

Temarapport

Byutvikling og arealbruk

Mars 2011

Forbudsarkiv
Bibliotek

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport	Follobanen
Rev nr: 00-A	Byutvikling og arealbruk	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Dato: 29.03.2011		
Side: 2 av 50		

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 3 av 50
---	---	--

Nytt Dobbeltspor OSLO – SKI

Plandokumenter med tilhørende konsekvensutredning

Oslo, Oppegård og Ski kommuner

TEMARAPPORT

Byutvikling og arealbruk

Høringsutgave

00-A	Høringsutgave	29.03.2011	MB	ER	TEV
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato:	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. Av
Follobanen Oslo– Ski Temarapport – Byutvikling og arealbruk	Antall sider				
	50				
	Produsent		Asplan Viak AS		
	Prod. dok. nr.				
	Erstatning for				
Erstattet av					
Prosjekt: Oslo - Ski Parsell: Oslo S - Ski stasjon		Dokument nr. UOS00-A-36098		Rev. 00-A	
	Jernbaneverket	Dokument nr.		Rev.	

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport	Follobanen
Rev nr : 00-A	Byutvikling og arealbruk	Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Dato: 29.03.2011		
Side: 4 av 50		

Forord

Jernbaneverket ved Utbyggingsdivisjonen har bedt Asplan Viak AS utarbeide konsekvensutredning for Nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Tiltaket som skal konsekvensutredes er Nytt dobbeltspor Oslo – Ski.

Temarapport – Byutvikling og arealbruk redegjør for hvilken betydning tiltaket Nytt dobbeltspor Oslo – Ski vil kunne ha for bymessig utvikling og arealbruk innenfor planområdet og tilliggende områder. Det er tatt utgangspunkt i utredningsprogrammet i fastsatt planprogram med hovedfokus på muligheter for å utvikle områdene og begrensninger i forhold til arealbruk. Tiltaket vil kunne medføre konsekvenser for utløst potensial for byutvikling særlig i forbindelse med innføringen til Oslo S. Konsekvensene er beskrevet og vurdert i forhold til parametrene arealbeslag, endret tilgjengelighet, støybelastning og endret barrierevirkning.

Temarapporten er utarbeidet av sivilarkitekt Marianne Bruvoll, sivilingeniør Kjell Lønne og sivilarkitekt Esben Rude for Jernbaneverket med Terje Sten Vegem som oppdragsgivers representant.

Alle kartillustrasjoner hvor opphavsmann ikke er oppgitt: Asplan Viak AS

Alle kart- og ortofotoillustrasjoner er orientert nord-sør dersom ikke annet er oppgitt.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 5 av 50</p>
--	--	---

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	6
OM DELUTREDNINGEN.....	12
AVGRENSNING AV FAGOMRÅDET	12
BESKRIVELSE AV 0-ALTERNATIVET	12
NASJONALE OG REGIONALE MÅL OG RETNINGSLINJER	14
PLANPROGRAMMETS KRAV	15
OSLO KOMMUNE	15
OPPEGÅRD KOMMUNE	16
SKI KOMMUNE	16
BESKRIVELSE AV TILTAKSOMRÅDET OG TILTAKET	17
TILTAKS - OG INFLUENSOMRÅDE	17
OSLO KOMMUNE	17
OPPEGÅRD KOMMUNE	21
SKI KOMMUNE	21
TVERRSLAG/RIGGOMRÅDER	22
METODE OG DATAGRUNNLAG	23
KONSEKVENSER FOR GJELDENE PLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESSER.....	24
OSLO KOMMUNE	24
OPPEGÅRD KOMMUNE	31
SKI KOMMUNE	32
KONSEKVENSER FOR BYUTVIKLING OG AREALBRUK	34
OSLO KOMMUNE	34
OPPSUMMERING KONSEKVENSER FOR INNFØRINGEN TIL OSLO S	47
OPPEGÅRD KOMMUNE	49
SKI KOMMUNE	49
VEDLEGGSOVERSIKT.....	50

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 6 av 50		

SAMMENDRAG

Byutvikling og arealbruk er i denne temarapporten definert som muligheter for endret bruk av arealer som følge av tiltaket.

Planprogrammet fastslår at tiltakets konsekvenser for eksisterende og planlagt arealbruk samt mulig byutvikling skal utredes. I tillegg skal tiltaket i forhold til vedtatte planer og relevante planprosesser vurderes.

Metode for vurdering av konsekvenser i Håndbok 140 er ikke funnet hensiktsmessig å bruke for å vurdere tiltaket i forhold til byutvikling og arealbruk. Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til metodebeskrivelsen i planprogrammet. For temaene byutvikling og arealbruk er det gjort kvalitative vurderinger med vekt på byutvikling. Konsekvensene er vurdert i forhold til parametrene: arealbeslag, endret tilgjengelighet, støybelastning, endret barrierevirkning og potensial for byutvikling.

0-alternativet (sammenlikningsgrunnlaget) representerer forventet utvikling dersom tiltaket ikke gjennomføres. Sammenlikningsåret er 2025. Dagens trafikk med forventet vekst og NSBs ruteplan for 2012 er lagt til grunn. Alle pågående investeringstiltak og vedtatte planer forutsettes gjennomført.

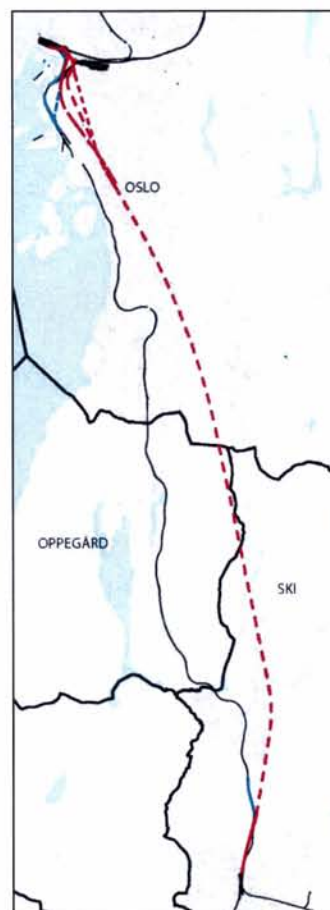
Tiltaksområdet og tiltaket

Tiltaksområdet er avgrenset til 200 meter fra senter spor og består av alle områder som blir direkte påvirket av planlagt utbygging av nytt dobbeltspor fra Oslo S til Ski stasjon. Arealer som kan bli påvirket utenfor tiltaksområdet er definert som influensområde.

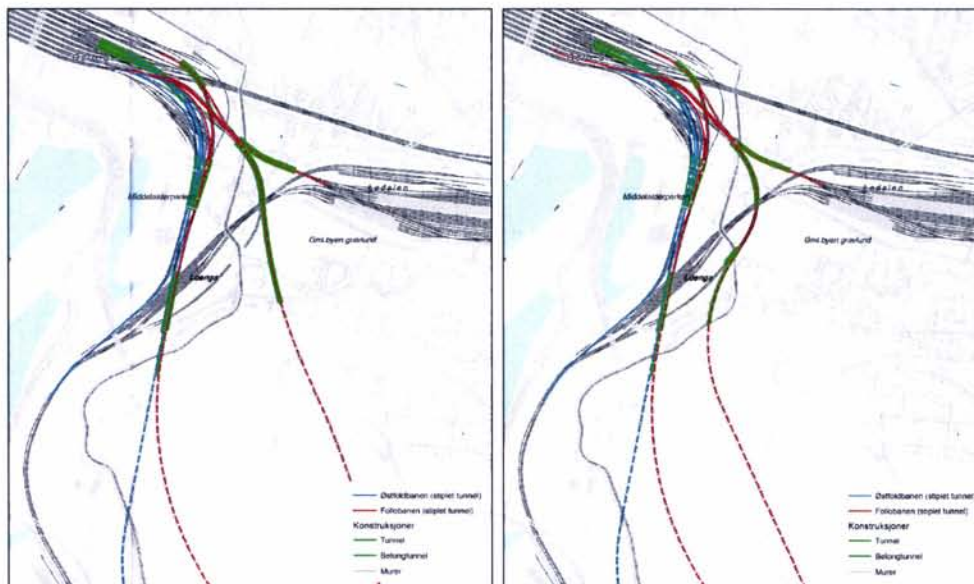
Oslo kommune

Tiltaksområdet i Oslo kommune er delt i en *ytterstrekning* og en *innerstrekning*. *Ytterstrekningen* omfatter tiltaket fra tunnelpåslag i Ekebergåsen til kommunegrensen i sør, trasé for Follobanen i to separate løp i dyp tunnel, Østfoldbanen og rigg og anleggsområder. *Innerstrekningen* omfatter innføringen til Oslo S fra tunnelpåslaget, to alternativer for innføring til Oslo S: *Østalternativet* (Loenga 41c1) og *Vestalternativet* (Loenga 41c2). Begge er en optimalisering av planprogrammets alternativ Loenga 3.

Trasékorridorene på innerstrekningen går inn til Oslo S gjennom Loenga og Minneparken. Utgående Follobane går gjennom Østfoldbanens kulvert under



<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 7 av 50</p>
--	--	---

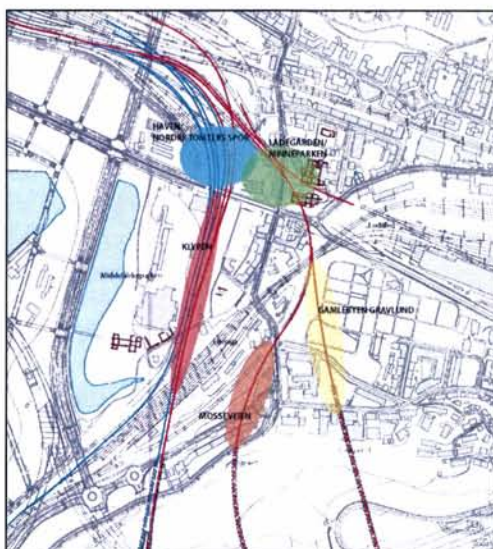


Østalternativet (Loenga 41c1) og Vestalternativet (Loenga 41c2)

Ladegården/Minneparken og sørover inn i Ekebergåsen. Inngående Follobane og Østfoldbanen går gjennom Klypen. Traséen er lik for begge alternativene gjennom Klypen/Haven og under Ladegården/Minneparken. Forskjellen gjelder kun utgående Follobane fra sporforbindelsen mellom Loenga og Lodalen og sørover.

I Østalternativet (Loenga 41c1) går traséen i en forlengelse av dagens Østfoldbanekulvert gjennom Gamlebyen gravlund og Oslo hospitals hage før den går inn i fjell i Ekebergåsen.

I Vestalternativet (Loenga 41c2) går utgående Follobane fra eksisterende Østfoldbanespor inn i kulvert under Mosseveien.



Innføringen til Oslo S (innerstrekningen) er delt inn i fem delområder som blir berørt: Haven/Nordre tomters spor, Ladegården/Minneparken, Klypen, Gamlebyen gravlund (Østalternativet Loenga 41c1), og Mosseveien (Vestalternativet Loenga 41c2).

Tiltaket omfatter, i tillegg til traséene, mulig 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. Uten lokkonstruksjoner vil tiltaket ikke utløse potensial for byutvikling i områdene

Dok nr: UOS00-A 0-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 8 av 50	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---	---	---

Ladegården/Minneparken og Klypen.

Oppegård kommune

Dobbeltsporet består av to sammenhengende tunneler uten dagstrekning gjennom Oppegård kommune.

Ski kommune

Follobanen skal bygges som dyp fjelltunnel mellom Oslo S og Ski kommune, og føres inn til Ski øst for dagens Østfoldbane. Den nye traseen vil ligge sammen med omlagt trase for Østfoldbanen og går gjennom et kulturlandskap med landbruksdrift. Tiltaket vil ikke innebære noen vesentlig endring i forhold til dagens arealbruk.

Tverrslag/Riggområder

Tverrslag og riggområder er ikke endelig avklart. Foreløpig er følgende riggområder i Oslo planlagt: Gamlebyen (flere lokaliteter), E18/Kongshavn/Sjursøytunnelen, E18/Bekkelaget/Sydhavna, E18/Furubråtveien, Bjørnerud industriområde og Åsland pukkverk.

Det er ikke planlagt tverrslag/riggområder i Oppegård.

Anleggsområde med tverrslag i Ski er vurdert plassert i Taralrudområdet, Vevelstad ved Berghagen industriområde og Langhus/Roås, samt langs traseen ved Endsjø gård.

Tverrslag og anleggsområder er behandlet i egen delutredning Konsekvenser i anleggsperioden.

Konsekvenser for gjeldende og pågående planer

Tiltakets konsekvenser for overordnede målsetninger i gjeldende planer og pågående planprosesser for Oslo kommune er hovedsakelig positive avhengig av trasévalg og lokkløsninger. Tiltaket gjør det teknisk og fysisk umulig å gjenåpne Alna gjennom Klypen på terrengnivå i tråd med intensjonene i forslag til *Kommunedelplan for Alna Miljøpark* og forslag til *Grøntplan for Oslo – kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone*. Det vil være mulig å etablere en dykkertløsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet. Tiltakets konsekvenser for forslag til *Reguleringsplan for nytt Kulturhistorisk museum* er uavklart.

Follobanen berører ingen planer direkte og vil ikke påvirke arealbruken i vesentlig grad i Oppegård kommune.

I Ski kommune kan tiltaket få konsekvenser for planlagt boligområde rett syd for Langhus stasjon. Dersom vestre trasékorridor blir valgt i Ski vil Langhus hagesenter måtte relokaliseres. Dette alternativet er ikke anbefalt gjennomført.

Konsekvenser for byutvikling og arealbruk

Oslo kommune

Tiltakets konsekvenser for byutvikling og arealbruk, for ytterstrekningen i Oslo kommune, er kun midlertidige med unntak av beredskapsplasser i forbindelse med tverrslag. Krav til og behov for beredskapsplasser og evakueringsområder skal utredes i videre planarbeid.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 9 av 50</p>
--	--	---

De største konsekvensene for byutvikling i tiltaksområdene er knyttet til innføringen til Oslo S og bydel Gamle Oslo.

Innerstrekningen er delt inn i fem områder som blir berørt: Haven/Nordre tomters spor, Ladegården/Minneparken, Klypen, Gamlebyen gravlund (Østalternativet Loenga 4Ic1) og Mosseveien (Vestalternativet Loenga 4Ic2).

Felles for begge alternativene som utredes er konsekvensene knyttet til Klypen, Ladegården/Minneparken og Haven/Nordre tomters spor. Konsekvensene avhenger av om det etableres lokk og omfang, både over Klypen og i forbindelse med eksisterende østfoldbaneportal samt hvorvidt Nordre tomters spor nedlegges. Konsekvensene knyttet til Østalternativet (Loenga 4Ic1) er relatert til Gamlebyen gravlund og området øst for Oslo hospital. Vestalternativet (Loenga 4Ic2) medfører permanente konsekvenser for bygninger i Mosseveien 6B, 8A og 8B.

