, med to separate løp og Østfoldbanen med endringer på eksisterende bane som følge av Follobanen.



Figur 2 Oversikt over ytterstrekning og innerstrekning i Oslo

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 26 av 67		

Innerstrekningen omfatter alternative innføringer til Oslo S fra tunnelpåslag i Ekebergåsen til Oslo S. Det gjenstår to alternativer å utrede etter en omfattende silingsprosess. Alternativene som skal utredes, Alternativ øst (Loenga 4lc1) og alternativ vest (Loenga 4lc2), er begge en optimalisering av planprogrammets alternativ Loenga 3.

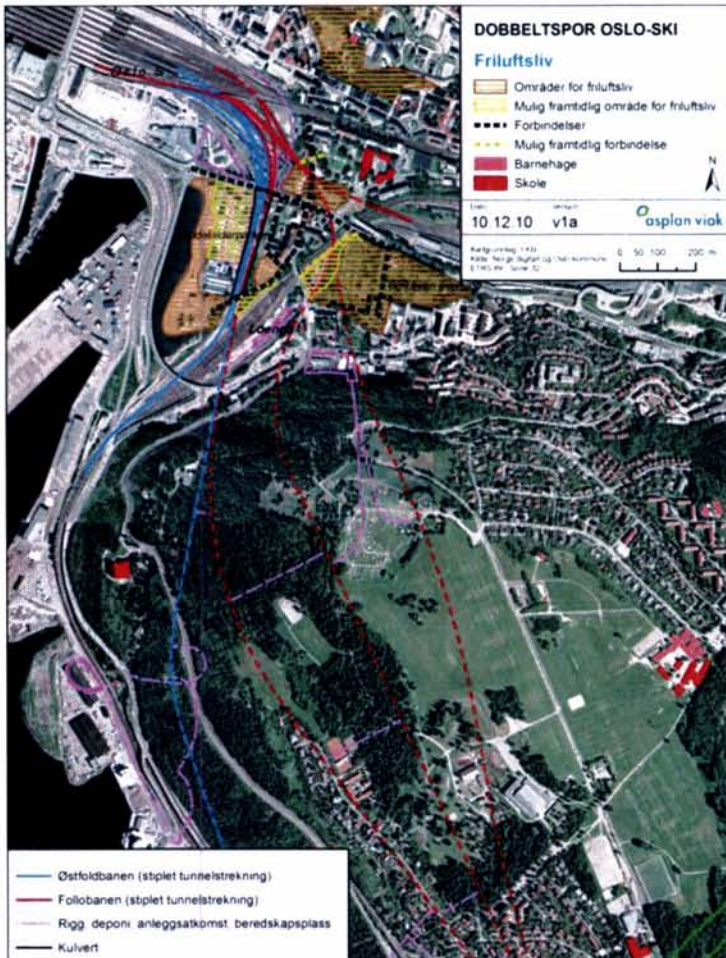
Jernbaneverket ser mulighet for etablering av lokk i tilknytning til Østfoldbaneportalen ved Ladegården og over Klypen fra Bispegata til Østre strete. Lokkonstruksjonene har en merkostnad på 40-50 millioner kr og er ikke nødvendig for selve jernbanetiltaket. Jernbaneverket ser mulighet for å realisere lokkonstruksjonene som et positivt bidrag til byutviklingen i områdene.



Figur 3 Mulig framtidig løsning med lokk over Klypen og opparbeidet grøntareal.

Innføring til Oslo S

Variantene østalternativet og vestalternativet består i; enten å bygge utgående Follobane i en kulvert i forlengelsen av dagens kulvert for Østfoldbanen under Minneparken gjennom Gamlebyen gravlund, eller en løsning der utgående Follobane føres inn i kuvert under bebyggelsen i Mosseveien. Begge løsninger er funksjonelle løsninger, men har ulike konsekvenser lokalt spesielt i anleggsperioden.



Figur 4 Viser trase ny Follobane gjennom Oslo, med dagens områder for friluftsliv og nærmiljø merket i oransje og mulige framtidige arealer til friluftsliv og nærmiljø i gult. Sorte linjer viser godt brukte gangforbindelser.

Follobanen føres ut fra Oslo S via dagens kulvert for Østfoldbanen mellom Minneparken og Oslo gate, og inn under Ekebergåsen. Dette kan gjennomføres i flere mulige samlokaliseringer av inn- og utgående spor for Follobanen og Østfoldbanen.

I begge alternativene forutsettes inngående spor for Østfoldbanen lagt til en ny tunnel under Ekebergåsen. Derved kan Østfoldbanens spor i begge retninger samles i Klypen og frigjøre plass for Follobanen i dagens Østfoldbanekulvert under Minneparken

Alternativ - Loenga

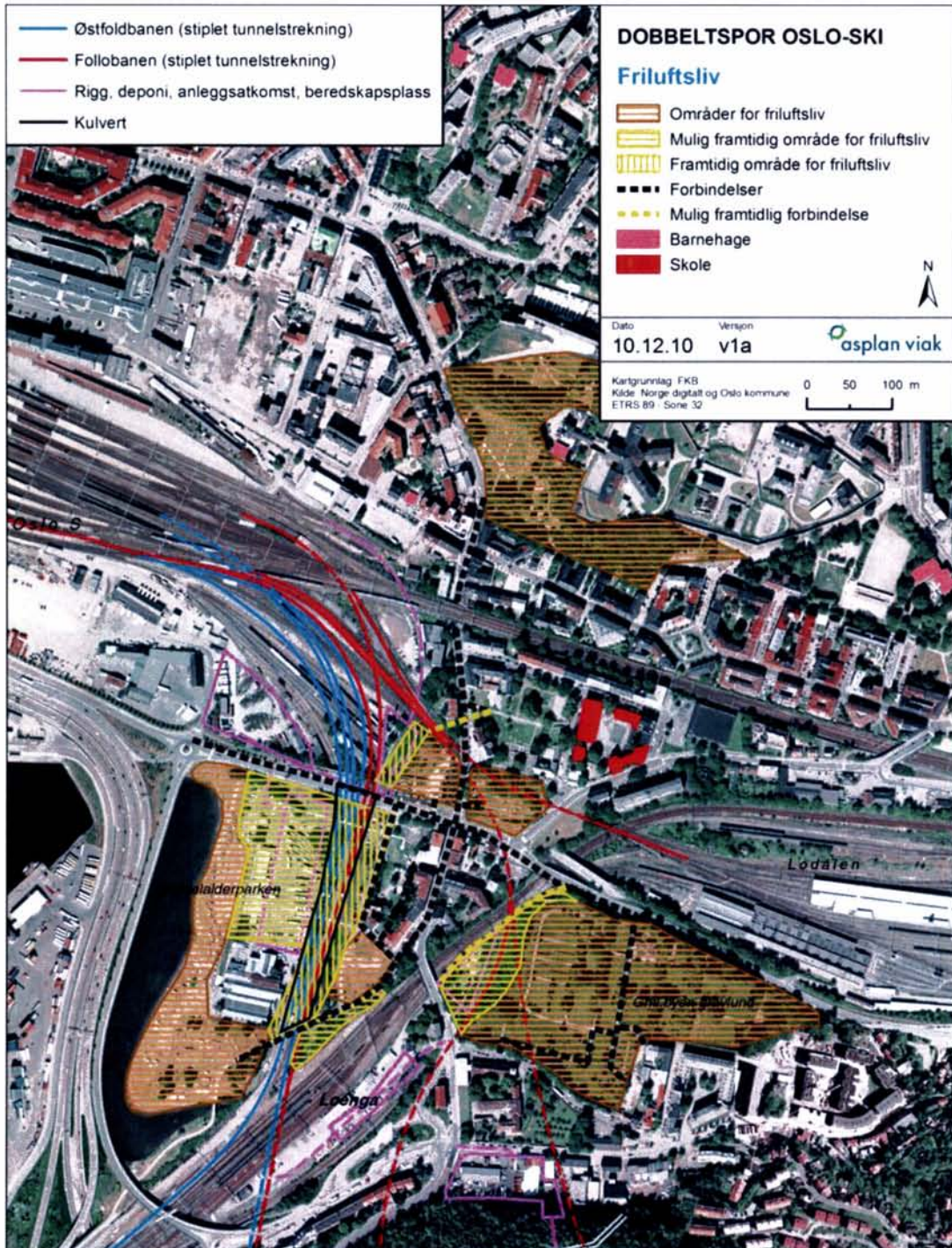
Alternativ Loenga hadde tre varianter som alle ga en god kapasitet og fleksibilitet for jernbanen i Sørkorridoren, også for transport av gods fra Østfoldbanen inn til Loenga. Trafikk til og fra Lodalen ivaretas med samme funksjonalitet som i dag, mens sporområdet Klypen og Haven får ny bruk.

Alle varianter benyttet dagens trasé for Østfoldbanen til utgående Follobane. Inngående Follobane og Østfoldbane hadde forskjellig beliggenhet i de ulike variantene.

I høringsperioden og parallelt med fastsettingen av planprogrammet er det foretatt en siling og optimalisering.

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 28 av 67		

Det er utarbeidet en rapport med en funksjonell, teknisk og økonomisk vurdering (UOS-00-A-10035, Innføring til Oslo S – Løsningsutvikling, Dr ing. Aas-Jakobsen AS) som dokumenterer samtlige alternativer som er utredet for innføring av Follobanen til Oslo S med begrunnelse for at de er blitt forkastet.



Figur 5 Viser trase ny Follobane gjennom Oslo, med dagens områder for friluftsliv og nærmiljø merket i oransje og framtidige / mulig framtidige arealer til friluftsliv og nærmiljø i gult. Sorte stiplede linjer viser godt brukte gangforbindelser.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 29 av 67</p>
--	---	--

Alternativene som utredes er varianter av optimalisert alternativ Loenga 3, og har betegnelsene 4lc1 og 4lc2.

Østalternativet (4lc1)

I Loenga 1 benytter utgående Follobane fra Oslostunnelen og utgående Follobane fra søndre sporgruppe Østfoldbanens trasé gjennom Minneparken. Deretter går traséen sørover gjennom Gamlebyen gravlund og videre gjennom Oslo hospitals hage i kulvert før den går inn i fjell i Ekebergskrenten mellom Ekebergveien og Konowsgate. Inngående Follobane føres under Loenga gjennom Klypen og splittes til buttspor og gjennomgående spor like sør for Bispegata.

Inngående Østfoldbane føres i fjelltunnel fra Sydhavna gjennom Ekebergåsen, videre i kulvert under Loenga og deretter føres sporene gjennom Klypen. Utgående Østfoldbane både fra buttspor og fra Oslostunnelen føres gjennom Klypen og over i dagens trasé fra Loenga.