Arealbeslag

Når det gjelder Haven vil seks spor til/fra Klypen beslaglegge arealer i området. Det kan også bli aktuelt med beredskaps plasser innenfor området. Nordre tomters spor kan frigjøres og nye arealer opparbeides. Størrelsen på mulig frigjorte arealer vil bli avklart i videre planarbeid.

Ved etablering av lokk i tilknytning til østfoldbanekulvertens portal vil tiltaket medføre muligheter for nye arealer på ca 500 m² i tilknytning til Ladegården.

Det vil gå tre spor gjennom Klypen som medfører at nye arealer på vestsiden av dagens spor og under dagens bakkenivå beslaglegges. Dagens spor i Klypen okkuperer ca 3 500 m² på terreng mellom Bispegata og gangbroen Østre strete. Tiltaket Follobanen uten lokk vil beslaglegge ca 8 000 m² i Klypen mellom Bispegata og Østre strete. Sammenliknet med 0-alternativet vil en lokkonstruksjon gi ca 4 500 m² mer areal.

Løsningen i Østalternativet (Loenga 4Ic1) medfører beslag av arealer under bakken for traséen gjennom Gamlebyen gravlunds vestre del og Oslo hospitals hage. Arealene over kulverten som ikke vil kunne benyttes til graver tilsvarer ca 1 000 m². Eksisterende østfoldbanespor kan nedlegges og åpner for at ca 7 000 m² jernbanearealer kan frigjøres. Disse arealene kan benyttes til erstatning for arealene kulverten beslaglegger samt utvidelse av gravlunden og/eller byutvikling.

Vestalternativet (Loenga 4Ic2) beslaglegger arealer under bakken for ny trasé og sikkerhetssone fra Loenga og sørover, og medfører inngrep i kjellere i Mosseveien 6B, 8A og 8B.

Tilgjengelighet

Tilgjengeligheten i Haven reduseres på grunn av økt jernbanetraffikk. Ved frigjøring av Nordre tomters spor vil tilgjengeligheten mellom Ladegårdens hageanlegg og Middelalderparken kunne bedres ved at Barokkhagen utvides mot vest.

Tilgjengeligheten til Ladegården/Minneparken bedres dersom lokk i tilknytning til eksisterende østfoldbaneportal realiseres. Avhengig av lokkets utforming og utstrekning vil tiltaket medføre økt tilgjengelighet mellom Oslogate og Ladegårdsanlegget, og for området generelt.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 10 av 50		

Tiltaket vil medføre betydelig endret tilgjengelighet i Klypenområdet dersom det etableres lokk over 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.

Tilgjengeligheten til Gamlebyen gravlund og området generelt kan bedres dersom løsningen i Østalternativet (Loenga 4lc1) bygges og det etableres nye gangforbindelser på frigjorte jernbanearealer vest for gravlunden.

Støybelastning

Støybelastningen av tiltaket øker i Havenområdet på grunn av økt jernbanetraffikk.

I området Ladegården/Minneparken bedres støybelastningen gjennom støytiltak i eksisterende østfoldbanekulvert. Ved etablering av lokk ved portalen vil det, avhengig av lokkets utstrekning, kunne gi redusert støy i Barokkhagen og ruinområdet i tilknytning til Ladegården.

Dersom det ikke etableres lokk over Klypen vil Follobanen medføre økt støybelastning for Middelalderparken og områdene øst for Klypen på grunn av flere spor og økt jernbanetraffikk. Ved etablering av lokk over Klypen vil støybelastningen kunne reduseres til et minimum avhengig av lokkets utstrekning og utforming.

Avbøtende tiltak som hindrer vibrasjoner og strukturlyd forutsettes gjennomført for hele tiltaket.

Endret barrierevirkning

Sporene fra/til Klypen beslaglegger arealer i Haven og medfører uendret barrierevirkning. Frigjøring av Nordre tomters spor vil kunne medføre redusert barrierevirkning dersom traséen fjernes og Barokkhagen utvides.

Dersom det bygges lokk i tilknytning til eksisterende østfoldbanekulvert vil barrieren som dagens jernbanespor i området utgjør reduseres. Endringen avhenger hvordan Ladegårdsanlegget med tilhørende ruiner tilgjengeliggjøres gjennom lokkets utstrekning og utforming.

Dersom det ikke etableres lokk over Klypen vil barrierevirkningen øke ved at det blir flere spor og nye sikkerhetsgjerder. Ved etablering av lokk over Klypen vil barrierevirkningen avhengig av lokkets utstrekning og utforming reduseres.

Potensial for byutvikling

Når det gjelder potensial for byutvikling som følge av tiltaket så er det særlig nytteløst til etablering av lokk, nedleggelse av jernbanespor og frigjøring av jernbanearealer.

Frigjøring av Nordre tomters spor gir muligheter for utvidelse av Ladegårdens hageanlegg.

Et lokk på ca 500 m² meter i tilknytning til portalen til eksisterende østfoldbanekulvert medfører muligheter for å utvikle Ladegårdens anlegg og ruiner i en helt ny kontekst. Endelig utstrekning og utforming vil bli fastsatt i videre planarbeid. Dersom det ikke etableres lokk i tilknytning til portalen vil tiltaket ikke utløse potensial for byutvikling i tilknytning til Ladegården.

<p align="center">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p align="center">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 11 av 50</p>
---	---	--

Etablering av lokk over Klypen gir muligheter for å utvikle Middelalderparken og tilgrensende områder. Lokkarealet tilsvarer ca 8 000 m².

Østalternativet (Loenga 4lc1) medfører muligheter for byutvikling av ca. 7 000 m² vest for Gamlebyen gravlund. Det forutsetter at dagens østfoldbanetrasé og tilliggende jernbanearealer frigjøres. Det åpner også for muligheten til å utvide gravlundene mot vest og etablere ny gangvei mellom Dyvekes vei og Geita bru.

Oppgård og Ski kommuner

Tiltaket medfører ikke konsekvenser for byutvikling i Oppgård og Ski. Tiltaket vil beslaglegge ca 30daa større område enn dagens jernbaneanlegg.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 12 av 50		

OM DELUTREDNINGEN

Avgrensning av fagområdet

Temaet byutvikling og arealbruk omfatter eksisterende og planlagt arealbruk samt funksjoner og fysiske forhold som vil påvirkes av tiltaket. Muligheter og potensial for byutvikling samt begrensninger som følge av tiltaket vil bli beskrevet.

Byutvikling og arealbruk vil kunne ha betydning for andre fagområder.

I denne temarapporten er byutvikling definert som muligheter for endret bruk av arealer som følge av tiltaket. Konsekvensene beskrives i forhold til følgende parametre: arealbeslag, endret tilgjengelighet, støbelastning, endret barrierevirkning, potensial for byutvikling.

Muligheter og begrensninger for byutvikling vil bli vurdert i forhold til vedtatte planer. Føringer i relevante planer under utarbeidelse vil også bli vurdert.

Beskrivelse av 0-alternativet

0-alternativet representerer forventet utvikling dersom tiltaket ikke gjennomføres. Det innebærer at Nytt dobbeltspor Oslo – Ski ikke bygges. Det tas utgangspunkt i dagens trafikk, og forventet vekst frem til sammenligningsåret 2025 legges til grunn. For jernbanetrafikken er NSBs ruteplan for 2012 grunnlaget. Alle pågående investeringstiltak, relevante tiltak i gjeldende NTP og andre tiltak i andre sektorplaner innenfor gjeldende NTP forutsettes gjennomført.

Oslo kommune

Innerstrekningen - innføring Oslo S

- Veisystem og busstrasé som regulert i Bjørvikaplanen.
- Lokomotivvekstedet utvidet med 550 m².
- Adkomst til lokomotivverkstedet fra rundkjøring i sør.
- Jernbanetraséen i Klypen opprettholdt på dagens terreng, jernbanearealet beslaglegger ca 3 500 m² mellom Bispegata og gangbroen Østre strete.
- Nordre tomters spor opprettholdt.
- Haven opprettholdt som hensettingsspor.
- Østfoldbanetraséen opprettholdt som i dag.
- KHM er ikke realisert.
- Borgen er regulert revet, men vil sannsynligvis ikke rives dersom KHM ikke realiseres eller det finnes andre økonomiske incentiver for å rive bygningen.
- Arealene sør for Bispegata er regulert til friområde. Området er opparbeidet til park som utvidelse av Middelalderparken. Oslo kommune har avvirket dagens utleieforhold til transportbedrifter.
- Clemensallmenningen og Vestre strete er etablert som veifar gjennom Middelalderparken.
- Nytt kryss til Sydhavna er ferdig utbygget.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 13 av 50
---	---	--

Ytterstrekingen

- Økt trafikk, både personbil og godsbil på E6 og hovedveinettet i Oslo som vil gi økt støy og mer støy.

Oppegård

- Økt trafikk, både personbil og godsbil på E6, medfører økt støy og mer støy i området.

Ski

- Økt trafikk, både personbil og godsbil på hovedveinettet, medfører økt støy og mer støy i området.
- Kapasiteten på dagens Østfoldbane er sprengt, og trafikkbildet her vil ikke endres i nevneverdig grad fram mot sammenlikningsåret.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 14 av 50		

NASJONALE OG REGIONALE MÅL OG RETNINGSLINJER

Overordnede planer og retningslinjer

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på løsninger som reduserer transportbehovet, samt legge vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen. Utforming av utbyggingen bør bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter i bebygde områder.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene stiller krav til at barn og unge blir ivaretatt i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven. Det stilles også krav om fysisk utforming slik at anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det erstattes av fullverdige arealer. I ny utgave av Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen presiseres det at regjeringen ønsker at retningslinjene skal håndheves strengere, og at barns interesser bør veie tyngre enn det som hittil har vært vanlig, i tilfeller hvor det er interessekonflikter.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 15 av 50</p>
--	--	--

PLANPROGRAMMETS KRAV

I henhold til planprogrammet, fastsatt av Samferdselsdepartementet, skal tiltakets konsekvenser for eksisterende og planlagt arealbruk samt mulig byutvikling utredes.

Oslo kommune

Tiltakets konsekvenser for ytterstrekningen, mellom Ekebergåsen og kommunegrensen mot sør, er knyttet til trafikkutviklingen på hovedveinettet. Tiltaket vil gi en reduksjon av forventet økning av person- og godsbiltrafikken på E6 og hovedveinettet. Dersom tiltaket ikke realiseres vil økt trafikk gi mer støy og støv i området.

Når det gjelder innerstrekningen vil tiltaket ha konsekvenser for utløst potensial for byutvikling særlig i forbindelse med innføringen til Oslo S-området. Det gjenstår to alternativer som skal utredes Østalternativet (Loenga 4Ic1) og Vestalternativet (Loenga 4Ic2). Begge alternativene er like i Klypen/Haven og gjennom Minneparken. Det er kun traséen for utgående Follobane som varierer. Østalternativet (Loenga 4Ic1) går gjennom eksisterende østfoldbanekulvert og under Gamlebyen gravlund og inn i fjell mellom Ekebergveien og Konowsgate rett øst for Oslo hospital. Vestalternativet (Loenga 4Ic2) går også gjennom eksisterende østfoldbanekulvert før traséen tar av like sør for Geita bru og går videre sørover mot Mosseveien og inn i fjell.

Tiltaket vil få konsekvenser for Middelalderparkens tilgjengelighet og forbindelse til bydel Gamle Oslo avhengig av hvordan tiltaket realiseres gjennom Klypen. Etablering av lokk over sporene i Klypen, lokkets omfang samt rekonstruksjon av middelalderterreng vil påvirke mulighetene for byutvikling i området.

Forholdet til utnyttelse av arealer under bakken, inntil og vest for nye kulverter gjennom Klypen og evt overbygging av området må avklares. Konsekvenser for utviklingspotensialet på tilgrensende eiendommer særlig UKM- og Borgeneiendommene vest for Klypen.

Området Ladegården/Minneparken vil påvirkes av en evt ombygging av eksisterende østfoldbanekulverts portal og en evt utvidelse av lokket vest for Oslo gate.

Tiltakets betydning for vedlatte og pågående planer skal også utredes. Det skal spesielt redegjøres for mulig gjenåpning av Alna fra Dyvekes bro til Middelalderparken og etablering av et sammenhengende turdrag langs Dyvekes vei i tråd med forslag til Kommunedelplan for Alna Miljøpark

Det skal redegjøres for Jernbaneløpplaner for bruk av egne arealer. Det skal også redegjøres for forringelse av eiendommer og konsekvenser for eksisterende bygningsmasse.

Konsekvensene av alternativene skal beskrives og vurderes i forhold til følgende parametere:

- Arealbeslag
- Endret tilgjengelighet
- Støybelastning
- Endret barrierevirkning

Dok nr: UOS00-A 0-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 16 av 50	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

- Potensial for byutvikling, gjelder spesielt Gamlebyen i Oslo

Oppegård kommune

Tiltaket gir ikke konsekvenser for byutvikling og arealbruk i Oppegård kommune.

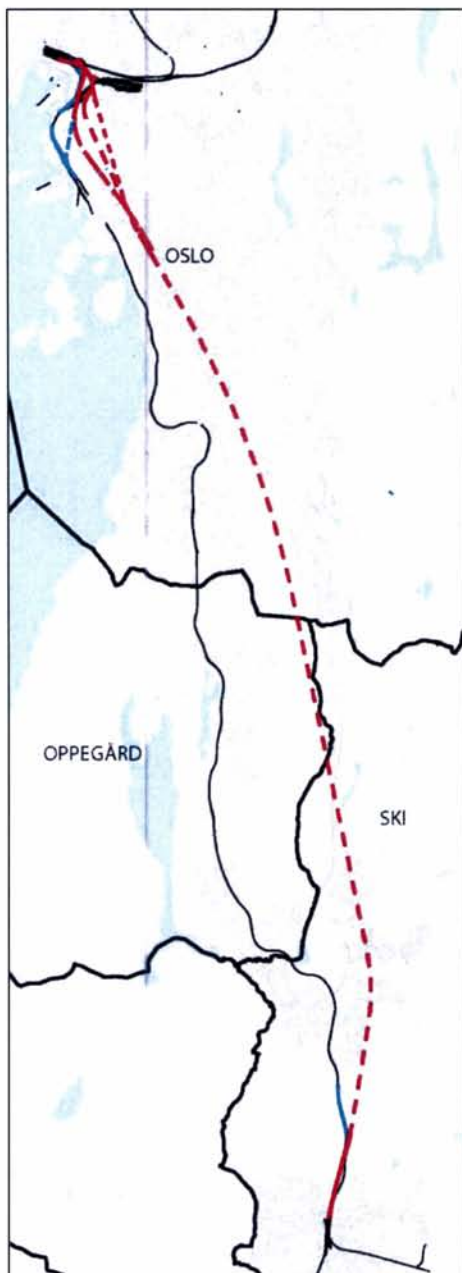
Ski kommune

Lokalt utbyggingsmønster og konsekvenser for arealutvikling i Ski kommune skal utredes. Tiltaket kan ha virkninger på eksisterende arealbruk og planlagte fremtidige områder. Konsekvensene av de alternative tiltakene vurderes og beskrives for de ulike delområdene, i forhold til følgende parametere:

- Arealbeslag, for både eksisterende og fremtidige fastlagte utbyggingsområder
- Endret tilgjengelighet, for både eksisterende og fremtidige fastlagte utbyggingsområder
- Støybelastning for fremtidige fastlagte utbyggingsområder
- Endret barrierevirkning for fremtidige fastlagte utbyggingsområder

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 17 av 50</p>
---	--	--

BESKRIVELSE AV TILTAKSOMRÅDET OG TILTAKET



Tiltaks - og influensområde

Tiltaksområdet består av alle områder som blir direkte påvirket av arealbeslag av den planlagte utbyggingen. Det inkluderer også anleggsveier, deponi- og riggområder som er kjent på utredningstidspunktet. Endelig tiltaksområde vil utgjøre planområde for reguleringsplanen.

Arealer som kan bli påvirket byutviklingsmessig, men som ligger utenfor tiltaksområdet blir definert som influensområdet. Influensområdet kan påvirkes av tiltakets lokalisering og utforming samt visuelle sammenhenger.

Tiltaksområdet er avgrenset til 200 meter fra senter spor og senter tverrslagstunneler for samtlige aktuelle traséer.

Oslo kommune

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 Oppegård. Tiltaksområdet dekker både 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.

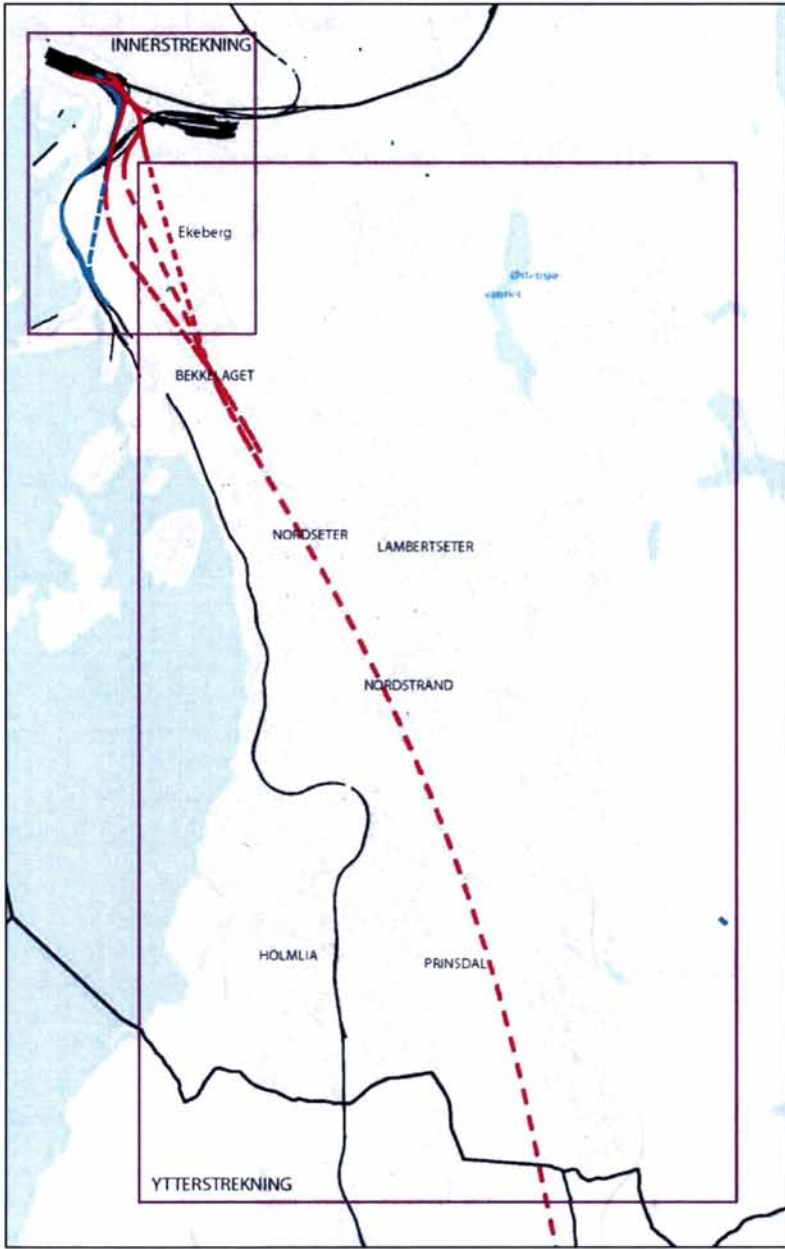
Innerstrekningen omfatter alternative innføringer til Oslo S fra tunnelpåslag i Ekebergåsen til Oslo S.

Det gjenstår to alternativer å utrede etter en omfattende silingsprosess. Alternativene som skal utredes *Østalternativet (Loenga 4lc1)* og *Vestalternativet (Loenga 4lc2)*, er begge en

optimalisering av planprogrammets alternativ Loenga 3.

Trasekorridoren på *innerstrekningen* føres inn til Oslo S via Loenga og Minneparken. Traséen gjennom Klypen og under Ladegården/Minneparken er like for begge alternativene. Forskjellen mellom alternativene gjelder kun utgående Follobane. Traséen i *Østalternativet (Loenga 4lc1)* går i en forlengelse av dagens østfoldbanekulvert gjennom Gamlebyen

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 18 av 50		



gravlund og Oslos hospitals hage før den treffer fjell i Ekebergåsen. I Vestalternativet (Loenga 41c2) føres utgående Follobane i dagens trasé for Østfoldbanen frem til Geita bru tar av sørover og går inn i fjell under bebyggelsen i Mosseveien. Begge alternativene har funksjonelle løsninger, men ulike konsekvenser lokalt. Dette gjelder spesielt i anleggsperioden, men også i driftsperioden.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 19 av 50</p>
--	--	--

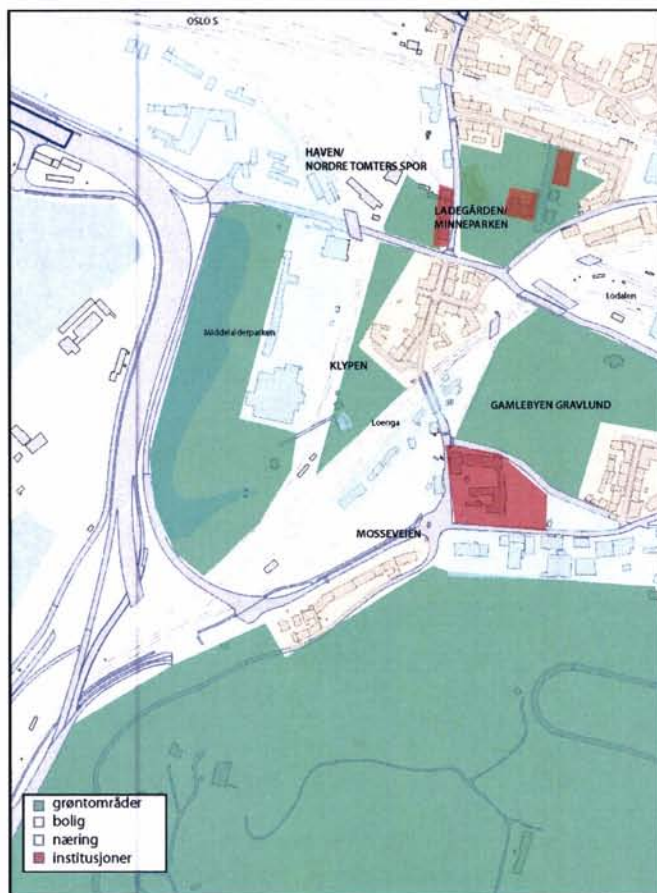
Gamlebyen kjennetegnes av fragmentert struktur, blandet arealbruk og oppsplittede byggeområder. Den fragmenterte strukturen henger sammen med topografien, de store arealene avsatt til trafikkformål og hensynet til kulturminnene i området.

Det ligger mange viktige institusjoner som Ladegården, Minneparken, Gamlebyen kirke og gravlund, Oslo Hospital mv i direkte tilknytning til, eller i umiddelbar nærhet av tiltaksområdet.

Grøntstrukturene i tiltaksområdet er definert som offentlige tilgjengelige parkmessige opparbeidene arealer og friområder.

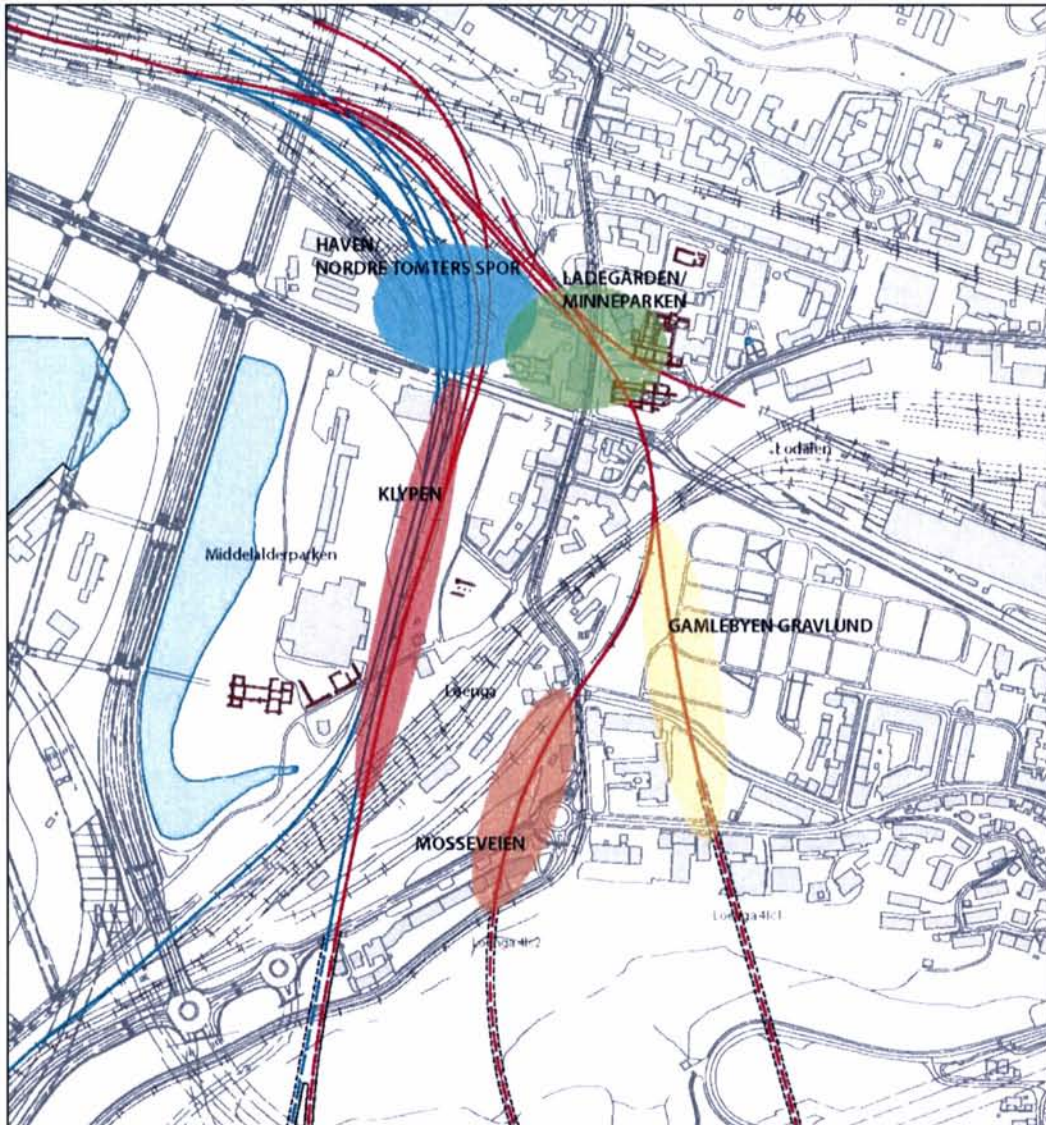
Boligbebyggelsen i Gamlebyen er hovedsakelig leiegårdsbebyggelse fra slutten av 1800-tallet.

Næringsarealene varierer fra virksomhet innenfor kontor, forretning, offentlig og privat service til arealer for produksjon, transport og jernbanerelatert virksomhet.



Eksisterende arealbruk.

Transportsystemet omfatter systemet av veier, baner, stasjoner og gang- og sykkelveier. Tiltakets to alternativer for innføring til Oslo S er like i områdene Haven/Nordre tomter spor, Ladegården/Minneparken og Klypen. Forskjellene mellom alternativene Østalternativet (Loenga 41c1) og Vestalternativet (Loenga 41c2) er knyttet til utgående Follbane etter eksisterende Østfoldbanekulvert.



Områder som blir berørt.

Haven/Nordre tomters spor

Det kommer seks spor under Bispegata og inn til Haven. Disse sporene skal inn på ulike perronger på Oslo S og ligger på omtrent samme nivå. De skal betjene Follobanens inngående spor samt Østfoldbanens inn- og utgående spor.

I forbindelse med etableringen av Follobanen vil Nordre tomters spor sannsynligvis ikke lenger være i bruk.

Det kan være aktuelt å benytte deler av Haven/Nordre tomters spor-området til permanent beredskaps plass.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 21 av 50</p>
--	--	--

Ladegården/Minneparken

Follobanens utgående spor er planlagt etablert i eksisterende kulvert for Østfoldbanen. Dagens tosporskulvert bygges om til ett spor hvor bunnen ligger noe lavere enn dagens nivå for å tilfredsstille dagens krav til høyder. Kulverten går under Bisp Nikolas kapell og Ladegården, og fortsetter under Minneparken og sørover (Notat: Aas-Jakobsen K-003). Det etableres lokk på ca 500 m² i tilknytning til Østfoldbanens portal fra Oslogate og vestover. Lokkets utforming og utstrekning må utredes i videre planarbeid. Det er ikke nødvendig å etablere et lokk for jernbanetiltaket, men Jernbaneverket ser mulighet for å etablere lokk som et positivt bidrag til utviklingen av området.