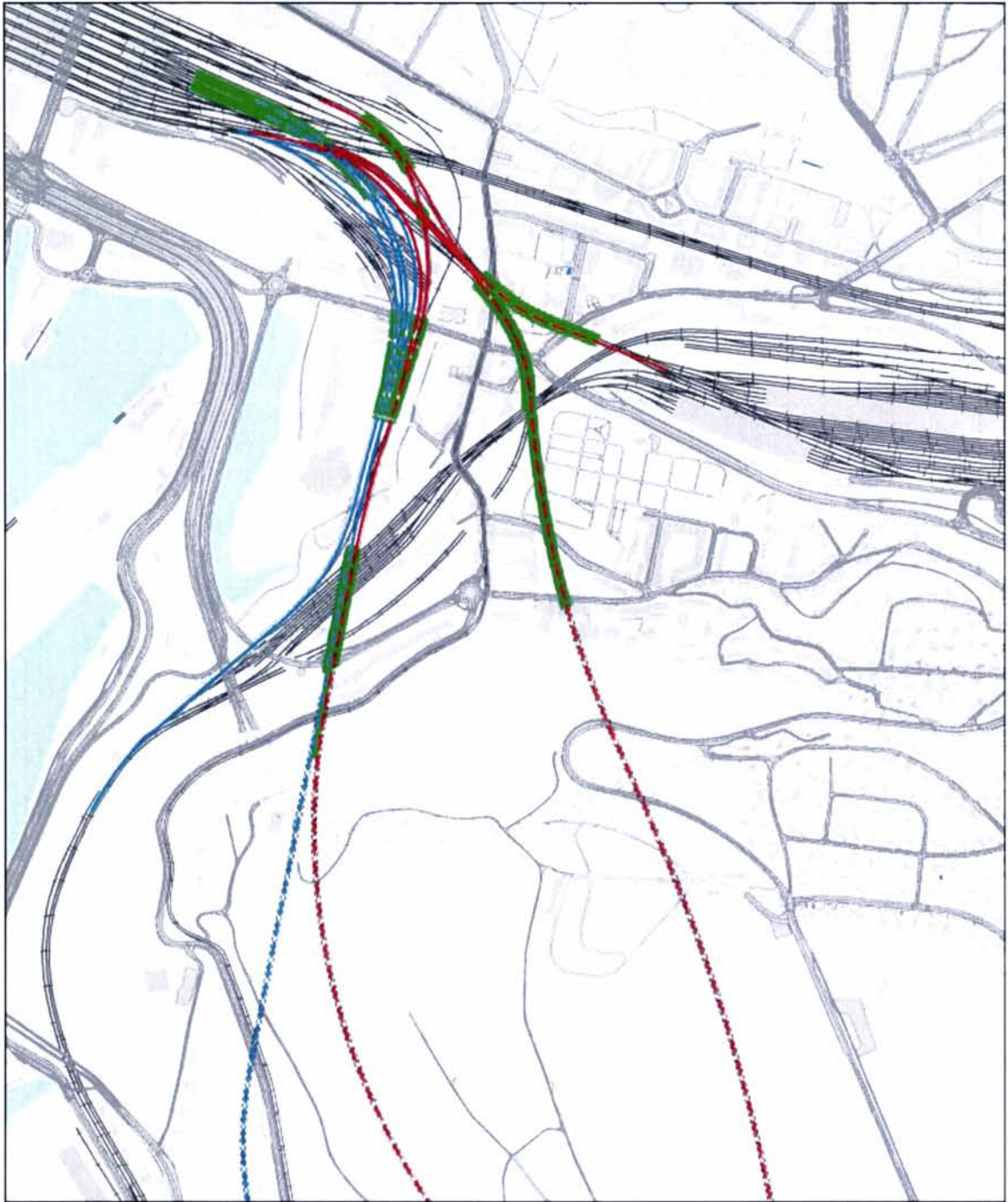
Løsningen åpner for etablering av ny gangveiforbindelse mellom Geita bru og Dyvekes vei og bedret tilgjengelighet i området. Tiltaket vil da kunne medføre redusert fysisk og visuell barriere ved at synlige jernbanespor tas ut av drift.

Vestalternativet (4lc2)

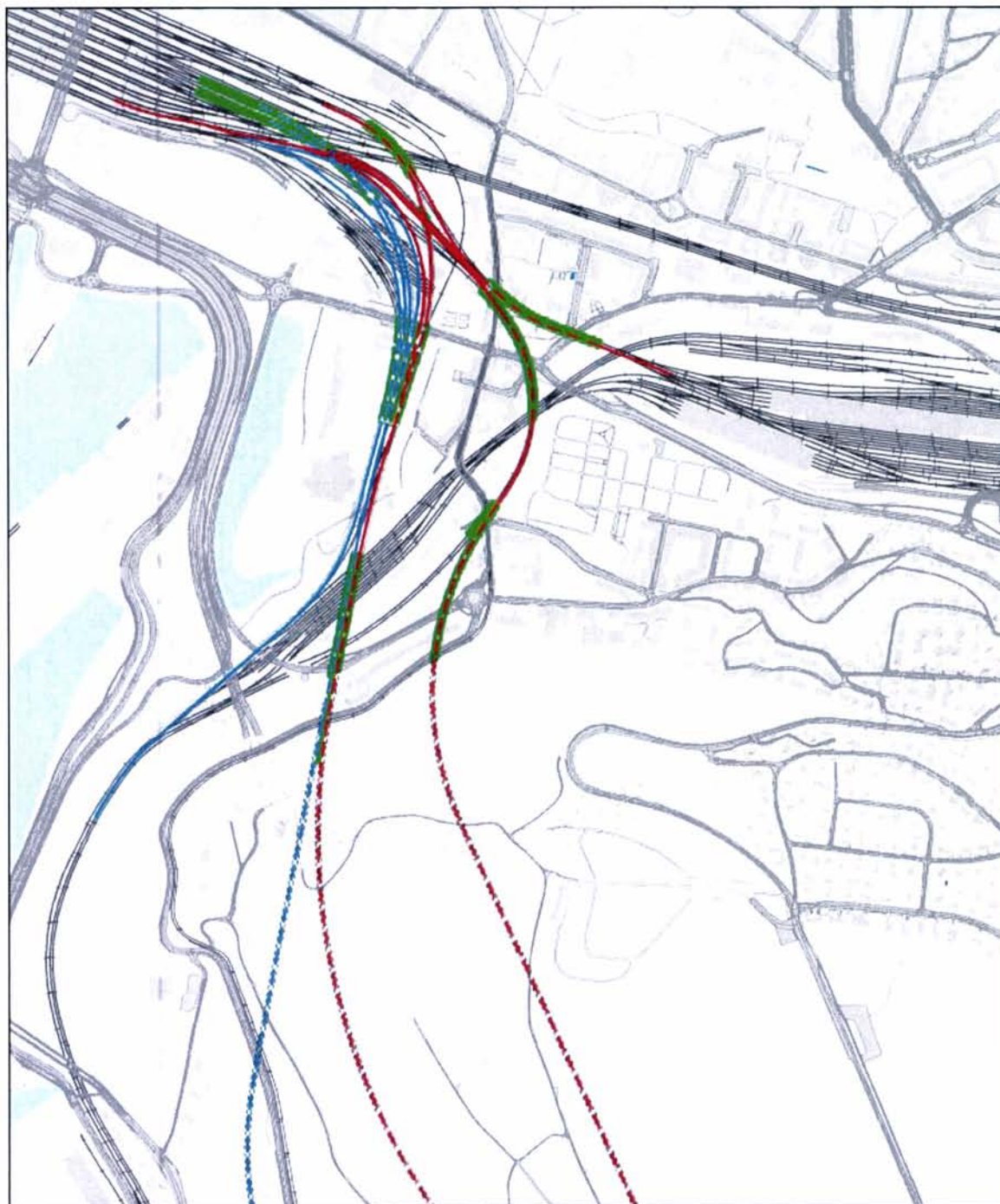
I alternativ vest følger sporene for utgående Follobanen eksisterende Østfoldbanekulvert til Loenga og grener deretter av sørover. Derfra går sporene videre i kulvert fra Geita bru, under bebyggelsen i Mosseveien til de treffer fjell og fortsetter i tunnel sørover.

Løsningen medfører ingen endringer i forhold til tilgjengeligheten eller barrierene i området.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	30 av 67		

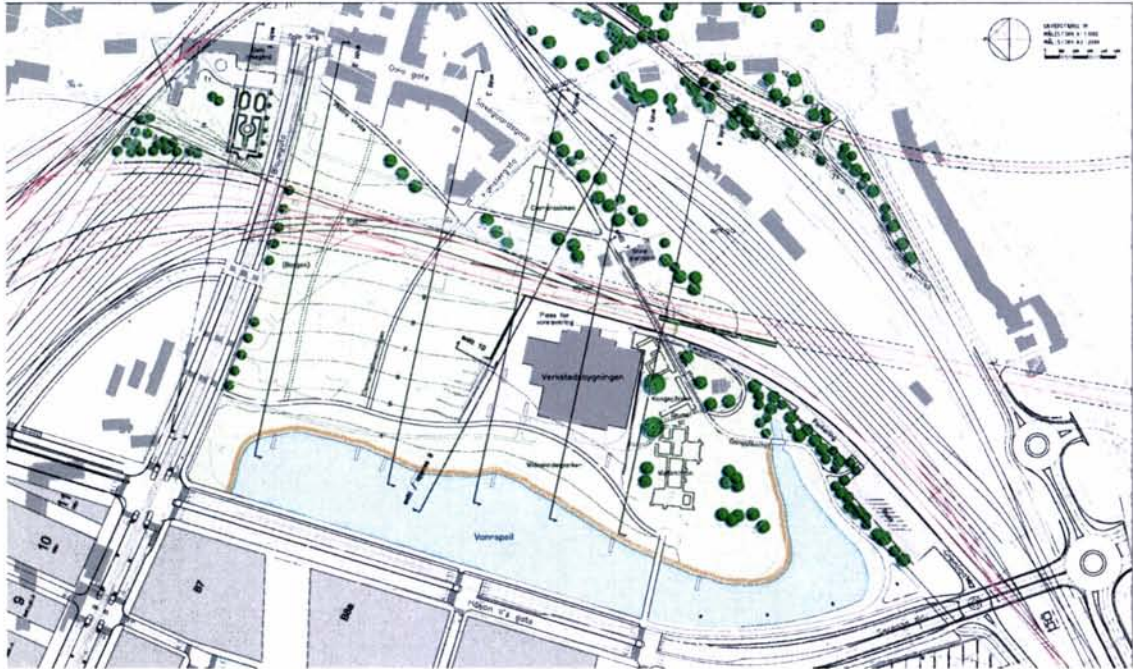


Figur 6 Innføring Oslo S, Østalternativet (4lc1)



Figur 7 Innføring Oslo S, Vestalternativet (4lc2)

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	32 av 67		



Figur 8 Illustrasjonen viser full overdekning av alle sporene fram til sør for gangbrua ved Saxegaarden. Grindaker.