Klypen

Tiltaket medfører tre spor i kulvert gjennom Klypen som deler seg til seks spor før Bispegata. To av sporene ligger dypt og går under Loenga i tunnel og videre sørover. Sporet lengst mot vest som betjener utgående Østfoldbane ligger omtrent på dagens nivå og følger eksisterende trasé for Østfoldbanen sørover.

Det er teknisk mulig å etablere lokk over kulverten fra Bispegata og sørover, men det er ikke nødvendig for jernbanetiltaket. Jernbaneverket ser mulighet for å inkludere bygging av lokk som en del av jernbanetiltaket da det vil bidra positivt til utvikling av område og forbedre tilgjengeligheten betydelig. Lokkonstruksjonen over Klypen, sammen med lokkonstruksjonen ved Ladegården, vil gi en merkostnad på 40-50 millioner kr.

Gamlebyen gravlund - Østalternativet (Loenga 4lc1)

Sporene for utgående Follobane grener av fra eksisterende østfoldbanekulvert, ved sporforbindelsen mellom Loenga og Lodalen, og går sørover. Traséen går gjennom Gamlebyen gravlund og videre gjennom Oslo hospitals hage i kulvert før den går inn i fjell i Ekebergskrenten mellom Ekebergveien og Konowsgate.

Mosseveien - Vestalternativet (Loenga 4lc2)

Sporene for utgående Follobanen følger eksisterende østfoldbanekulvert til Loenga ved Geita bru og grener deretter av sørover. Fra Geita bru går sporene i kulvert og videre under bebyggelsen i Mosseveien til de treffer fjell og fortsetter i tunnel sørover.

Oppgård kommune

Tiltaket består av en sammenhengende dyp tunnel uten dagstrekning gjennom kommunen.

Ski kommune

Follobanen skal bygges som dyp fjelltunnel mellom Oslo S og Ski kommune, og skal føres inn til Ski øst for dagens Østfoldbane.

Tiltaksområdet omfatter en strekning som starter nord for Nordbyveien i Ski og går helt fram til Oslo grense i nord. Den nye traseen vil ligge sammen med omlagt trase for Østfoldbanen fra Nordbyveien og fram til tunnelportalen sør for Langhus hagesenter. Traseen går gjennom et kulturlandskap med landbruksdrift. Etter at tiltaket er gjennomført vil alle arealer som ikke skal disponeres til jernbane bli tilbakeført som dyrket mark.

Dok nr: UOS00-A 0-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 22 av 50	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

Tiltaket vil ikke innebære noen vesentlig endring i forhold til dagens arealbruk.

Tverrslag/riggområder

Tverrslag og riggområder er ikke endelig avklart. Foreløpig er følgende riggområder i Oslo kommune planlagt:

- Gamlebyen: flere lokaliteter (Ladegården/Oslogate, Bispegata/Middelalderparken, Loenga, "Vikingtomta"/Konowsgate, Loenga/Geita bru/Mosseveien)
- E18/Kongshavn/Sjursøytunnelen
- E18/Bekkelaget/Sydhavna
- E18/Furubrátveien
- Bjørnerud industriområde
- Åsland pukkverk (hovedrigg)

Det er ikke planlagt tverrslag eller riggområder i Oppegård kommune.

Anleggsområde med tverrslag som er vurdert plassert i Ski kommune:

- Taraldrudområdet
- Vevelstad ved Berghagen industriområde
- Langhus/Roås ved hagesenteret
- Endsjø gård.

Tverrslag og anleggsområder er behandlet i egen delutredning Konsekvenser i anleggsperioden.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Tema Byutvikling og arealbruk	Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 23 av 50
---	--	---

METODE OG DATAGRUNNLAG

Generelt

Metode for vurdering av konsekvenser i håndbok 140 er ikke funnet hensiktsmessig å bruke for å vurdere forholdet til tema byutvikling og arealbruk.

Konsekvensutredningen er derfor gjennomført i henhold til metodebeskrivelsen i planprogrammet. For temaene byutvikling og arealbruk er det gjort kvalitative vurderinger med vekt på byutvikling. Konsekvensene av alternativene er beskrevet og vurdert i forhold til følgende parametere:

- Arealbeslag
- Endret tilgjengelighet
- Støybelastning
- Endret barrierevirkning
- Potensial for byutvikling

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 24 av 50		

KONSEKVENSER FOR GJELDENE PLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESSER

Oslo kommune

Gjeldende planer

Kommuneplan 2008, Oslo mot 2025 (vedtatt 11. juni 2008)

Kommuneplanen har som mål å bidra til at Osloregionen får en samordnet areal- og transportstrategi. Kommuneplanens visjon er Oslo 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, en multifunksjonell og levende by, samt tilpasning 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. De stasjonsnære områdene skal vurderes for konsentrert boligbygging for å utnytte arealpotensialet bedre og for å øke kundegrunnet for kollektivtransporten. Strategiene fra 2004-planen er videreført, men med økt fokus på miljø- og bærekraftaspekter, sikring av areal til sosial infrastruktur/idrett/friarealer/møteplasser. Nybygging skal primært skje ved utvikling av knutepunkter og andre stasjonsnære områder, og ved sterkere fortetting i sentrale bystrøk. For å møte forventet vekst i transportetterspørselen frem mot 2025 har Oslo og Akershus vedtatt en ny finansieringsplan, Oslopakke 3. Denne inneholder en sterkere satsning på kollektivtransporten enn Oslopakke 1 og 2.

Under strategier står det:

"En samordnet areal- og transportstrategi og en bedret regional mobilitet innen Osloregionens bolig-, service og arbeidsmarked, fordrer et intensivt og forpliktende samarbeid mellom kommunene og utbyggerne i regionen. Det samme gjelder for stat og kommune innenfor både vei- og kollektivsektoren. Byutviklingen i Oslo og i regionen for øvrig må bygge videre på banenettet som ryggrad og kommunen må fortsatt prioritere de regionale utviklingsområdene og knutepunktene i planavklarings- og transportsammenheng. (KP 2008, s. 46)"

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 til rette 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

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temareport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 25 av 50</p>
---	--	--

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.



Utsnitt fra "KDP torg og møteplasser", kilde www.pbe.oslo.kommune.no

Lokalisering av møteplass i Oslogate og overordnet forbindelse langs Loenga vil kunne bli berørt av tiltaket. Tiltaket vil kunne bidra til å nå målene i planen avhengig av trasé og løsninger som velges.

Kommunedelplan for nytt dobbeltspor Oslo-Ski (vedtatt 3. november 2004)

Kommunedelplanen ble vedtatt uten stasjon på Hauketo. Planen omfatter strekningen fra Oslos grense til en kilometer nord for Hauketo. Innføringen til Oslo S inngår ikke. Planarbeidet bygget på utredninger fremlagt av Jernbaneverket, og viste prinsipielt forskjellige traséalternativer i Oslo kommune. Planens bestemmelser §1.2 ga en båndlegging av offentlige trafikkområder: jernbanespor i tunnel, jernbanespor og stasjonsområde. Båndleggingen utløp 3.11.2008.

Tiltaket er ikke i strid med planen.

Dok nr: UOS00-A 0-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 26 av 50	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

Kommunedelplan 8. 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.

Planen er under revidering "Forslag til Grøntplan for Oslo - kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone". Vurderinger er derfor gjort i forhold til den nye planen, se under Pågående planarbeid.

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. Fortetting skal skje i tilknytning til kollektivknutepunkter. Oslo skal bevare, videreutvikle og forvalte sin blågrønne struktur med marka, vassdragene, øyene, 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.

Tiltaket er i tråd med målsetningene i programmet.

Reguleringsplan for Sydhavna (S-4463 vedtatt august 2009)

Sydhavna, havneområdet mellom Alnælvass 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.

Det er ikke konflikt mellom tiltaket og reguleringsplan for Sydhavna i driftsfasen. I anleggsperioden er tiltaket i konflikt med et område regulert til friområde hvor det vil passere anleggstrafikk.

Reguleringsplan for Bjørvika - Bispevika - Lohavn (S-4099 vedtatt juli 2004)

Planområdet for nytt dobbeltspor tangerer og overlapper til dels plangrensen for Bjørvikareguleringen. Det er behov for koordinering av behovet for sporområder og regulert utbyggingsområde. Det er inngått bindende samarbeids- og finansieringsavtaler mellom stat, kommune og private grunneiere om utbygging av lokal infrastruktur. Reguleringsplanen omfatter også en ny veg over sporområdet fra Dronning Eufemias gate til Schweigaardsgate. Hovinbakkens løp, eller et bilde av denne, skal ledes fra et punkt nær ruinene i Ladegårdshagen og ut i Middelaldervannspeilets nordre del.

Tiltaket kan komme i konflikt med intensjonene i forhold til Hovinbakkens løp. Follobanen er ikke i konflikt med planens bestemmelser vedr rekonstruksjon av middelalderterreng i Klypen og veifarene Clemensallmenningen og Vestre strete. Dette gjelder også bestemmelser vedr Kulturhistorisk museum. Gjennom forestående reguleringsplanprosess for Follobanen vil det

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 27 av 50</p>
--	--	--

gjennomføres utdypende utredninger og detaljerte undersøkelser ift de ulike problemstillingene.

Midgardsormen - avløpstunnel fra Gamlebyen til Bekkelaget renseanlegg reguleringsplan (S-4496, vedtatt 27.01.2010)

Planen legger til rette for etablering av et nytt underjordisk avløpssystem i sentrale deler av Oslo som skal sikre og forbedre vannkvaliteten i fjordbybassenget. Hoveddelen av anlegget ligger under terreng. Området er regulert til spesialområde kommunalteknisk anlegg under terreng, sikringsone under terreng, bevaring, fortau og felles avkjørsel samt regulering i tidsrekkefølge.

Jernbaneverket varslet innsigelse mot planforslaget da avløpstunnelen var i konflikt med innføringen av ny Follobane til Oslo S. Planforslaget ble justert i henhold til Jernbaneverkets anmodning om å flytte sjakt og adkomst mot nordvest. Bestemmelsene ble også supplert med en ny § 8 om sikkerhetsanalyser. Etter endringene ble varsel om innsigelse trukket.

Avløpsanlegget ved Klypen og Loenga skal behandles som byggesøknad og omfattes ikke av planområdet for Midgardsormen.

Tiltaket er ikke i konflikt med reguleringsplan for Midgardsormen.

Reguleringsplan for ny adkomst til Sydhavna fra E18 Mosseveien (S-4495 vedtatt 27.01.2010)

Planen regulerer en helt ny adkomstløsning fra E18 Mosseveien og ned til Sydhavna nord for dagens adkomst. Planområdet for den nye adkomstløsningen er på ca. 88 dekar og omfatter arealet mellom Ekebergskråningen og kaikant for Sydhavna i området mellom Alnas utløp og Bekkelagskaia nord, inklusive E-18 Mosseveien på samme strekning

Det er ingen konflikt mellom tiltaket og ny adkomst for Sydhavna. Påhugg i alternativene der Østfoldbanen skal inn i Klypen under Loenga kan optimaliseres slik at konflikt unngås.

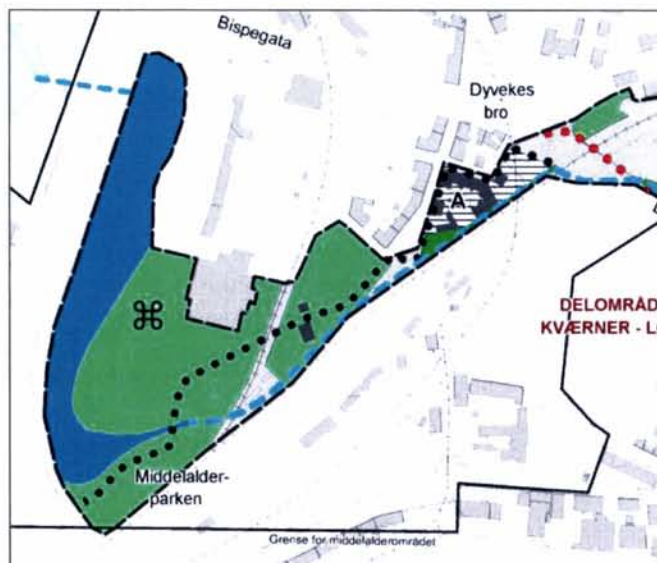
Pågående planarbeid

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.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 28 av 50		



Utsnitt fra forslag til Kommunedelplan for Alna miljøpark, kilde www.pbe.oslo.kommune.no

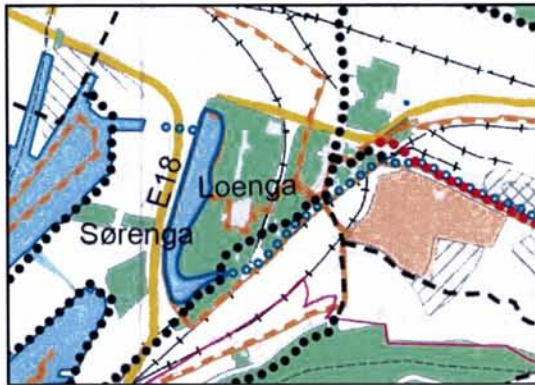
Tiltaket er i konflikt med intensjonene om gjenåpning av Alna på terreng over Klypens søndre del. I dette området vil det to spor gå dypt under Loenga og et spor i dagens østfoldbanetrasé. Gjenåpning av Alna på terreng i dette området er ikke teknisk og fysisk mulig. Det vil være mulig å etablere en 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 Nærmiljø og friluftssinteresser.

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 turveilenker der disse mangler, samt prioritere overordnede grøntarealer planmessig.

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

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 29 av 50</p>
--	--	--



Utsnitt fra forslag til Grøntplan for Oslo, kilde www.pbe.oslo.kommune.no

Tiltaket er i konflikt med gjenåpning av Alna på terreng gjennom Klypen, se også Alna Miljøpark. For øvrig er ikke tiltaket i konflikt med planens intensjoner.

Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 - 2020

Planforslaget omfatter i hovedsak arealene innenfor Ring 2. Planen var på offentlig høring fra 10.10.2005 til 20.01.2006, men er ikke ferdigbehandlet. Planens mål er å legge til rette for en videre utvikling av indre Oslo som hovedstad og kraftsentrum i en bærekraftig byregion. Samtidig skal miljøer som viser historisk kontinuitet, og andre viktige bymiljøkvaliteter, sikres. Planforslaget viser at det er mulig å kombinere utvikling og bevaring. Jernbanearealene Oslo S, Lodalen og Loenga inngår i byutviklingsområdene.

Tiltaket er ikke i konflikt med intensjonene i planen.