Figur 9 Illustrasjonen viser tiltaket uten overdekning eller andre avbøtende tiltak. Grindaker.

5.2 Opegård kommune

Tiltaket vil ikke berøre arealer i Opegård kommune direkte da traseen vil ligge i dyp tunnel i dette området.



Figur 10 Oversikt over tunnelstrekning i Opegård. Gult område viser deponiområde på Åsland. Blå linje viser markagrensa.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	34 av 67		

5.3 Ski kommune

Jernbaneloverket har definert det som viktig å etablere et kapasitetssterkt kryssingsområde nord for Ski stasjon, både for kunne knytte sammen Østre linje og Follobanen, og for en fleksibel avvikling av godstrafikk på Follobanen og Østfoldbanen.

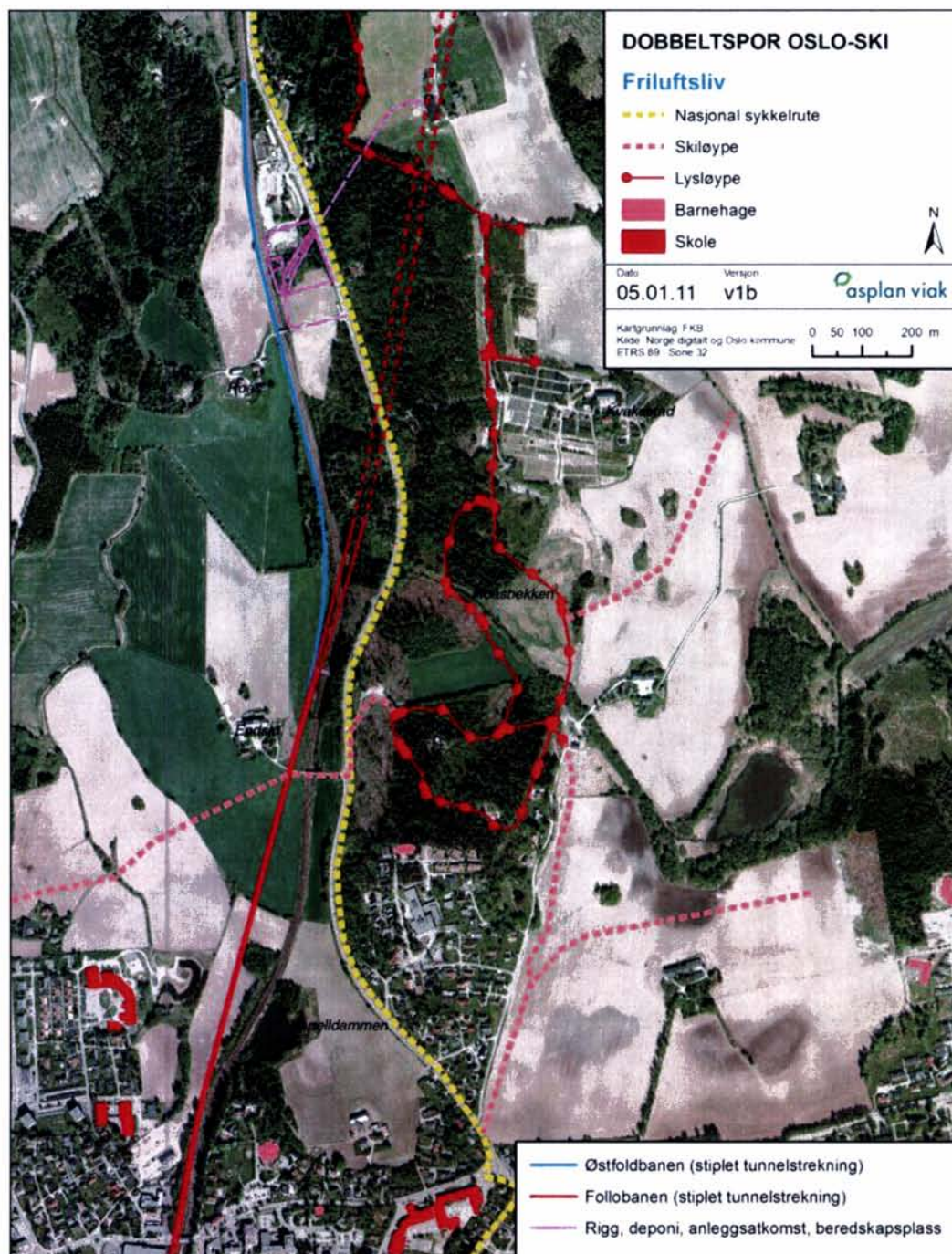
I forslag til planprogram er innføringen til Ski stasjon foreslått med to alternativer; en vestre og en østre innføring.

Samferdselsdepartementet har bedt om at alternativet med innføring til Ski stasjon vest for Østfoldbanen utgår. Dersom alternativet øst for Østfoldbanen viser seg ikke å være gjennomførbart må innføringstraséen vurderes på nytt i samråd med Ski kommune.

I planprogrammet er det beskrevet to alternative løsninger for et kryssingsområde nord for Ski stasjon for å sikre fleksibiliteten slik at østre linje kan koples til Follobanen. Som for innføring til Oslo S er det gjennomført et optimaliseringsarbeid og tiltaket har gått den utformingen som er vist på figuren nedenfor.



Figur 11 Oversikt over dagstrekning i Ski



Figur 12 Trase nord for Ski stasjon. Friluftstinteressene i området er tegnet inn: upreparert skiløype vest for banen og lysløype øst for banen

I tillegg til dagsonen med tilhørende anleggsområder nord for Ski stasjon vil tiltaket beslaglegge areal på to anleggsområder på hhv Taraldrudkrysset og Nordre Berghagen/Regnbuenområdet. Disse områdene beskrives og verdivurderes i kapittelet "Registreringer og verdivurderinger", og konsekvensvurderes i kapittelet "Konsekvenser i anleggsperioden".

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	36 av 67		

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsjnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 37 av 67</p>
---	---	--

6 GENERELL BESKRIVELSE AV NÆRMILJØ- OG FRILUFTSINTERESSENE I TILTAKSOMRÅDET

6.1 Oslo kommune

Innerstrekningen

Tiltaks- og influensområdet består av tett bybebyggelse med flere større og mindre grøntområder med ulike formål.

Gateløpene gjennom Gamlebyen er en viktig forbindelse mellom de ulike grøntområdene både i Gamlebyen og omkringliggende områder som Ekebergåsen, Grønlandsparken og Botsparken.

Området som berøres i Oslo er ulike typer rekreasjonsområder som Middelalderparken, Minneparken, Gamlebyen gravlund med mer. Områdene er særs viktige pga dets nærhet til tett boligbebyggelse og bymessige preg på omgivelsene rundt. Middelalderparken ligger vest for boligbebyggelsen som en grønn lunge med vannspeil mot Bjørvikaområdet. I Middelalderparken finnes ruinene av Clemenskirka, Mariakirka og Kongsgården. Disse ruinene ligger i dagen og det er i dette området ikke tillatt med utbygging. Festivalene Øyafestivalen og Oslo middelalderfestival er store begivenheter som finner sted i Middelalderparken på en årlig basis. Det kan være aktuelt å måtte flytte disse virksomhetene under anleggsperioden.

Middelalderparken ligger innenfor Middelalderområdet, som også består av Minneparken og Ladegården på nordsiden av Bispegata.

Minneparken (Ruinparken) er en park tilknyttet Oslo torg i Gamlebyen. Parken inneholder ruinene av Oslos første domkirke, Hallvardskatedralen, Olavsklosteret og Korskirken. Minneparken er 14 daa og grenser til St. Hallvards plass og Oslo gate i vest med Oslo Ladegård på den andre siden av gata, Bispegata i sør og St. Hallvards gate i sydøst.

Gamlebyen gravlund er ikke å regne som et friluftsområde, men består av mange småveier som benyttes hyppig av beboere i nærområdet. Det samme gjelder Minneparken og Ladegårdshaven, som heller ikke er egnet til friluftsjntiviteter, men er viktige grønne lunger av opplevelsesverdi for byens innbyggere.

Stier og andre gangveier som knytter ulike friluftsjntråder og nærområder sammen er også viktige å opprettholde.

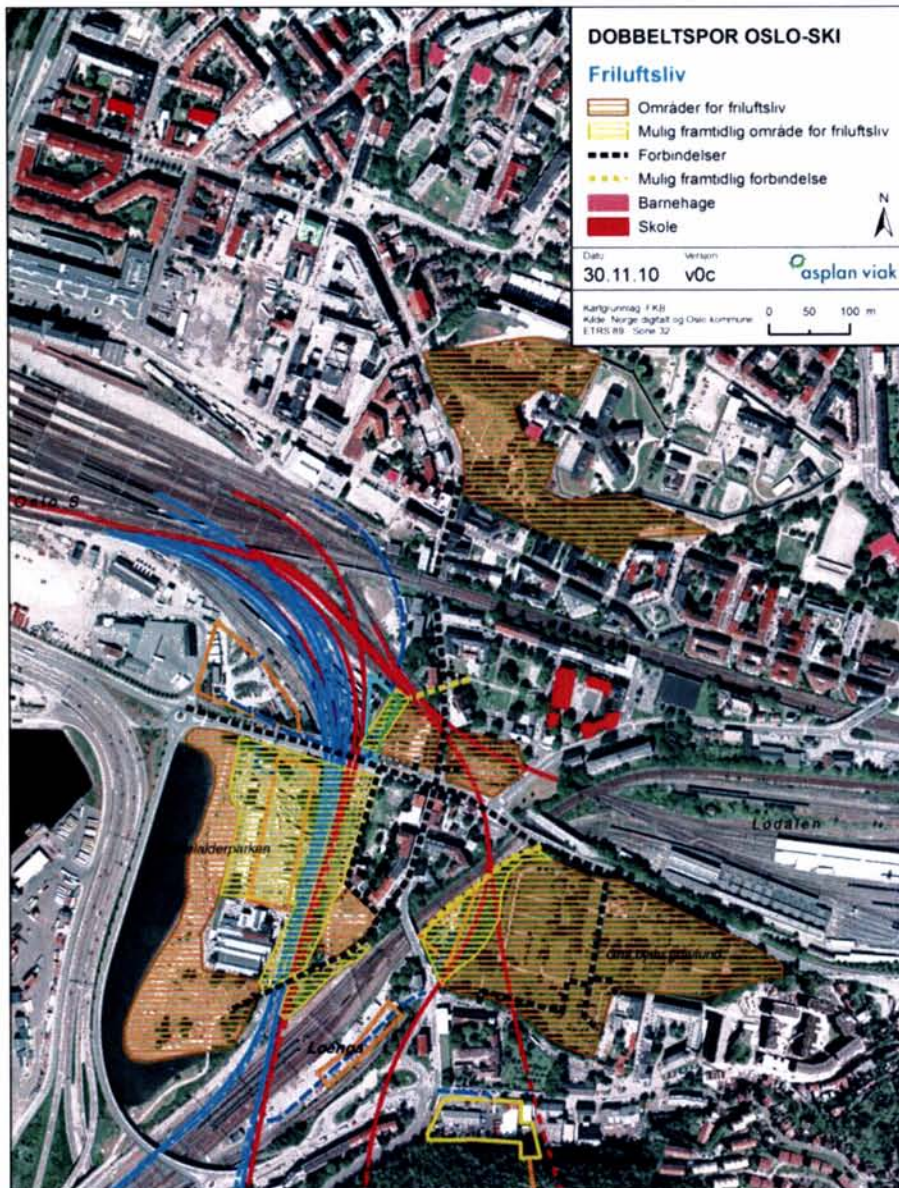
Ytterstrekningen

Nordstrand bad ligger ved E18, nedenfor Furubråtveien. I Furubråtveien ligger et areal som benyttes til utfartsparkering til Nordstrand bad. Dette arealet vil i anleggsperioden benyttes til riggområde.

Grønliåsen – atkomst til Grønliåsen fra Ljabruveien er relevant. Blii ikke berørt i driftsperioden.

Beboerne på Bjørndal sin bruk av turområde i Sørmarka – dagens forbindelse over E6. Blii ikke berørt i driftsperioden, men påvirket av støy fra riggområdet på Åsland i anleggsperioden.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	38 av 67		



Figur 13 Oversiktskart over tiltaket innføring Oslo S.

6.2 Ski kommune

Dagsonen nord for Ski sentrum er i dag bruksmessig preget av landbruk og er i kommuneplanen avsatt til LNF – områder. Tiltaket ligger mellom Sørmarka og Hebekkmarka, som begge er viktige friluftsområder både sommer og vinter.

En tverrgående skiløype forbinder de to markaområdene og krysser over jernbanen ved Endsjø gård.

Anleggsområdet ved Taraldrudkrysset ligger ved langs E6. Taraldrudkrysset ligger innenfor markagrensen. Sørmarka, som er et viktig friluftslivsområde for befolkningen i Opegård og Ski kommuner, samt sørøstre deler av Oslo, omkranser Taraldrudkrysset. Anleggsområdet på Vevelstad ligger i tilknytning til Regnbuen industriområde.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 39 av 67</p>
---	--	---

7 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR GJELDENE PLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESSER.

7.1 Oslo kommune

Gjeldende planer:

Kommuneplan 2008, Oslo mot 2025.

Kommuneplanens visjon for Oslo er som fjordby, kunnskapsby, kulturby og miljøby. Det anslås å være behov for 60 000 nye boliger og en antatt vekst i arbeidsplasser på 60-100 000 innen 2025. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling med fokus på gode steds- og miljøkvaliteter, et miljøeffektivt transportsystem, konsentrert og knutepunktsbasert fortetting innenfor eksisterende byggesone, multifunksjonell og levende by, samt tilpassning til eksisterende miljø slik at byens utforming, historiske, estetiske og visuelle karaktertrekk tas vare på og videreutvikles. Byutviklingen skal skje i samsvar med byøkologiske prinsipper. Kommuneplanen legger opp til økning av boligmassen, og ivaretagelse av bevaringsverdige objekter og miljø. Det forutsettes at Oslo fortsatt skal ha en blågrønn profil. Dette innebærer at grøntarealer i byggesonen ikke skal nedbygges. Strategiene fra 2004-planen er videreført, men med økt fokus på miljø- og bærekraftaspekter, sikring av areal til sosial infrastruktur/idrett/friarealer/møteplasser.

Gjennomføring av tiltaket Nytt dobbeltspor Oslo - Ski vil bidra positivt til å nå målene i gjeldende kommuneplan.

Kommunedelplan for torg og møteplasser (vedtatt 22. april 2009)

Kommunedelplanen er en arealplan på et overordnet nivå, hvilket betyr at den fastlegger arealer og tilhørende juridisk bindende bestemmelser med en relativt grov detaljering av avgrensning og innhold. Planen er en temaplan for allment tilgjengelige uterom i Oslos byggesone og er en del av kommunens satsing på byens uterom, og skal legge tilrette for etablering av nye og videreutvikling av eksisterende møteplasser. Uterommene må ikke nødvendigvis være i offentlig eie, men de må være tilgjengelige for allmennheten. Planen legger til rette for et bredt spekter av møteplasser som gir rom for ulike aktiviteter og brukergrupper. Særlig viktig anses det å legge til rette for barn, unge, eldre og andre som i stor grad er henvist til uterommene i sitt nærmiljø. Målet er at hver bydel over en femårsperiode kan utvikle en lokal møteplass lett tilgjengelig for beboerne. Planen skal fremme møteplassenes sosiale rolle og legge til rette for gode prosesser for utvikling av byens uterom.

Tiltaket kan få konsekvenser for overordnet forbindelse langs Loenga som er sikret i planen. Tiltaket kan få konsekvenser for lokalisering av Oslo torg.

Kommunedelplan/ Grøntplan for Oslo (vedtatt 15. desember 1993)

Planen definerer og sikrer overordnede parker, turveier, naturområder/vassdrag og andre "grønne" områder i byggesonen. Planen er en prinsipplan for den overordnede grøntstrukturen innenfor byggesonen. Dette er forstått som: "grøntområder som har betydning for en større del av byen enn den enkelte bydel". Planen foreslår naturområder i byggesonen, samt at åpne strekninger av vann og vassdrag opprettholdes.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	40 av 67		

Tiltaket kan få konsekvenser for føringer i planen (se kommentar under).

Forslag til Grøntplan for Oslo - kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

Planen er en revidering av gjeldende Grøntplan for Oslo (vedtatt 15.12.1993). Hensikten med planen er å bevare og videreutvikle byens grønnstruktur innenfor byggesonen i en situasjon med sterk befolkningsvekst og fortetting. Planen skal sikre turveileiker der disse mangler, samt prioritere overordnede grøntarealer planmessig.

Planen var ute til høring fra 22.06.09 til 14.09.09. Planforslaget er oversendt Byrådet for politisk behandling 30. mars 2010.



Figur 14 Utsnitt fra Forslag til Grøntplan for Oslo i det aktuelle tiltaksområdet for Follobanen.

Tiltaket er i konflikt med intensjonene om gjenåpning av Alna på terreng over Klypens søndre del. I dette området vil det to spor gå dypt under Loenga og et spor i dagens østfoldbanetrasé. Gjenåpning av Alna på terreng i dette området er ikke teknisk og fysisk mulig. Det vil være mulig å etablere en dykkertløsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet. Tiltaket er ikke i konflikt med intensjonene i planen i forhold til gjenåpning av Alna og etablering av Alna Miljøpark i området mellom Klypen og Dyvekes vei. Dersom alternativ Østalternativet (Loenga 4lc1) velges kan tiltaket åpne for at deler av Alna Miljøpark legges på østsiden av Loenga i tilknytning til Gamlebyen gravlund. Gjennom videre reguleringsplanprosess vil det gjennomføres utdypende undersøkelser og vurderinger knyttet til Alna miljøpark. Temaet er også behandlet i Temarapport Landskap og Temarapport Byutvikling og arealbruk.

Dersom sporområdet vest for Gamlebyen gravlund nedlegges (Alt. øst) og det utvikles park eller gravlund i dette området vil det bidra positivt i forhold til denne planen. For øvrig er ikke tiltaket i konflikt med planens intensjoner.

Byøkologisk program 2002 – 2014 (vedtatt 11.6.2003)

Oslos miljøpolitikk er nedfelt i dokumentet. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling i samsvar med gode byøkologiske prinsipper. Målsetningen er å ta vare på og utvikle Oslos miljøkvaliteter, og å møte Oslos utfordringer i forhold til bærekraftig utvikling. Oslo skal bevare, videreutvikle og forvalte sin blågrønne struktur med marka, vassdragene, øyene,

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 41 av 67</p>
---	--	---

parker, friområder og andre grøntområder i samsvar med økologiske prinsipper. Blant annet skal regulerte friområder og andre viktige natur- og rekreasjonsområder i byggesonen beholdes. Oslo kommune skal tilrettelegge for friluftsliv, mosjon og naturopplevelse ved å arbeide for bedre tilrettelegging og vedlikehold av grøntområder, øyene og markas nærsone for å trekke flere brukergrupper ut i natur og friluft.

Dersom sporområdet vest for Gamlebyen gravlund nedlegges (Alt. øst) og det utvikles park eller gravlund i dette området vil det bidra positivt i forhold til denne planen. I forhold til Byøkologisk program medfører tiltaket ingen konsekvenser.

Reguleringsplan for Sydhavna (vedtatt august 2009)

Sydhavna, havneområdet mellom Alnaelvas utløp i Oslofjorden og Ormsund, skal være Oslos permanente havn. I kommuneplanen "Oslo mot 2025" forutsettes Sydhavna videreutviklet på permanent basis som landets største nasjonalhavn for å nå målsettingen om å få en større del av godstransporten over fra veg til sjø og bane. (S-4463)

Tiltaket kommer i konflikt med område for tverrslag og riggområde for Follobanen i anleggsperioden. Opparbeidelse av grøntområdet ved Ormsundkaia må utsettes til etter at anleggsperioden er over (2018).

Det er ingen konflikt mellom tiltaket og ny adkomst for Sydhavna.