Områdeplan for Oslo S

I området rundt Oslo S har det kommet en rekke initiativ til utbygging. Områdeprogrammet skal gi overordnede byplanmessige føringer og legge premisser for behandling av plansakene.

I prosessen er plassering av ny jernbanetunnel gjennom byen diskutert, uten at det vil bli gjort forpliktende vedtak. Plassering av ny bussterminal må skje på en måte som ikke kommer i konflikt med mulig plassering av ny tunnel og lokaltogstasjon. Likeledes bør det i utredningene knyttet til nytt dobbeltspor vurderes hvordan framtidig sammenkobling mellom Follobanen og eventuell ny tunnel skal hensyntas.

Tiltaket er ikke i konflikt med intensjonene i planen.

Reguleringsplan for nytt kulturhistorisk museum

Statsbygg har utarbeidet forslag til reguleringsplan med KU for et nytt bygg for Kulturhistorisk museum. Det er utarbeidet to alternative planforslag som er oversendt Oslo Rådhus for politisk behandling.

Kunnskapsdepartementet har gjennomført en konseptvalgsanalyse (KS1) som utreder fire ulike lokaliseringalternativer. Regjeringen har sluttet seg til statsråd Tora Aaslands forslag om at grundigere utredninger knyttet til trafikksituasjonen på Bygdøy og den totale

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 30 av 50		

reguleringssituasjonen i Bjørvika må utredes grundigere før en avgjørelse om lokalisering av museet kan fattes.

Jernbaneverket har fremmet innsigelse mot planen fordi jernbanens arealbehov i Klypen ikke er avklart.

Tiltakets konsekvenser for Reguleringsplan for nytt kulturhistorisk museum (KHM) er uavklart.

Reguleringsplan for Nordstrandskråningen

Planforslaget skal sikre natur- og landskapsverdier i Nordstrandskråningen i forhold til utbygging. Den nordligste delen av planforslaget omfatter byggearealer ned til E18 mellom Bekkelaget renseanlegg og Furubråtveien. Byrådet har fremmet forslag om midlertidig dele- og byggeforbud i påvente av reguleringsplanen.

Område for tverrslag og anleggsområder for Follobanen vil kunne komme i konflikt med reguleringsplanen. Dette vil bli utredet i videre planarbeid.

Reguleringsplan for Bispegata og planer for Dronning Eufemias gate

Samferdselsetaten planlegger oversendelse av reguleringsplan for Bispegata til Plan- og bygningssetaten høsten 2010. Ombygging av Bispegata er planlagt 2012-2013. Det er igangsatt et samarbeid mellom Samferdselsetaten og Jernbaneverket slik at reguleringsplanarbeid og prosjektering koordineres for å sikre at ny bro i Bispegata også ivaretar Follobanens behov for kryssing av nødvendig antall spor. Samferdselsetaten vil bli involvert i videre arbeid med løsninger rundt Ladegården slik at dette ses i sammenheng med fremtidige utvikling av Oslogate.

Tiltaket vil bli koordinert med Samferdselsetatens planer for Bispegata.

Reguleringsplan for Åsland pukkverk (skytebane mm)

Idrettsetaten planlegger etablering av ny skytebane og idrettshall på Åsland.

Jernbaneverket legger opp til at Follobanens arealbehov tilpasses forslag til reguleringsplan for Åsland pukkverk slik at det ikke blir konflikt mellom tiltaket og reguleringsforslaget.

Reguleringsplan for utvidelse av Bekkelaget renseanlegg

Vann- og avløpsetatens planinitiativ for utvidelse av Bekkelaget renseanlegg vil kunne komme i konflikt med tunnelpåhugg for Follobanen.

Tiltakets konsekvenser for utvidelse av Bekkelaget er uavklart.

Reguleringsplanforslag for Konows gate 1-3 ("Vikingtomten")

Forslagstiller er Konowsgate 1-3 AS - Eiendomsspar og planforslaget inneholder torg (med gangadkomst til skulpturparken), butikker og 85 boliger. Planforslaget er oversendt til rådhuset for politisk behandling den 22.10.2010

Tiltaket er i konflikt med foreslåtte regulering i perioden 2012 til 2018 da Konows gate 1-3 er planlagt brukt som rigg- og anleggsområde.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 31 av 50</p>
---	---	--

Oppegård kommune

Gjeldende planer

Tiltaket går i tunnel under Oppegårdsmarka øst for Kolbotn tettsted. Arealbruken i planområdet er i hovedsak vist som LNF-område i kommuneplanens arealdel.

Alternativet passerer øst for Tussetjern. Deler av tjernet ligger i Oppegård, resten i Ski kommune. Tussetjern inngår i nedbørsfeltet for Oppegårds drikkevannskilde, Gjersjøen.

Av gjeldende reguleringsplaner langs eller i Oppegårdsmarka nevnes¹:

Reguleringsplanområde	Reguleringsformål
Øvre Ormerud – Høyås	Offentlig friområde
Tårnlia og Hellerasten	Blokkbebyggelse Landbruksområde
Del av Fløysbonn gård	Kontor /industri
Endring av Hellerasten	Frittliggende småhusbebyggelse
Ødegården	Offentlig friområde
Tilknytningstrase fra Kongeveien/Fløisbonn til E6/Taraldrud	Industri
Sofiemyrveien 12 - 16	Annet kombinert formål
Del av Fløisbonn	Industri
Østre Greverud/Sønsterud skog	Verneområde på land
Øvre Skogen gnr 44, Bnr3, 27	Konsentrert småhusbebyggelse

Ingen av disse reguleringsplanene antas å bli direkte berørt av tiltaket, men de vil bli berørt ved at det i varierende grad vil bli lagt restriksjoner i forhold til tiltak over tunnelen.

Pågående planarbeid

Kolbotn stasjon er et viktig kollektivknutepunkt for Oppegård kommune. Utvikling av dette vil være av betydning både for utviklingen i Oppegård kommune og for jernbanens kundegrunnlag lokalt.

Jernbaneverkets ledelse behandlet utredningen om Follobanen i møte den 24. mars 2009. I vedtaket heter det:

”.....

JBV vedtar å videreføre planlegging og etterfølgende bygging av ny stasjon på Kolbotn som et eget prosjekt som kjøres parallelt med planlegging, prosjektering og bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski.

.....”

Jernbaneverket har derfor tatt initiativ til planlegging av nytt kollektivknutepunkt i Kolbotn.

¹ Kilde: Folloportalen

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 32 av 50		

Oppegård kommune har varslet planoppstart for arbeidet med kommuneplan for 2011 – 2022 og lagt forslag til planprogram ut på høring. Kraftig økning av befolkningen i regionen vil gi kommunen spesielle utfordringer i forhold til utbyggingsstrategier og sentrumsutvikling generelt, men særlig står kommunen overfor utfordringer knyttet til framtidige kollektivløsninger og sentrumsutvikling i Kolbotn². Kommuneplanen forutsettes ferdig behandlet mars 2011.

Fløisbonn/Sofiemyr er i kommuneplanen vist som ervervsområder. Ubebygde deler av området er under regulering i henhold til kommuneplanen og får atkomst fra Tverrveien.

Nordøst i kommunen er en turveg gjennom Oppegårdsmarka under regulering.

Øst for Sætreskogen reguleres et mindre område til boligformål. Det gjelder en detaljplan for 8 boliger.

Det foregår for tiden et omfattende plan- og utredningsarbeid for et nytt utbyggingsområde for næring på Taraldrud. Området ligger i Ski kommune, men nær Oppegårds grense.

Kvaliteten på togtilbudet på Østfoldbanen, kollektivknutepunkt i Kolbotn og god tilbringertjenester vil være av betydning for arealutviklingen i Oppegård kommune. Økt kapasitet og et vesentlig bedret togtilbud, samt utvikling av stasjoner langs Østfoldbanen, vil underbygge arealutviklingen langs Østfoldbanen. Dette betinger at kommunen følger opp denne muligheten gjennom bl.a en aktiv fortettingsstrategi og arealplanlegging.

Anleggsgjennomføringen vil trolig heller ikke få vesentlige virkninger for fremtidig arealbruk i kommunen. Dette vil bli vurdert i den videre planleggingsprosessen

Follobanen vil ikke påvirke arealbruken i Oppegård kommune i vesentlig grad

Ski kommune

Ved bygging av Follobanen vil det oppstå behov for arealer også utenfor det ferdige anlegget. Dette vil gjelde rigg- og anleggsområder i tilknytning til selve jernbaneanlegget, midlertidige og permanente veiomlegginger, midlertidige og permanente deponiområder for masser.

I forbindelse med anlegget vil det i perioder kunne bli omfattende anleggstrafikk til og fra anleggsstedene. Denne trafikken må organiseres slik at konfliktene med nærmiljø og friluftsliv blir minst mulig.

Gjeldende planer

I henhold til gjeldende kommuneplan vil ikke nåværende og fremtidig arealbruk mellom Langhus og Ski tettsted gjennomgå noen store endringer.

Arealene tilhørende Langhus gård, rett syd for Langhus stasjon, er i kommuneplanen avsatt til fremtidig boligområde. Endret avgrensning av dette området kan bli vurdert etter at planen

² www.oppegard.kommune.no 12.06.2009

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 33 av 50</p>
---	---	--

for dobbeltsporet er vedtatt. Det vil i så fall bli gjort ved neste kommuneplanrullering om fire år.

Langhus hagesenter ville blitt berørt av dobbeltsporet i vestre trasékorridor, og en relokalisering av hagesenteret måtte blitt vurdert. Ved innværende kommuneplanrullering vil Ski kommune vurdere om arealene mellom Østfoldbanen og rv. 152 skal utnyttes til andre formål enn jordbruk.

Områdene mellom Langhus tettsted og Ski tettsted er regulert til jord- og skogbruk, og omfattes av "Reguleringsplan for et område mellom Langhus og Ski stasjonsby til landbruksformål i Ski kommune", stadfestet 12.11.70 og "Reguleringsplan for et område til landbruksformål i nordvestre del av Ski kommune", stadfestet 28.02.74.

Dobbeltsporets trase gjennom Ski tettsted dekkes av "Reguleringsplan for Ski stasjon -2007".

Pågående planarbeid

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 0-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 34 av 50	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

KONSEKVENSER FOR BYUTVIKLING OG AREALBRUK

Oslo kommune

Konsekvenser for byutvikling er knyttet til potensial og muligheter knyttet til varige endringer av arealbruk som følge av tiltaket.

For ytterstrekningen er konsekvensene kun midlertidige med unntak av beredskapsplasser i forbindelse med tverrslag. Det er behov for arealer til portal og eventuelle grøntområder/støttemurer i tilknytning til denne. Normalt er det behov for minimum ca ett mål tomt for en beredskaps plass. Det vil være behov for oppfølgende utredninger og vurderinger av krav til og behov for beredskapsplasser og evakueringsområder.

For innerstrekningen er konsekvensene av tiltaket avhengig av flere forhold. Felles for begge alternativene er konsekvensene knyttet til områdene Klypen, Ladegården/Minneparken og Haven/Nordre tomters spor. Disse konsekvensene avhenger av følgende faktorer:

- etablering av lokk og omfang over Klypen
- utvidelse av lokk og omfang i forbindelse med eksisterende Østfoldbaneportal
- nedleggelse av Nordre tomters spor og endret bruk av Haven

Konsekvensene knyttet spesifikt til løsningen Østalternativet (Loenga 4lc1) er relatert til Gamlebyen gravlund og området øst for Oslo hospital mellom Ekebergveien og Konowsgate.

Når det gjelder løsningen Vestalternativet (Loenga 4lc2) medfører tiltaket permanente konsekvenser under terrengnivå fra Geita bru og sørover og i underetasjen av bebyggelse i Mosseveien.

Følgende parametre er lagt til grunn for konsekvensvurderingen i forhold til sammenlikningsgrunnlaget:

- Arealbeslag
- Endret tilgjengelighet
- Endringer i støyforhold
- Endret barrierevirkning
- Potensial for byutvikling

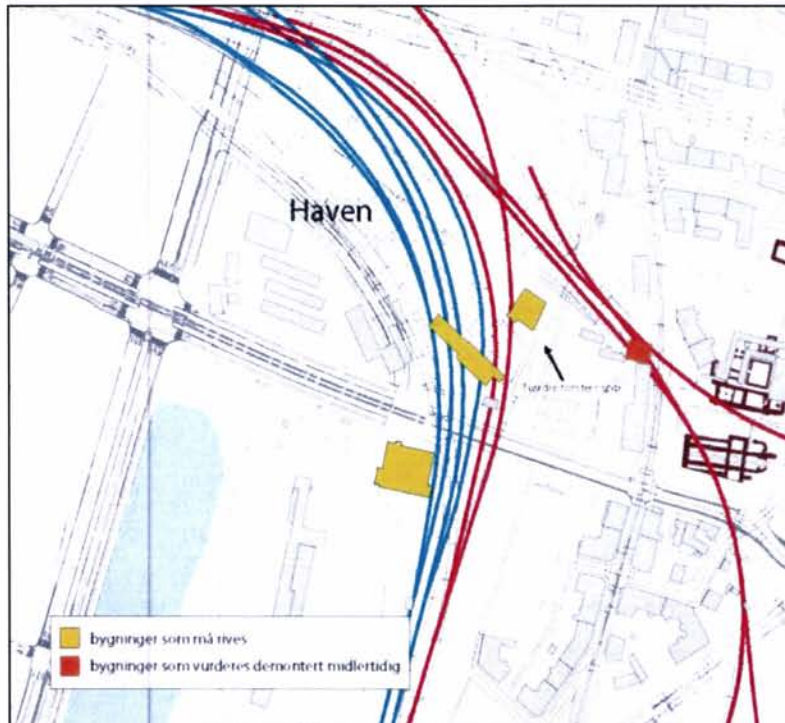
Innerstrekningen er delt inn i fem områder som blir berørt:

Haven/Nordre tomters spor, Ladegården/Minneparken, Klypen, Gamlebyen gravlund (Østalternativet (Loenga 4lc1) og Mosseveien (Vestalternativet (Loenga 4lc2)).