Pågående planprosesser

Forslag til kommunedelplan for Alna Miljøpark

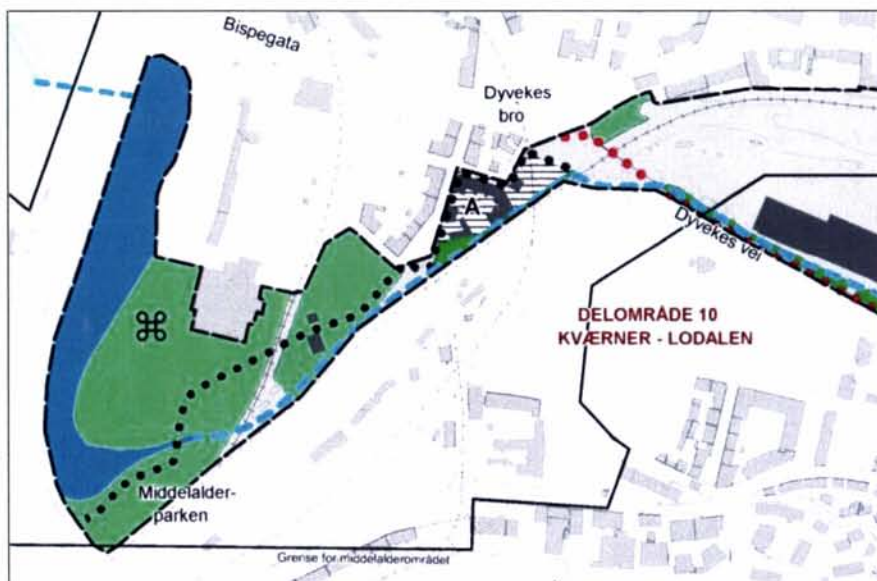
Hensikten med planen er å legge til rette for utvikling og gjenåpning av Alna og Tokerudbekken med tilstøtende arealer som et attraktivt sammenhengende blågrønt bånd gjennom hele byområdet. Lukkede strekninger av vassdraget foreslås gjenåpnet og tilgjengeligheten bedret. Planforslaget omfatter Alna langs jernbanen fra Middelalderparken til Alna stasjon. Alna foreslås gjenåpnet og ført langs Dyvekes vei og langs jernbanen fra Dyvekes bro til Middelalderparken. JBV har fremmet innsigelse til deler av strekningen fra Dyvekes bro til vannspeilet i Middelalderparken.

Planforslaget har vært ute til offentlig ettersyn med høringsfrist 1.10.2009. Plan- og bygningsetaten oversendte revidert planforslag (unntatt offentlighet) til byrådsavdeling for byutvikling april 2010.

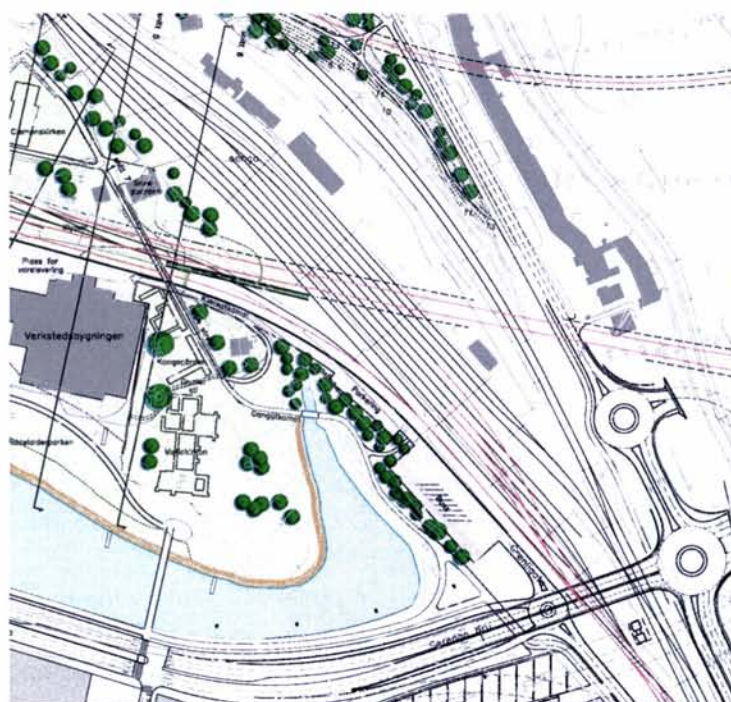
Tiltaket er i konflikt med intensjonene om gjenåpning av Alna på terreng over Klypens søndre del. I dette området vil det to spor gå dypt under Loenga og et spor i dagens østfoldbanetrasé. Gjenåpning av Alna på terreng i dette området er ikke teknisk og fysisk mulig. En teknisk løsning er at rennende vann, eller vannspeil, som skal representere Alna krysser under som en dykker. En slik dykker kan etableres som en del av betongkonstruksjonene eller etableres ved kummer og rørpressing under sporene ved et senere tidspunkt. Det skal ut fra vurderinger utført i hovedplan utføres en dykket løsning i forbindelse med ombygging av eksisterende VA anlegg. I prinsippet kan en slik løsning eller varianter av denne også gjennomføres for Alna. Omfang/dimensjoner vil da være større.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	42 av 67		

Tiltaket er ikke i konflikt med intensjonene i planen i forhold til gjenåpning av Alna og etablering av Alna Miljøpark i området mellom Klypen og Dyvekes vei. Dersom alternativ øst (Loenga 4lc1) velges, kan tiltaket åpne for at deler av Alna Miljøpark legges på østsiden av Loenga i tilknytning til Gamlebyen gravlund. Gjennom videre reguleringsplanprosess vil det gjennomføres utdypende undersøkelser og vurderinger knyttet til Alna miljøpark. Temaet er også behandlet i Temarapport Landskap og Temarapport Byutvikling og arealbruk.



Figur 15 Utsnitt fra Forslag til kommunedelplan for Alna miljøpark



Figur 16 Område for plassering av den dykkede løsningen. Jernbaneverket vil i videre planfaser samarbeide med interessenter for å se hva som er teknisk mulig.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftinteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 43 av 67</p>
---	--	--

7.2 Ski kommune

Gjeldende planer

Kommuneplan

Hovedmål i Ski kommuneplan 2007-2019 lyder slik:

"Ski kommune skal være en miljøkommune hvor balanse mellom biologisk mangfold, friluftsmuligheter og nærings- og bofunksjoner ivaretas."

Ski kommune utarbeider årlig Grønt regnskap. I Grønt regnskap 2007 er det listet flere mål og strategier for miljøarbeidet i kommunen, herunder friluftsliv.

Ski kommuneplan har utarbeidet "Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2008-2018.

Områdene mellom Langhus tettsted og Ski er regulert til jord- og skogbruk, og omfattes av "Reguleringsplan for et område mellom Langhus og Ski stasjonsby til landbruksformål i nordvestre del av Ski kommune", vedtatt 28.02.74.

Pågående planprosesser

Ski kommune har startet opp arbeidet med rullering av kommuneplan, og utarbeidelse av kommunedelplan for Ski sentrum. De to planene vil bli utarbeidet parallelt, og det tas sikte på samtidig politisk behandling.

Som en følge av ny plan- og bygningslov er arbeidet med pålagt plansamarbeid mellom Oslo og Akershus startet. I den forbindelse er viktigheten av Ski som regionalt knutepunkt fremhevet. Dette betyr at Ski tettsted også i fremtiden blir en viktig bolig-, handels-, kultur- og arbeidsplasskonsentrasjon.

Ski Stasjon vil spille en avgjørende rolle i dette perspektivet og Ski kommune samarbeider med Jernbaneverket om justert utforming av Ski stasjon. Reguleringsplanen for Ski stasjon er basert på gjeldende kommuneplan og godkjent i 2007.

Ombygging av Ski stasjon skal gjennomføres som en integrert del av Follobanen, men siden Ski stasjon har en vedtatt reguleringsplan er ikke prosjektet tatt inn i plan- og utredningsarbeidene for Follobanen. Skulle det vise seg at det er behov for endringer i gjeldende plan, vil dette måtte behandles som egen plansak i Ski kommune.

Det pågår for tiden et omfattende plan- og utredningsarbeid for et nytt næringsområde på Taraldrud. Planområdet ligger innenfor Markaområdet. Kommunestyret har gått inn for planen, og har sendt søknad til Miljøverndepartementet om endring av Markagrensen. Saken er under behandling i Miljøverndepartementet.

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og frilufsinteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	44 av 67		

8 REGISTRERINGER OG VERDIVURDERINGER

8.1 Oslo kommune

Middelalderparken

Middelalderparken består av delvis opparbeidet park med vannspeil og benyttes til festivaler, møteplasser og turer. Området har et mangfold av opplevelsesmuligheter i forhold til landskap, naturmiljø, kulturmiljø og/eller aktiviteter. Bruken av parken er av både lokal, regional og nasjonal betydning, avhengig av hvilke aktiviteter som pågår i parken.

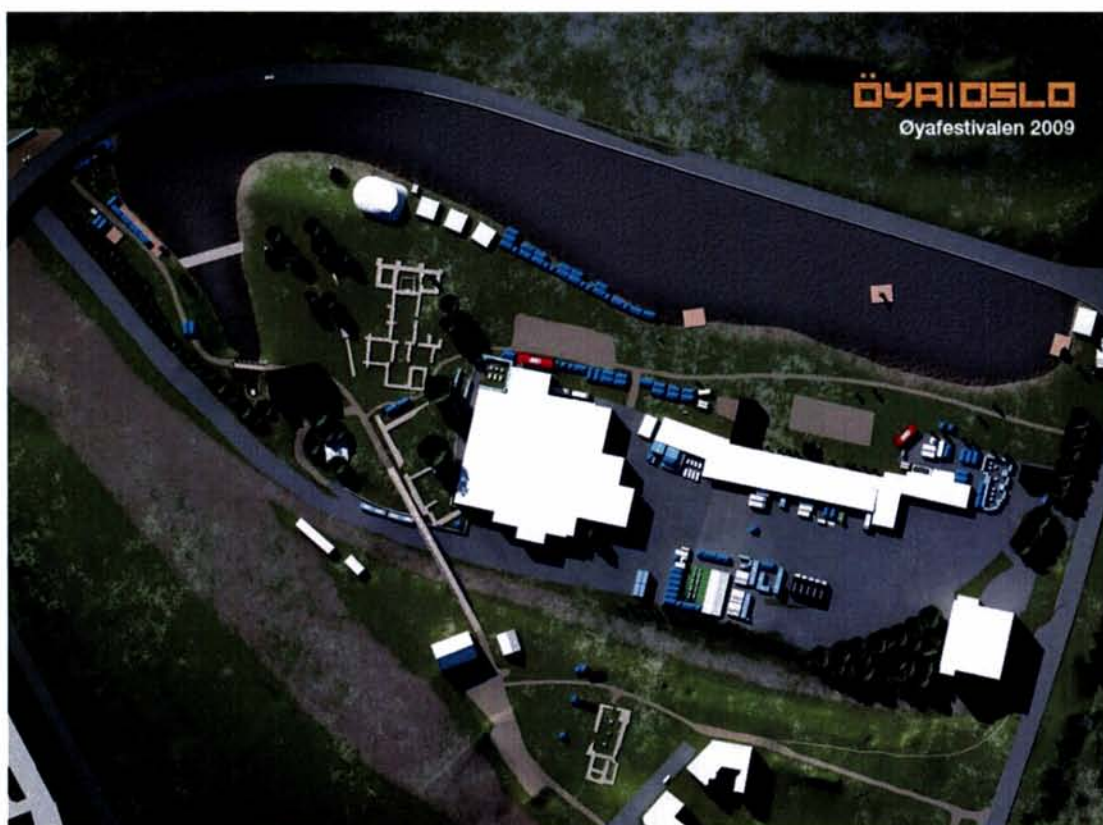


Figur 17 Fra Middelalderparken på en tirsdags ettermiddag, 12. oktober 2010.