Områdene blir vurdert i forhold til parametrene over.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 35 av 50</p>
---	---	--

Haven/Nordre tomters spor



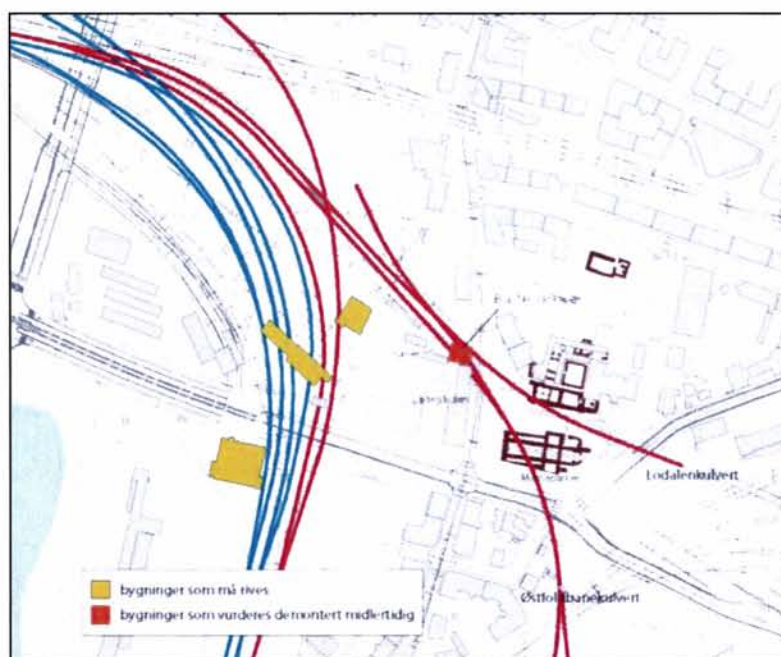
Tiltaket medfører at bygningene merket med gult i Haven må rives. Det kommer seks spor fra Klypen under Bispegata og inn i området Haven. De nyetablerte sportraséene går i ulike nivåer og delvis i kulverter. Dette medfører endret og mer intens bruk av arealene i området. Det kan også bli aktuelt å etablere permanente beredskapsplasser for Follobanen i området. Tilgjengeligheten til området Haven reduseres ved at det blir økt jernbanetrafikk som stiller krav til økt sikkerhet. Støybelastningen i området vil øke som følge av økt jernbanetrafikk.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 36 av 50		

Nordre tomters spor nedlegges og arealene gir mulighet for en utvidelse av Ladegårdens barokkhage. Dette vil kunne gi økt tilgjengelighet blant annet gjennom bedret forbindelse mellom Barokkhagen og Middelalderparken.

Tiltaket medfører ikke endret potensial for byutvikling utover en utvidelse av Ladegårdens hageanlegg.

Ladegården/Minneparken

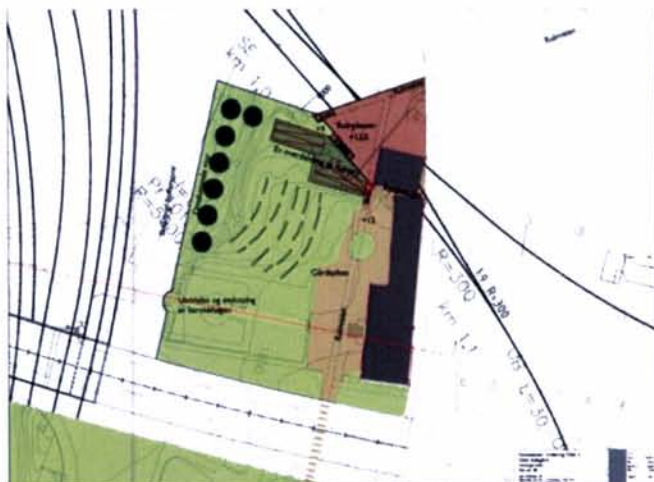


Ombyggingen av Østfoldbanens eksisterende kulvert for Follobanens utgående spor fra to spor til ett vil gi noe mer plass mellom Bispeborgens nordfløy og jernbanesporene. Dette medfører en noe bedre tilgjengelighet til ruinene. Det vil ikke bli andre arealmessige endringer utover at det nye sporet senkes i forhold til dagens høyde. Støy- og vibrasjonsbelastningen vil reduseres ved at avbøtende tiltak gjennomføres i kulverten. Det er mulig å etablere ny trasé for Follobanen under Ladegården på innsiden av eksisterende kulvert uten å berøre Ladegården eller Bisp Nikolas kapell, men det er svært kostbart.

Alternativt kan det være aktuelt å demontere Bisp Nikolas kapell i anleggsperioden, og reetablere bygningen etter ombyggingen av kulverten. Det vil gi gevinster både kostnadmessig og i forhold til praktisk gjennomføring. Ladegården vil ikke bli berørt på samme måte i anleggsfasen.

Riksantikvaren har gitt signaler om at det kan være aktuelt å tillate at Bisp Nikolas kapell demonteres i anleggsfasen, forutsatt at reetablering av bygningen og forbedringen av kulverten med tilhørende anlegg gir en positiv totalgevinst for Ladegården med tilhørende ruiner.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 37 av 50</p>
--	--	--



Utkast til løsning som viser lokk/overbygning i forbindelse med østfoldbaneportalen. Illustrasjonen er foreløpig og løsning må undersøkes i videre planarbeid. Ill. Spor Arkitekter AS

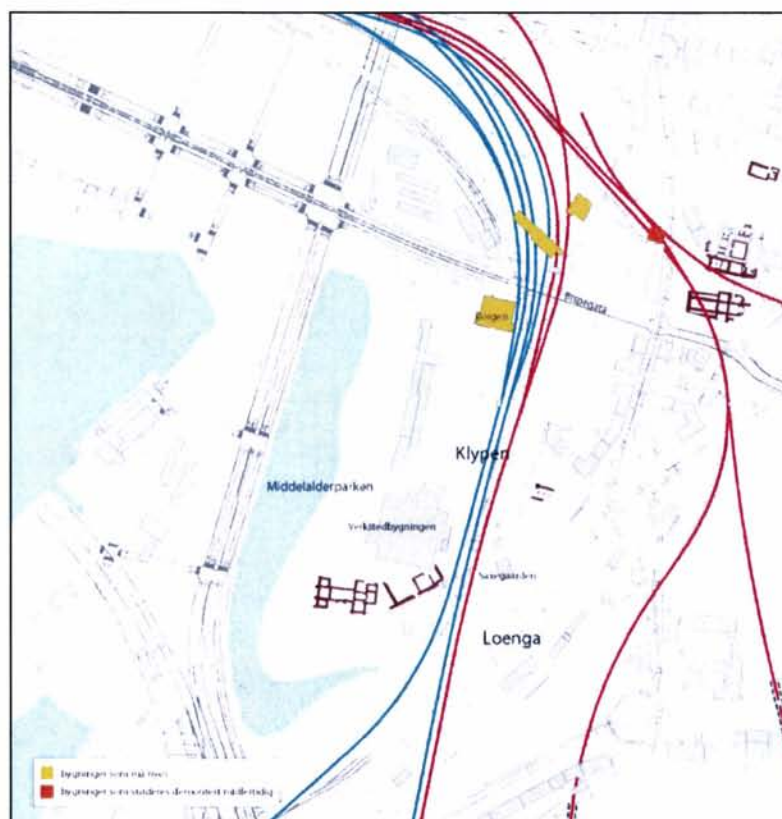
For å bedre tilgjengeligheten til Ladegården og ruinene har Jernbaneverket sett på muligheten for å flytte portalen og utvide eksisterende kulvert. Dette er teknisk mulig, men ikke nødvendig for jernbanetiltaket. En utvidelse av kulverten med lokk på ca 500 m² vil gi en merkostnad på ca 5 millioner kr. Jernbaneverket mener dette vil kunne bidra positivt til utviklingen av Ladegården med tilhørende ruinanlegg og bedre tilgjengeligheten. Tiltaket med lokk vil også bidra til å redusere støybelastningen i området ytterligere.

Barrieren som sporene til og fra lodalenkulverten og østfoldbanekulverten utgjør i dag vil reduseres avhengig av utforming og utstrekning av en lokkonstruksjon.

Potensialet for byutvikling er knyttet til lokkløsningen og Ladegården med tilhørende anlegg og ruiner. I forhold til sammenlikningsgrunnlaget vil tiltaket kunne medføre positive konsekvenser for området avhengig av etablering av lokk og utforming.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 38 av 50		

Klypen



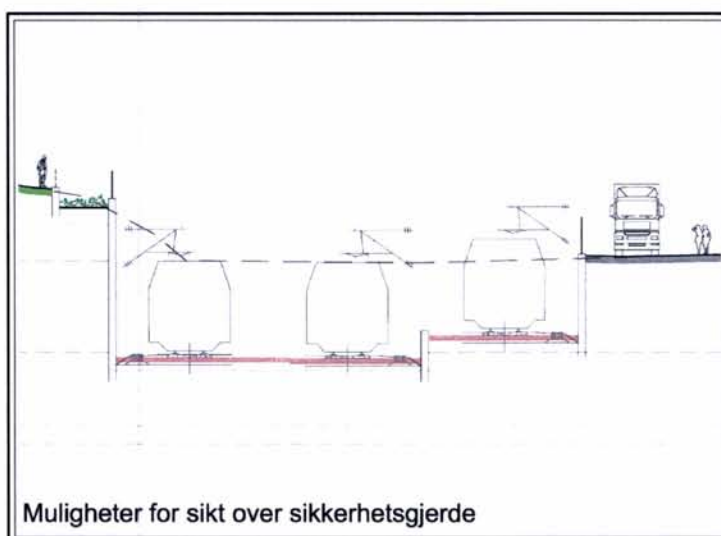
I sammenlikningsgrunnlaget vil Klypen ha noe økt jernbanetraffikk i forhold til dagens situasjon. Follobanetiltaket medfører at Klypen blir den viktigste trasékorridoren fra sør inn til Oslo S. Tiltaket beslaglegger ca. 8 000 m² areal mellom Bispegata og gangbroen Østre strete. Det er ca. 4 500 m² mer enn i dag. Med tre spor gjennom Klypen blir det betydelig mer jernbanetraffikk. To av sporene ligger dypt i Klypen før de passerer under Loenga i tunnel og videre sørover. Sporet for utgående Østfoldbane, nærmest Middelalderparken, ligger omtrent på dagens nivå og følger eksisterende trasé for Østfoldbanen sørover.

I forhold til sammenlikningsgrunnlaget vil tiltaket medføre økt jernbanetraffikk gjennom Klypen som igjen vil medføre økt støy. Det må etableres sikkerhetsgjerdinger som gir økt visuell og fysisk barriere mellom Middelalderparken og området øst for Klypen. Tilgjengeligheten mellom områdene øst og vest for Klypen vil forbli uendret. Det vil i reguleringsplanen gis bestemmelser som vil gi begrensinger i arealbruken jernbanens umiddelbare nærhet (Jfr. Jernbaneloven).

Jernbaneverket ser mulighetene for å etablere et lokk over sporene i Klypen mellom Bispegata og gangbroen Østre strete for å bidra positivt til utvikling av området. Lokk er teknisk mulig, men ikke nødvendig for jernbanetiltaket. Lokkonstruksjon mellom Bispegata og gangbroen Østre strete vil gi en merkostnad på ca 45 millioner kr.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 39 av 50</p>
--	--	--

Konsekvensene for Klypen og tilstøtende arealer dersom det bygges lokk over sporene avhenger av utstrekning og utformingen av tilstøtende terreng. Lokk mellom Bispegata og Østre strete vil kunne frigjøre et areal på inntil ca. 8 000 m² sammenliknet med løsning uten lokk. Arealet kan benyttes til å rekonstruere middelalderterreng mellom Middelalderparken og området øst for Klypen, og knytte disse områdene sammen for eksempel ved å synliggjøre og gjenskape middelalderstrukturer. Det vil gi unike muligheter for utvidelse av Middelalderparken og øke områdets tilgjengelighet. En lokkkonstruksjon vil også redusere støy i området.



Muligheter for sikt over sikkerhetsgjerdene

Eksempel på sikkerhetsgjerdene dersom det ikke etableres lokk. Ill. Grindaker AS

Follobanetiltaket med lokk over Klypen mellom Bispegata og gangbroen Østre strete vil kunne bli et positivt bidrag til utviklingen av området og byen, både i forhold til dagens situasjon og sammenlikningsgrunnlaget.

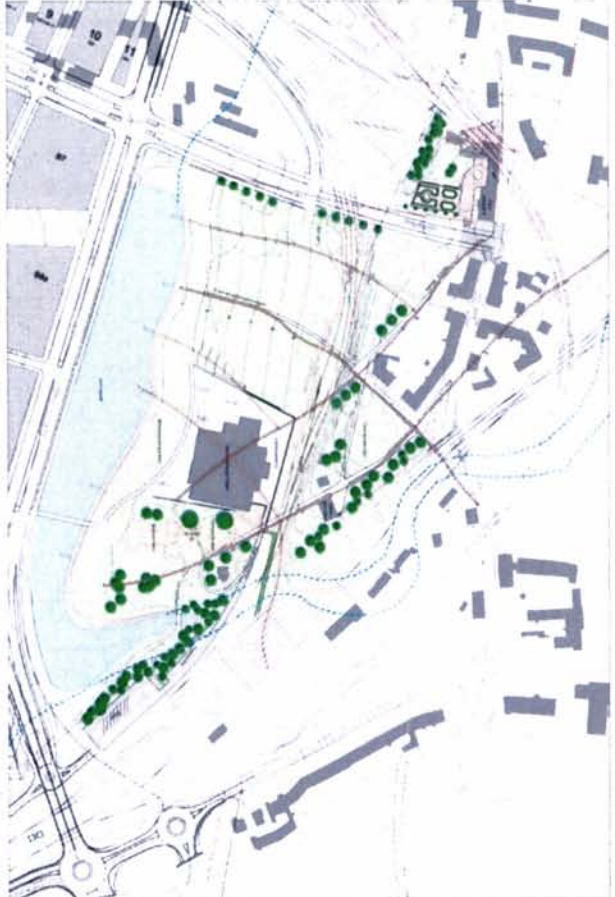
Tiltaket begrenser mulighetene for å gjenåpne Alna gjennom Klypen. I området hvor det er foreslått å gjenåpne Alna vil det gå to spor dypt som skal under Loenga og et spor i dagens østfoldbanetrasé. Gjenåpning av Alna på terreng i dette området er ikke teknisk eller fysisk mulig.

Det vil være mulig å etablere en dykkertløsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet. Dette må utredes i videre planarbeid. Tiltakets konsekvenser for realiseringen av Alna Miljøpark og gjenåpning av Alna er også beskrevet i Temautredning Landskap og Temarapport Friluftssinteresser.

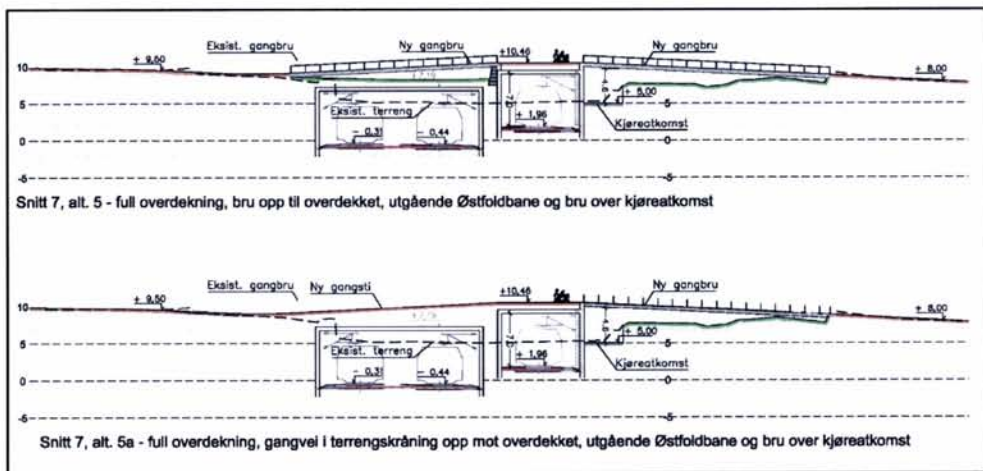
Om det blir aktuelt å gjennomføre utbygging av Kulturhistorisk museum etter at tiltaket er fullført, må dette prosjektet tilpasses de konstruksjonene som er bygget. Dette er teknisk mulig, men gi begrensninger i utformingen av en eventuell bygningsmasse som bygges over jernbanearealene. Hensynet til jernbanedriften vil gi klare begrensninger i byggefasen.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 40 av 50		

MIDDELALDERSTRUKTUR



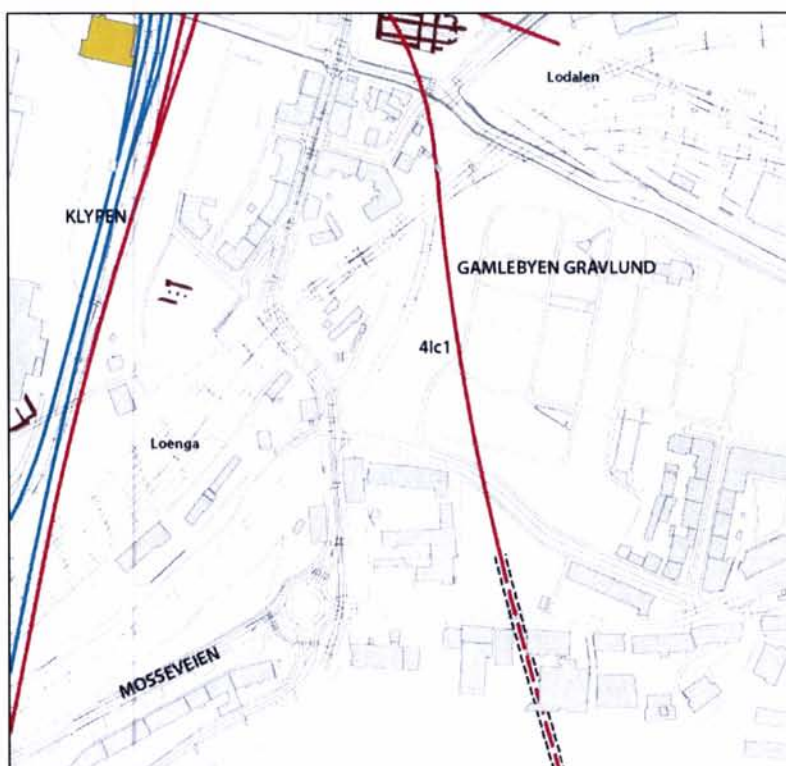
Utkast til løsning som viser lokk/overbygning over Klypen fra Bispegata til gangbroen Østre strete. Illustrasjonen er foreløpig og løsning må undersøkes i videre planarbeid. Ill. Grindaker AS



Snitt gjennom gangbroen Østre strete ved lokk/overbygning over Klypen. Illustrasjonene er foreløpige og løsning må bearbeides i videre planarbeid. Ill. Grindaker AS

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 41 av 50</p>
---	---	--

Gamlebyen gravlund - Østalternativet (Loenga 4lc1)



I Østalternativet (Loenga 4lc1) grener sporene for utgående Follobane av fra eksisterende østfoldbanekulvert ved sporforbindelsen mellom Loenga og Lodalen. 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 Konowgate. Løsningen medfører arealbeslag under bakkenivå for hele traséen med tilhørende sikkerhetssoner tilsvarende ca 1 000 m².

Eksisterende østfoldbanetrasé kan nedlegges. Det muliggjør frigjøring av inntil ca 7 000m² jernbanearealer.

Løsningen åpner også for etablering av ny gangveiforbindelse mellom Geita bru og Dyvekes vei og bedret tilgjengelighet generelt i området.

Støybelastningen reduseres ved at jernbanetrafikk i eksisterende østfoldbanetrasé forsvinner.

Tiltaket vil også kunne medføre redusert fysisk og visuell barriere ved at synlige jernbanespor kan fjernes.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 42 av 50		

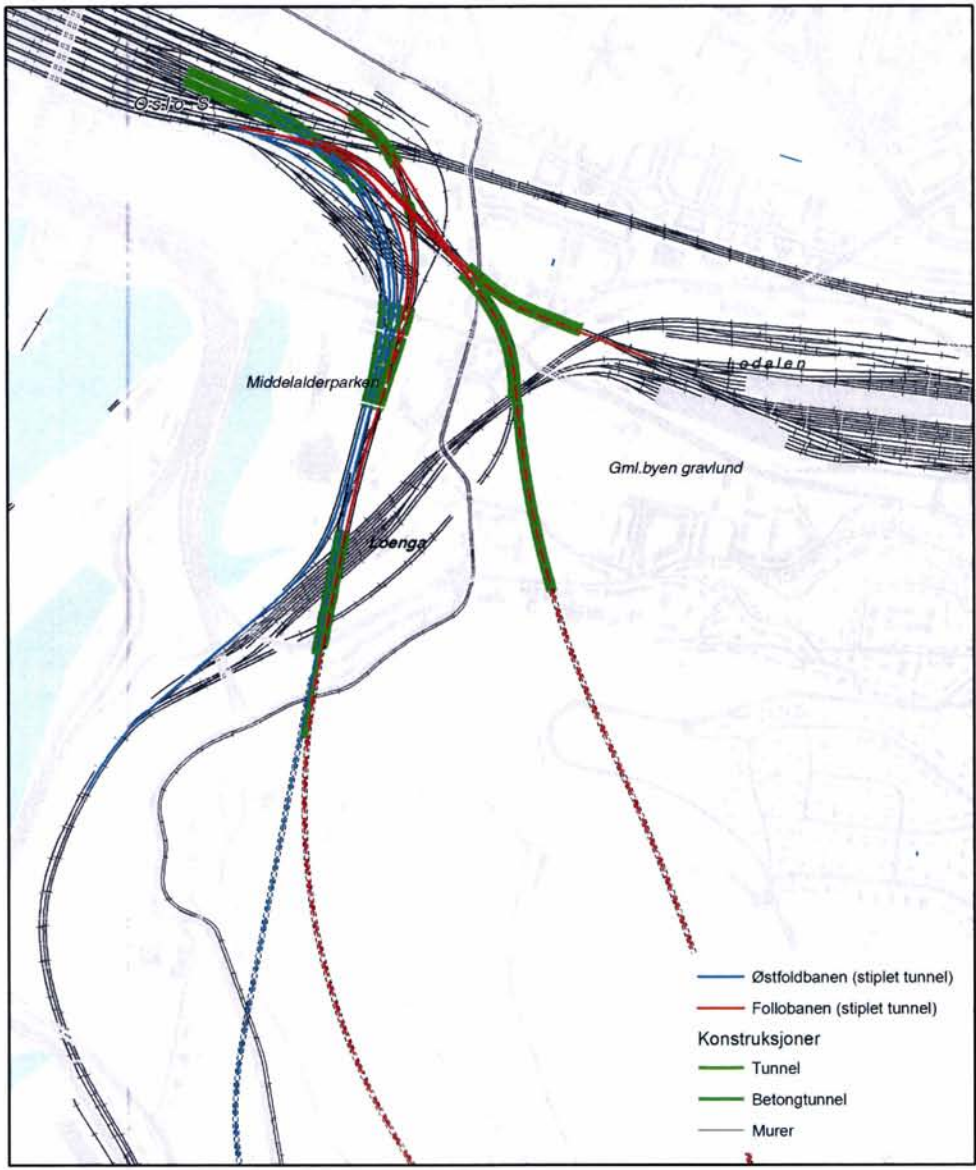


Løsningen gir muligheter for byutvikling i området mellom gravlunden og sporforbindelsen mellom Loenga og Lodalen. Det er potensial for å utvide av gravlundens arealer mot vest og samtidig opparbeide en gangvei med parkdrag mellom Geita bru og Dyvekes vei.



Tiltakets trasé gjennom Gamlebyen gravlund og jernbanens (JBV/ NSB-ROM eiendom) arealer.
III. Grindaker AS

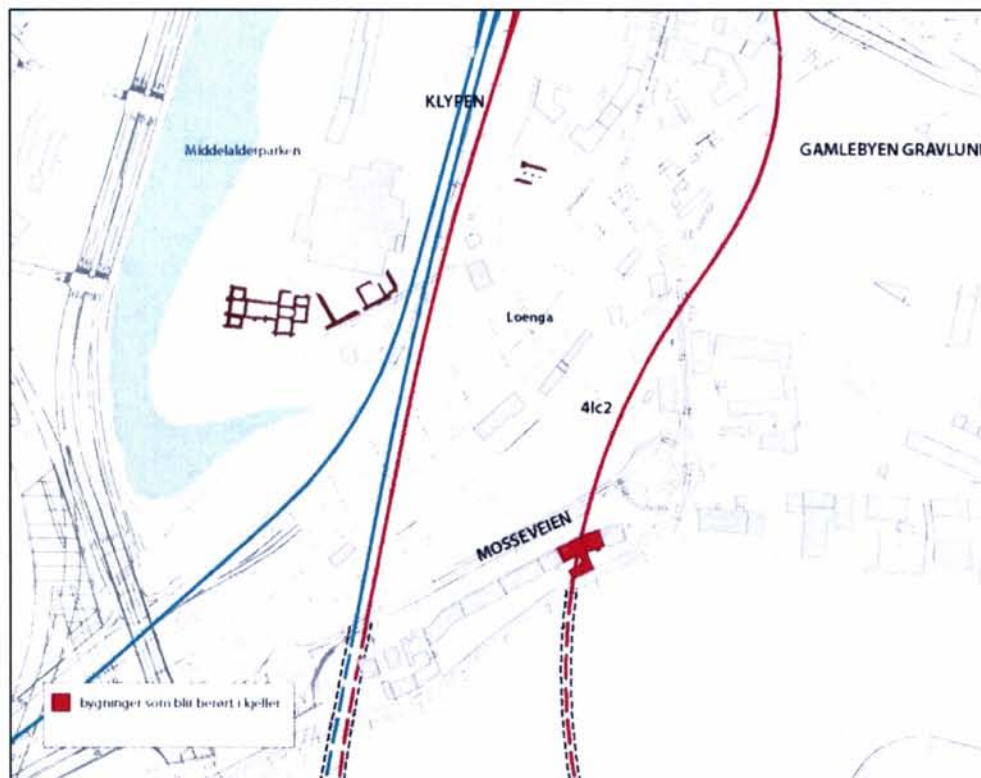
<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 43 av 50</p>
--	--	--



Østalternativet - Loenga 4Ic1

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 44 av 50		

Mosseveien - Vestalternativet (Loenga 41c2)



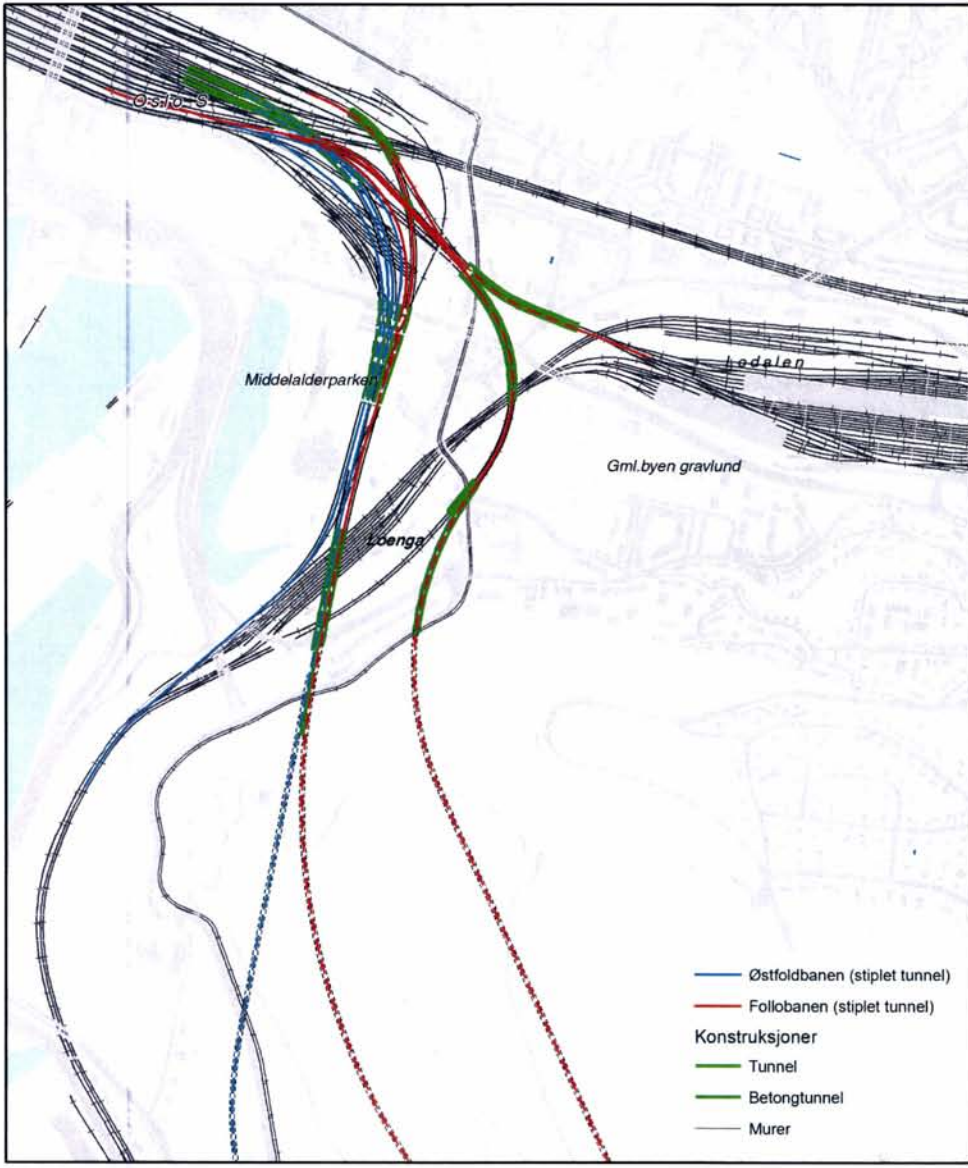
Vestalternativet Loenga 41c2 følger sporene for utgående Follobanen eksisterende østfoldbanekulvert til Loenga og grener deretter av sørover. Derfra går sporene videre i kulvert under bebyggelsen i Mosseveien til de treffer fjell og fortsetter i tunnel sørover.