Figur 18 Fra Øyafestivalen 2010, kilde: www.oyafestivalen.no

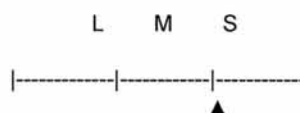
Dok nr: UOS00-A-36094		
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011	Temarapport	Follobanen
Side: 46 av 67	Nærmiljø og friluftsinnteresser	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski



Figur 19 Oversikt over plassering av produksjon på Øyafestivalen. Kilde: Øyafestivalen

Verdi

Middelalderparken faller innunder kategorien offentlige / felles møtesteder og andre uteområder i byer, uteområder som brukes ofte/av mange og er et område som har betydning for et større omland. Verdien settes til **middels verdi / stor verdi**.



<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 47 av 67</p>
--	---	--

Ladegårdshaven

Ladegårdshaven består av barokkhage og bygningsmasse fra Bispeborgen i tillegg til selve Ladegården. Situasjonen rundt disse byggene er trang, og det er dårlig forbindelse fra Oslogate til anlegget. Området er ikke egnet for friluftaktiviteter. For å bedre tilgjengeligheten til Ladegården og ruinene ser Jernbaneverket på muligheter for å flytte portalen og utvide eksisterende kulvert. Dette vil kunne gi Ladegården med tilhørende ruinanlegg utvidede arealer og bedret tilgjengelighet. Det vil også bidra til å redusere støybelastningen i området ytterligere.



Figur 20 Bilder tatt av Ladegårdshaven, med barokkhagen, ruiner og Ladegårdsbygningen.

Verdi:

Området kan klassifiseres som Øvrige bebygde områder, med middels bruks- og oppholdsintensitet. Området har begrenset adgang og mulighet for bruk som friluftsområde. Områdets verdi som friluftsområde er satt til **liten / middels**.



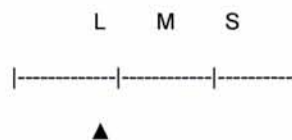
Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	48 av 67		

Minneparken

Minneparken består av ruiner. Området blir brukt som park, og er i tilknytning til Oslo torg i gamlebyen. Minneparken har begrenset mulighet for bruk som friluftsområde av hensyn til kulturminnene. Områdets verdi som friluftsområde er satt til **liten verdi / middels verdi**.



Figur 21 Bilde av Minneparken med ruinene av Oslos første domkirke, Hallvardskatedralen, Olavsklosteret og Korskirken.



Gamlebyen gravlund

Gamlebyen gravlund består av mange småveier og et større grøntareal midt i Gamlebyen. Den er av mange benyttet som en del av et turområde for beboere i nærområdet. Som veg- og stinett har området en **middels verdi**. Som friluftsområde har gravlundens **liten verdi**, på grunn av områdets karakter og dens manglende egnethet til friluftaktiviteter.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temareport Nærmiljø og Friluftstinteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 49 av 67</p>
---	---	--



Figur 22 Bilder fra gamlebyen gravlund, med gangstier som benyttes av folk i nærområdet.



Nordstrand bad (Furubråtveien)

I Furubråtveien, der det er planlagt tverrslag og riggområde for Jernbaneverket, er det i dag utfartsparkering til Nordstrand bad. Parkeringsplassen har drøye 30 plasser, og har en avstand på ca 200 meter med bratt asfaltert nedgang til badeområdet. Nordstrand bad er en populær badeplass bestående av svaberg med noe stein, sandstrand og en hellelagt turveg langs fjorden. Området benyttes av folk i nærområdet og Oslo-området generelt.

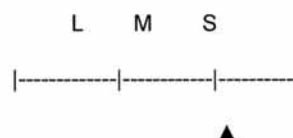
Parkeringsplassen vil i anleggsperioden, fra 2013 til 2018, benyttes til riggområde for Jernbaneverket, men vil tilbakeføres etter anlegget er ferdigstilt. Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets attraktivitet eller barrierer, da det er gode bussforbindelser og sykkelmuligheter der i dag. Lokalteten kommer under kategorien Øvrige bebygde områder, med lav oppholdsintensitet og middels bruk. Verdi for friluftsliv er **middels / stor verdi**.

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 50 av 67		



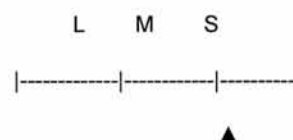
Grønliåsen

Grønliåsen er en skogås som strekker seg mellom Øvre Prinsdal og Bjørndal, i bydel Søndre Nordstrand. Kommunegrensen krysser Grønliåsen i sør. Traseen vil ligge i dyp tunnel gjennom dette området. Området kommer under kategorien Friluftsområder som brukes svært ofte/av svært mange. Området har **stor verdi**.



Turområde i Sørmarka

Området fra Grønliåsen til Langhus er nærfriluftsområde for titusener av mennesker og innfallsport til markaområdene lenger øst. Området kommer under kategorien Friluftsområder som brukes svært ofte/av svært mange. Området har **stor verdi**.

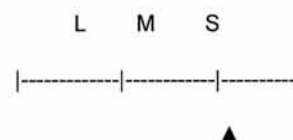


8.2 Ski kommune

Sørmarka generelt

Sørmarka, skogsområdet som strekker seg fra Oppegård i vest og Oslo grense i nord er friluftsområde for titusener av mennesker både i Oppegård, Ski og Oslo kommuner.

Området kommer under kategorien Friluftsområder. Området brukes av svært mange mennesker og er en del av et større, sammenhengende skogsområde. Området vurderes til å ha **stor verdi**.



<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftinteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 51 av 67</p>
--	---	---

Taraldrudkrysset

Taraldrud ligger i Sørmarka. Områdene omkring Taraldrud er i dag preget av E6-korridoren. I første rekke har Taraldrud verdi som friluftsområde ved kryssingsmulighetene av E6. Ved Taraldrudkrysset er det gangbru for gående og syklende, samt skiløype som krysser E6 i undergang. Gang- og sykkelvegen som krysser ved Taraldrud fører på vestsiden av E6 mot Oppegård og på østsiden innover i Sørmarka. Skiløypen fører på vestsiden mot Fløysbånn og et større lysløype- og skiløypenett, mens den på østsiden av E6 knytter seg opp mot løypenettet i Sørmarka. Turvegen er regulert til gang og sykkelveg fra bebyggelsen i Oppegård og via Assurdalen til Kloppa i Ski.

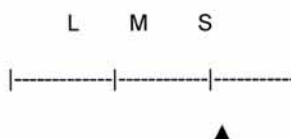


Figur 23 Kryssingsmuligheter over E6 for gående og syklende rett nord for Taraldrudkrysset



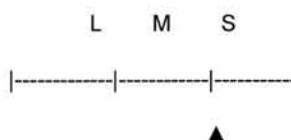
Figur 24 Skiløype i undergang ved Taraldrudkrysset

Taraldrudkrysset har **stor verdi som kryssingsområde**, men selve E6-krysset er ikke et friluftslivsområde.



Skiløype ved Endsjø gård

Det går en preparert skiløype over jordene på Roås/Endsjø. Denne krysser jernbanen over en bro, som også benyttes som adkomst for gårdsbruket Endsjø gård, og Rv 152 og knytter seg opp mot lysløypenett og skiløypenett mot Langhus. Løypa er mye brukt ved gode snøforhold og er den eneste skiløypeforbindelsen mellom Nøstmarka og den sentrale Sørmarka. **Stor verdi.**





Figur 25 Øverst: Jordet som brukes som skiløype vinterstid. Midten: dagens overgang og adkomst til Endsjø gård.
Nederst: Jernbanen som krysses

Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	54 av 67		

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 55 av 67</p>
---	--	---

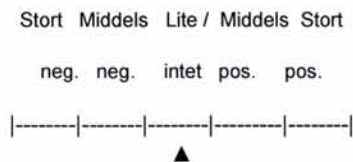
9. OMFANG OG KONSEKVENSER

9.1 Oslo kommune

Middelalderparken

Omfang

Endring i forhold til 0 – alternativet vil ikke gi noen påvirkning av friluftsinnteresser i Middelalderparken.



Med lokk over Klypen

Lokk over Klypen vil gi **stort positivt omfang** for friluftsinnteresser i området.



Konsekvens

Tiltaket antas å gi **ingen konsekvenser (0)** for friluftsinnteresser for Middelalderparken.

Konsekvensen av lokk over Klypen vurderes å være **Stor positiv (+++)** for Middelalderparken.

Avbøtende tiltak

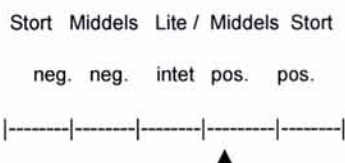
Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 56 av 67		

Ladegårdshaven

Jernbaneverket ser på mulighet for å utvide kulvert over jernbanespor. Endringer i forhold til 0 – alternativet er at utvidet kulvert over jernbanespor ved Oslo Ladegård vil kunne bedre tilgjengeligheten til barokkhagen, samt bidra til en mer sammenhengende struktur i området. Dette vil gi et **positivt** omfang.

Utvidet kulvert over jernbanespor:



Konsekvens

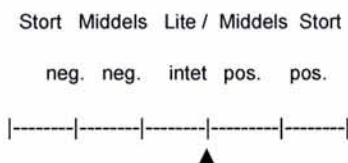
Dersom kulvert over jernbanespor utvides, vurderes konsekvensen å være **middels positiv (++)**.

Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

Minneparken

Tiltaket vil ikke gi noen endringer for Minneparken, og vil ha **intet omfang**.



Konsekvens

Konsekvensen vurderes å være **ubetydelig (0)**.

Avbøtende tiltak

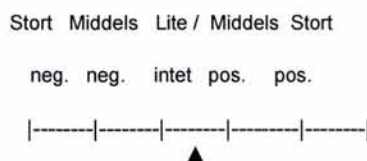
Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 57 av 67</p>
--	---	---

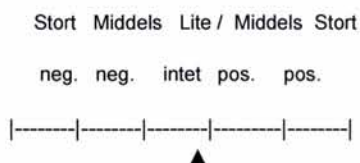
Gamlebyen gravlund

Innføring til Oslo S har to alternativer til utgående Follobane, Østalternativet og Vestalternativet. Østalternativet foreslår at traseen vil gå gjennom deler av gravlunden. Dette skal løses med en cut & cover-løsning. Østalternativet vil beslaglegge et område under bakken tilsvarende traséen gjennom gravlundens nordvestre hjørne.

Alternativ øst vil gå gjennom deler av gravlunden, men vil ligge under bakken. Tiltaket vil derfor ha **lite omfang**.

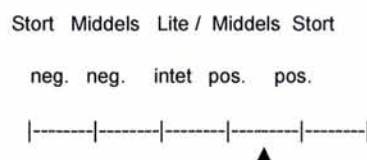


Alternativ vest vil gå i dagens Østfoldbanetrase, vest for gravlunden, og vil ikke gi noen endringer gir derfor **lite omfang**.



Østalternativet gir en mulighet for utvidelse av Gamlebyen gravlund. Det forutsetter at dagens Østfoldbanetrasé og tiliggende jernbanearealer frigjøres. Frigjøring av jernbanespor og arealer ifm. eksisterende Østfoldbanetrasé mellom Geita bru og Dyvekes vei gir muligheter for utvidelse av gravlunden eller etablering av grøntdrag. En evt utvidelse av gravlunden vil kunne være større enn arealbeslaget tiltaket medfører. Østalternativet medfører muligheter for byutvikling av ca. 7 000 m² vest for Gamlebyen gravlund. Dette er ikke en del av tiltaket men en mulighet

Endringer i forhold til 0 – alternativet er at gravlunden vil kunne utvides mer enn arealbeslaget som tiltaket vil representere, og vil bedre bruksmulighetene i områdene. Dette vil gi et **middels positivt omfang**.



Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsjnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 58 av 67		

Konsekvens

For Østalternativet vurderes konsekvensen å være **ubetydelig (0)**.

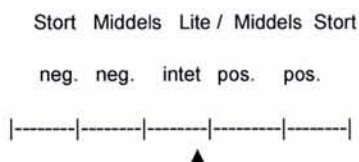
For Vestalternativet vurderes konsekvensen å være **ubetydelig (0)**.

Eventuell utvidelse av Gamlebyen gravlund

For en utvidelse av gravlundens vurderes konsekvensen å være **middels positiv (++)**.

Nordstrand bad (Furubråtveien)

Området skal tilbakeføres til parkeringsområde etter anleggsperioden. 0 – alternativet vil ikke gi noen endringer.



Konsekvens

Konsekvensen vurderes å være **ubetydelig (0)**.

Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

Grønliåsen

Tiltaket går i dyp tunnel, og vil ikke gi noen konsekvenser for området.



Konsekvens

Tiltaket gir **ingen konsekvens**

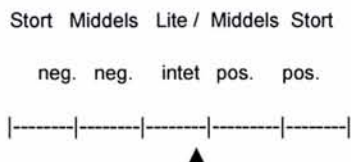
Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Nærmiljø og Friluftsinnteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 59 av 67</p>
---	--	--

Turområde i Sørmarka

Adkomsten fra Bjørndal ligger i nærheten av Åsland pukkverk og går over E6 i, men tiltaket vil ikke gi noen konsekvenser for adkomsten til marka.



Konsekvens

Tiltaket gir **ingen konsekvens**

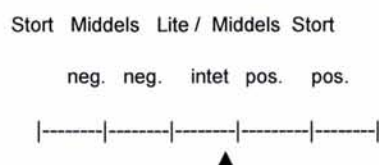
Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

9.2 Ski kommune

Sørmarka generelt

Tiltaket får **ingen konsekvenser** for Sørmarka generelt.

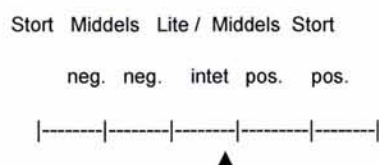


Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

Skiløype ved Endsjø gård

Tiltaket får ingen konsekvenser for skiløypa ved Endsjø gård. Adkomsten til Endsjø gård vil opprettholdes ved en kulvert over både Østfoldbanen og Follobanen.



Dok nr:	UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og frilufsinteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	60 av 67		

Konsekvens

Tiltaket vurderes å gi **ingen konsekvens**

Avbøtende tiltak

Ingen avbøtende tiltak er nødvendig.

10 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

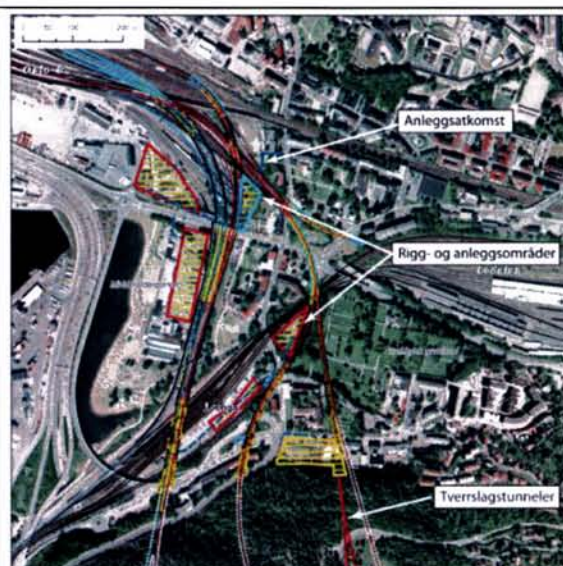
10.1 Oslo kommune

Gamlebyen

Bruk av området vest for dagens Klypen som grave- og riggområde vil ha stor negativ virkning på bruken av områdene rundt til opplevelse og formidling om Middelalderbyen. Indirekte vil de kunne skape problemer for bruken av middelalderparken til arrangementer.

Avbøtende tiltak

Midlertidig flytting av aktiviteter i anleggsperioder eller redusere omfanget av arealet på aktivitetene med skjerming av anleggsområdene visuelt, sikkerhetsmessig og av hensyn til støy.

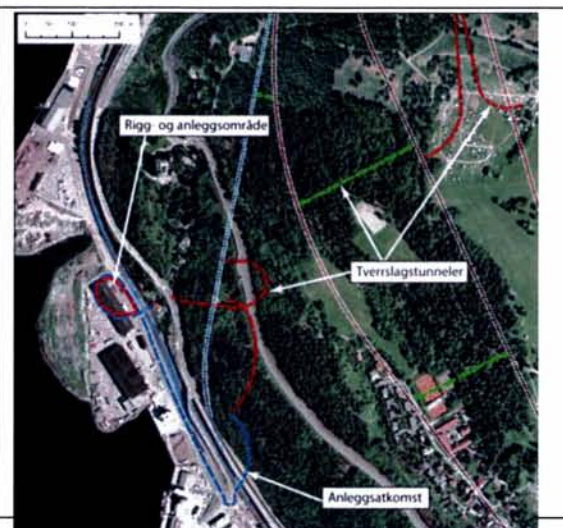


Kongshavn/Sjursøya

Bygging av ny innføring av Østfoldbanen fra Bekkelaget til Klypen krever et tverrslag. Denne nye sporforbindelsen må bygges tidlig for å kunne overføre trafikk til Klypen for å kunne gjennomføre ombygging av kulvertene i Minneparken.

Byggingen av påhugget må skje i sammenheng med utbyggingen av ny atkomst til Sydhavna. Det forutsettes at samarbeid med Statens vegvesen og Oslo Havn.

Avbøtende tiltak: Ingen



Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 62 av 67		

Tverrslag Bekkelaget

For å gjennomføre utbyggingen av tiltaket innefor planperioden 2010-19, er en avhengig av å etablere et tverrslag ved Bekkelaget. Oslo havn har gitt uttrykk for at det er stor konflikt med havnevirksomheten. Oslo kommune skal bygge ut renseanlegget på Bekkelaget samtidig med byggingen av Follobanen. Det må derfor etableres en egen tverrslagstunnel. Denne plasseres syd for Møller bil sitt anlegg ved Sjursøya for i størst mulig grad å unngå konflikt med kryssende havnetrafikk.

Riggområdet passerer på de arealene som Oslo kommune – EBY disponerer, samt de arealene som i reguleringsplan for Sydhavna er regulert til grøntområde. Anleggstrafikken til/fra riggområdet går til E18 via Ormsundveien.

Avbøtende tiltak:

Forlengelse av gangbro over Ormsundveien som trafiksikkerhetstiltak for adkomst til Nedre Bekkelaget skole.



Tverrslag Furubråtveien

Tverrslag Furubråtveien med lengde på ca 750 m. Riggområdet er plassert mellom E18 Mosseveien og Furubråtveien/Østfoldbanen. Området eies av Oslo kommune og har tidligere vært benyttet som riggområde for mindre anleggsarbeider, samt lagring av vedlikeholdsmaskiner for vegvesenet. Det foreslås i tillegg å utvide dette området mot eksisterende bolig i nord samt eventuelt å inkludere et område på sørsiden av Furubråtveien. Riggområdets areal er ca 3,5 daa. Riggområdet er kun aktuelt som drift og kontorrigg, ikke mellomlagring av masser. Området benyttes i dag til parkering for blant annet brukere av Nordstrand Bad og tursti langs vannkanten, og kan forverre tilkomsten disse fasilitetene i anleggsperioden.

Avbøtende tiltak:

Etablere midlertidige gangveier fra Furubråtveien og til gangbro over Mosseveien.



<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Nærmiljø og Friluftstinteresser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36094 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 63 av 67</p>
--	---	--

Bjørnerud industriområde

Riggområdet er plassert på et eksisterende friområde mellom Industriområdet og Bjørnerud Rehabiliteringssenter.

Riggområdet er på ca 5 mål og kan eventuelt utvides ytterligere. Det er kun aktuelt med drift og kontorrigg i området, ikke mellomlagring av masser. Vil ikke påvirke friluftstinteresser.

Avbøtende tiltak:

Sikringstiltak for gående og syklende på gangvegnettet.



Tverrslag fra Åsland

Fra Åsland vil det etableres tverrslag og riggområde. Hovedområdet med steinbruddet eies av Oslo kommune. Riggarealet tilpasses behovet og det vil også være plass til å etablere boligrigg for prosjektet her. Ny skytebane i fjell er planlagt på Åsland, men planene for Follobanen kommer ikke i konflikt med denne planen.

Området berører ikke friluftstinteresser direkte. Omkringliggende områder er skogkledd friluftsområder, men området vil ikke få endret karakter fra dagens situasjon.