Tiltaket medfører permanente konsekvenser for og sannsynlig innløsning av Mosseveien 6B, 8A og 8B. Det må utredes i videre planarbeid hvorvidt bygningsmassen som berøres må brukes endres eller fortsatt kan benyttes som bolig.

I tillegg medfører Vestalternativet arealbeslag under bakkenivå av hele traséen med tilhørende sikkerhetssoner fra Geita bru til fjellpåhugg i Ekebergskrenten.

Eksisterende østfoldbanespor fra Geita bru sørvestover på Loenga opprettholdes som hensettingsspor for lokaltog.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Byutvikling og arealbruk</p>	<p>Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 45 av 50</p>
--	--	--



Vestalternativet - Loenga 4lc2

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 46 av 50		



Løsningen medfører ingen endringer i forhold til tilgjengeligheten i området. Dersom kulverten fra Geita bru og sørover blir liggende delvis over dagens terreng vil det kunne medføre endringer i forhold til dagens terrengnivå og en visuell barriere. Dette må utredes i videre planarbeid.

Bebyggelsen i Mosseveien vil bli utsatt for strukturlyd som følge av at sporene passerer rett under bebyggelsen om ikke avbøtende tiltak iverksettes.

Tiltaket utløser ikke potensial for byutvikling i området.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 47 av 50
---	---	--

Oppsummering konsekvenser for innføringen til Oslo S

arealbeslag		
område/alternativ	Østalternativet (Loenga 4lc1)	Vestalternativet (Loenga 4lc2)
Gamlebyen gravlund	Arealer under bakken for trasé (spor og sikkerhetssone) gjennom gravlundens vestre del og Oslo hospitals hage beslaglegges. Dette utgjør ca 1 000 m ² Eksisterende spor for Østfoldbanen nedlegges som medfører at ca. 7 000 m ² jernbanearealer kan frigjøres	Berører ikke området.
Mosseveien	Berører ikke området.	Beslaglegger arealer under bakken for trasé og sikkerhetssone fra Geita bru og sørover til fjell i Ekebergskrenten. Medfører permanente inngrep i kjellerne i Mosseveien 6B, 8A og 8B.
Haven/ Nordre tomter spor	Seks spor fra/til Klypen beslaglegger arealer i Haven. Det kan bli aktuelt med permanente beredskapsplasser i området. Nordre tomter spor kan frigjøres.	
Ladegården/ Minneparken	Etablering av lokk i tilknytning til østfoldbanekulvertens portal medfører muligheter for inntil ca 500 m ² nye arealer i tilknytning til Ladegården.	
Klypen	Tre spor gjennom Klypen. Arealer på vestsiden og under dagens bakkenivå av Klypen beslaglegges, til sammen vil jernbanearealer fra Bispegata til gangbroen Østre strete utgjøre ca 8 000 m ² . Det er ca 4 500 m ² mer enn dagens situasjon og sammenlikningsgrunnlaget. Avhengig av etablering og omfang av lokk over Klypen kan tiltaket medføre inntil 8 000 m ² nye arealer over Klypen.	

tilgjengelighet		
område/alternativ	Østalternativet (Loenga 4lc1)	Vestalternativet (Loenga 4lc2)
Gamlebyen gravlund	Tilgjengeligheten til Gamlebyen gravlund og området generelt bedres dersom det etableres nye gangforbindelser på frigjorte jernbanearealer.	Berører ikke området.
Mosseveien	Berører ikke området.	Uendret.
Haven/ Nordre tomter spor	Redusert tilgjengelighet til området Haven pga økt jernbanetraffikk. Ved frigjøring av Nordre tomter spor og en utvidelse av Barokkhagen kan tilgjengeligheten mellom Ladegårdsanlegget og Middelalderparken bedres.	
Ladegården/ Minneparken	Tilgjengeligheten forblir uendret dersom det ikke etableres lokk i tilknytning til portal til eksisterende østfoldbanekulvert. Ved etablering av lokk vil det avhengig av loddets utstrekning medføre økt tilgjengelighet mellom Oslogate og Ladegårdsanlegget.	
Klypen	Tiltaket Follobanen teten lokk medfører ikke endret tilgjengelighet i området. Ved etablering av lokk over Klypen vil tilgjengeligheten mellom Middelalderparken og	

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 48 av 50		

	arealene øst for Klypen øke avhengig av lokkets utstrekning og utforming.
--	---

støybelastning		
område/alternativ	Østalternativet (Loenga 4lc1)	Vestalternativet (Loenga 4lc2)
Gamlebyen gravlund	Avbøtende tiltak som hinder vibrasjoner og strukturlyd forutsettes gjennomført.	Berører ikke området.
Mosseveien	Berører ikke området.	Avbøtende tiltak som hinder vibrasjoner og strukturlyd forutsettes gjennomført.
Haven/ Nordre tomters spor	Økt støy i området Haven på grunn av økt jernbanetraffikk.	
Ladegården/ Minneparken	Støybelastningen bedres gjennom støytiltak i eksisterende østfoldbanekulvert. Ved etablering av utvidet lokk vil det avhengig av lokkets utstrekning gi redusert støy i Barokkhagen og ruinområdet i tilknytning til Ladegården.	
Klypen	Dersom det ikke etableres lokk over Klypen vil Follobanen medføre økt støybelastning for Middelalderparken og områdene øst for Klypen. Ved etablering av lokk over Klypen vil støybelastningen kunne reduseres til et minimum avhengig av lokkets utstrekning og utforming.	

endret barrierevirkning		
område/alternativ	Østalternativet (Loenga 4lc1)	Vestalternativet (Loenga 4lc2)
Gamlebyen gravlund	Uendret.	Berører ikke området.
Mosseveien	Berører ikke området.	Avhengig av kulvertens høyde fra Geita bru og sørover vil den kunne medføre en visuell barriere i området.
Haven/ Nordre tomters spor	Sporene fra/til Klypen vil ikke endre barrierevirkningen vesentlig. Frigjøring av Nordre tomters spor vil kunne medføre redusert barrierevirkning dersom traséen fjernes og Barokkhagen utvides.	
Ladegården/ Minneparken	Tiltaket medfører ikke endrete barrierer. Dersom lokket i tilknytning til portal til eksisterende østfoldbanekulvert utvides, vil barrieren som dagens jernbanespor utgjør, reduseres. Endringen avhenger hvordan Ladegårdsanlegget med tilhørende ruiner tilgjengeliggjøres gjennom lokkets utstrekning og utforming.	
Klypen	Dersom det ikke etableres lokk over Klypen vil barrierevirkningen øke ved at det blir flere spor gjennom Klypen og nye sikkerhetsgjerd. Ved etablering av lokk over Klypen vil barrierevirkningen avhengig av lokkets utstrekning og utforming reduseres.	

potensial for byutvikling		
område/alternativ	Østalternativet (Loenga 4lc1)	Vestalternativet (Loenga 4lc2)
Gamlebyen	Medfører mulighet for utvidelse av gravlund mot vest ved at ca. 7 000 m ²	Berører ikke området.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Dok nr: UOS00-A-36098 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 49 av 50
---	---	--

gravlund	jernbanearealer frigjøres. Utvidelse av gravlunden og gangvei mellom Dyvekes vei og Geita bru kan etableres.	
Mosseveien	Berører ikke området.	Uendret.
Haven/ Nordre tomters spor	Frigjøring av Nordre tomters spor gir muligheter for utvidelse av Ladegårdens hageanlegg.	
Ladegården/ Minneparken	Dersom lokket i tilknytning til portalen til eksisterende østfoldbanekulvert utvides gir det muligheter for å utvikle Ladegårdens anlegg og ruiner i en ny kontekst.	
Klypen	Etablering av lokk over Klypen gir muligheter til å utvikle Middelalderparken og tilgrensende områder.	

Oppegård kommune

Tiltaket medfører ikke konsekvenser for byutvikling og arealbruk i Oppgård kommune.

Ski kommune

Tiltaket medfører ikke konsekvenser for byutvikling i Ski kommune. Tiltaket vil beslaglegge ca 30daa større område enn dagens jernbaneanlegg.

Dok nr: UOS00-A 0-36098	Temarapport Byutvikling og arealbruk	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 50 av 50		

VEDLEGGSOVERSIKT

Trykte vedlegg

- "Utredning av nytt dobbeltspor Oslo S – Ski – Hovedrapport"
Rapport no.: 2008-1324 - Rev.02, 10 februar 2009 - Det Norske Veritas
- "Nytt dobbeltspor Oslo S- Ski – Samfunnsgeografiske perspektiver"
30 mai 2008 - Samfunns- og næringslivsforskning AS
- "Trafikkanalyse for nytt dobbeltspor Oslo – Ski – Rapport 0808 – Møreforskning Molde AS
- "Nyttekostnadsanalyse av nytt dobbeltspor Oslo S – Ski"
SNF-prosjekt nr. 2981 – desember 2008 – Samfunns- og næringslivsforskning AS,
Bergen
- "Jernbaneanbefaling av trasékorridor for Follobanen - Rapport på utredningsnivå" - UOS-00-A-90007
Asplan Viak AS – februar 2009

Utrykte vedlegg

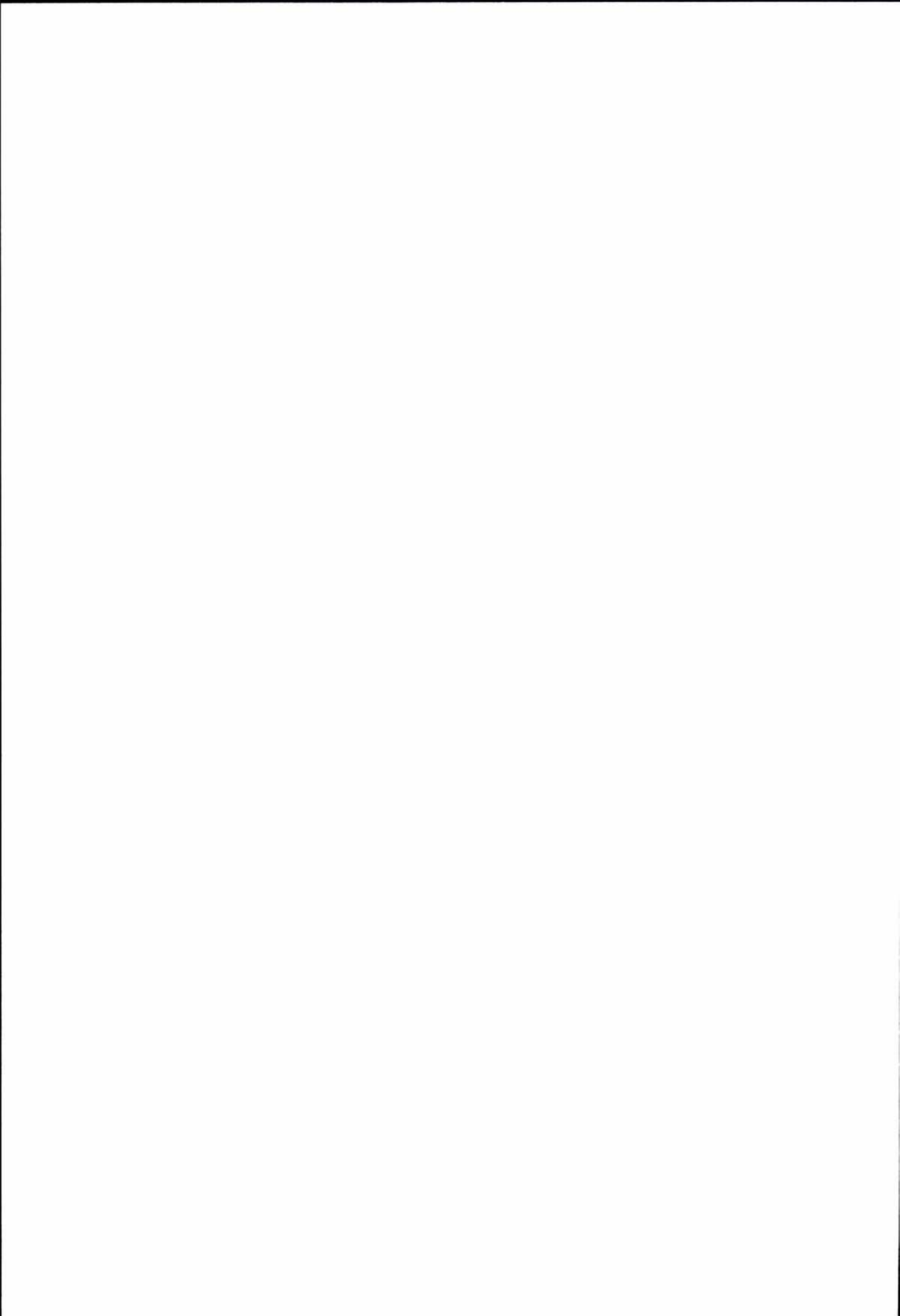
Tekniske rapporter som er tilgjengelige hos Jernbaneanverket Utbygging:

- "Innføring til Oslo S – Løsningsutvikling" – Grunnlag for Hovedplan – UOS-00A-10035
Dr. Ing. Aas-Jakobsen AS – desember 2009
- "Tunnel System, TBM Study, Technical Report ILF" – Hovedplan - UOS-00-A-10025
Dr. Ing. Aas-Jakobsen AS – november 2009
- "Konseptvurdering av røykspredning i tunnel for Follobanen" – Hovedplan - UOS-00-A-10023
Dr. Ing. Aas-Jakobsen AS – november 2009
- "Kvantitativ risikoanalyse- Vurdering av ett eller toløpstunnel for Follobanen" – Hovedplan – OUS-00-A-10037
Dr. Ing. Aas-Jakobsen AS – desember 2009
- "Kvantitativ RAM-analyse for Follobanen" – Hovedplan - OUS-00-A-10037
DnV og Dr. Ing. Aas-Jakobsen AS – desember 2009

Saksdokumenter i de respektive kommunene er enten tilgjengelige på kommunenes hjemmesider, eller kan ses ved henvendelse på følgende steder:

Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune – Vahls gate 1
<http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn> - saksnummer er 200600789

Oppegård Rådhus i Kolbotn
<http://www.oppegard.kommune.no/>



Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



11TU00632