Avbøtende tiltak:

Ingen avbøtende tiltak



Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 64 av 67		

10.2 Oppegård kommune

Tverrslag fra Taraldrud

<p>Tverrslag fra Taraldrud ligger i Ski kommune, men tiltaket grenser mot Oppegård kommune. Området har i flere år vært benyttet som riggområde for Statens vegvesen. Tiltaket vil ikke påvirke friluftsinnteresser.</p> <p><i>Avbøtende tiltak:</i> Ingen avbøtende tiltak.</p>	Se neste punkt
--	----------------

10.3 Ski kommune

Tverrslag fra Taraldrud

<p>Tverrslag fra Taraldrud ligger i Ski kommune, men tiltaket grenser mot Oppegård kommune. Området har i flere år vært benyttet som riggområde for Statens vegvesen. Tiltaket vil ikke påvirke friluftsinnteresser.</p> <p><i>Avbøtende tiltak:</i> Ingen avbøtende tiltak.</p>	
--	---

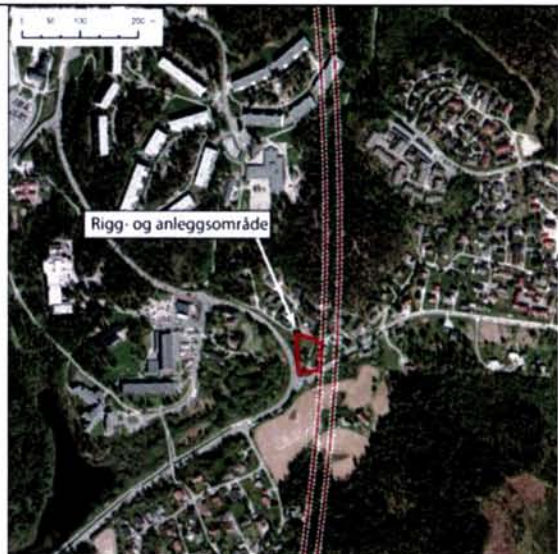
Sloravegen

Et mulig anlegg for "cut&cover"-løsning ved Sloraveien er under utredning. Her krysser tunneltraseen en dyprenne. Det kan bli nødvendig å bygge en betongtunnel forbi området.

Anleggsområdet vil ikke gi direkte konsekvenser for friluftstinteresser. Men området ligger nært et populært utfartsområde med turveger og løyper forbi Jonsrud og Bråten og inn i marka.

Avbøtende tiltak:

Gang og sykkelvei forbi anleggsstedet vil sikres slik at denne trafikken ikke kommer i direkte berøring med anleggstrafikken.

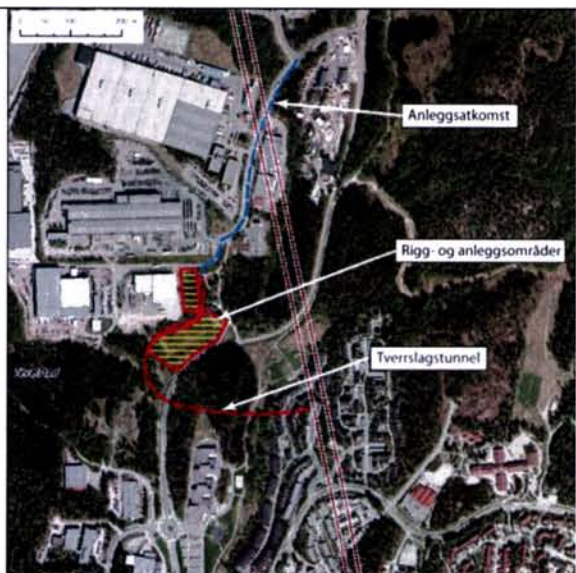


Nordre Berghagen/Regnbuen

Riggområde anlegges mellom Vevelstadveien og søndre del av industriområdet på Berghagen. Parallelt med og på den andre siden av Vevelstadveien går det en skiløype/turvei/sykkelvei, som knytter seg opp mot løypenettet i Sørmarka. Den upreparerte skiløypa mellom Greverud og Stallerudhytta går mye lenger nord/vest og nord for Regnbuen, og blir ikke berørt.

Avbøtende tiltak:

Ingen avbøtende tiltak.



Dok nr: UOS00-A-36094	Temarapport Nærmiljø og friluftsinnteresser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 66 av 67		

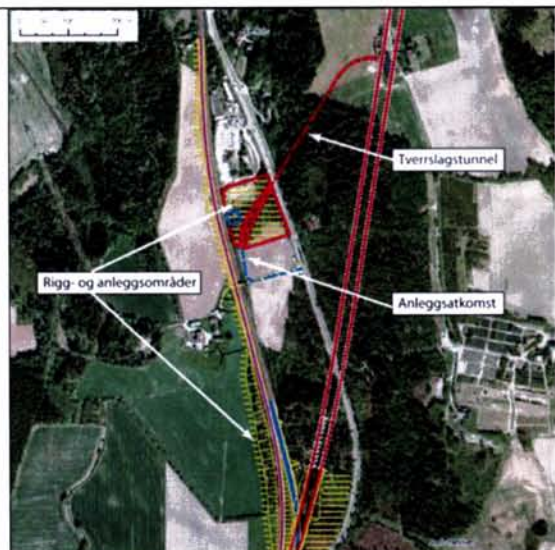
Langhus Hagesenter

Det foreslåtte tverrslaget blir liggende mellom atkomstveien fra Rv152 til Roås gård. Påhugget etableres på vestsiden av Rv 152.

Riggområdet er plassert i et skogholt mellom Rv152 og Østfoldbanen med atkomst langs Østfoldbanen via atkomstveien til Roås gård. Dette er foreslått for ikke å forstyrre driften av Langhus hagesenter og blande anleggstrafikk med trafikken til hagesenteret. Det er kun aktuelt med drift og kontorrigg på dette området. Dersom et større område mot Langhus hagesenter beslaglegges kan det være plass for mellomlagring av masser, men dette anses av miljømessige grunner som lite aktuelt.

Avbøtende tiltak:

Ingen



Roås

Rigg- og anleggsområde på Roås blir liggende mellom atkomstveien fra Rv 152 til Roås gård og Langhus hagesenter og riggområdet plasseres på et jorde mellom Rv 152 og Østfoldbanen langs adkomstveien til Roås gård. Riggområdets areal er ca 8 daa. Tiltaket vil ikke påvirke friluftsinnteresser.

Avbøtende tiltak:

Ingen avbøtende tiltak.



Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Nærmiljø og Friluftsimteresser	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 05.02.2010 Side: 67 av 65
---	---	--

11 REFERANSER OG KILDER

Jernbaneverket, 2010, Fastsatt Planprogram, 145 s.

Aas-Jakobsen, Norconsult, Rapport for anleggsgjennomføring

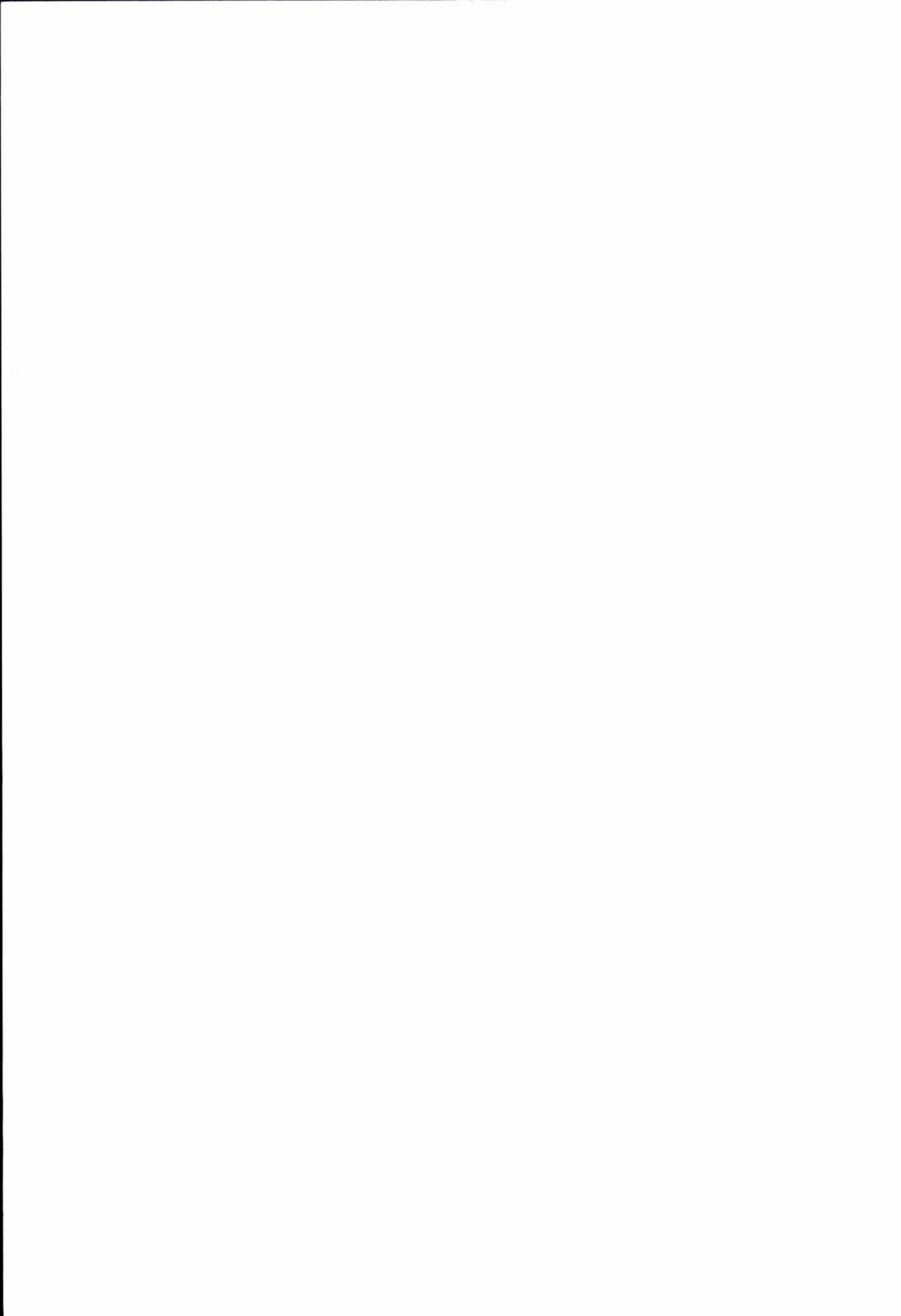
Statens vegvesen 2006, Håndbok 140. Veiledning konsekvensanalyser. Statens Vegvesen, 267 s.

Asplan Viak As, Konsekvensutredning Taraldrud.

Oslo kommune, KDP blågrønn struktur

Friluftsetatens naturdatabase

Aas-Jakobsen, Norconsult, Utkast til tekniske hovedplaner



Jernbanelibet
Biblioteket

JBV



11TU00634