

## **Tema utredning Kulturminner og kulturmiljø**

**Mars 2011**

Jernbaneverket  
Biblioteket

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport</b>	<b>Follobanen</b>
Rev nr: 00-A	<b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Dato: 29.03.2011		
Side: 2 av 125		

<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 3 av 125
---	--	--

**Nytt Dobbeltspor OSLO – SKI**  
**Plandokumenter med tilhørende konsekvensutredning**  
**Oslo, Oppegård og Ski kommuner**  
**TEMARAPPORT**  
**Kulturminner og Kulturmiljø**

**Høringsutgave**

00-A	Høringsutgave	29.03.2011	ODE, PM	KAV, ER	TEV
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato:	Utarb. Av	Kontr. Av	Godkj. av
<b>Follobanen</b> <b>Oslo– Ski</b> <b>Temarapport – Kulturminner og</b> <b>Kulturmiljø</b>		Antall sider			
			<b>125</b>		
		Produsent	<b>Asplan Viak AS</b>		
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
	Erstattet av				
<b>Prosjekt: Oslo - Ski</b> <b>Parsell: Oslo S - Ski stasjon</b>		Dokument nr. <b>UOS00-A-36107</b>		Rev. <b>00-A</b>	
 <b>Jernbaneverket</b>		Dokument nr.		Rev.	

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 4 av 125		

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011  Rev nr : 00-A  Dato: 29.03.2011  Side: 5 av 125</p>
---	--	---

## Forord

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

Temarapport *Kulturminner og kulturmiljø* redegjør for hvilken betydning tiltaket vil ha for kulturminner og kulturmiljø innenfor planområdet og tilliggende områder. Fastsatt utredningsprogram har vært grunnlaget for utredningen.

Temarapporten er utarbeidet av arkeologene Petter Molaug, NIKU og Oddhild Dokset Engedal, Asplan Viak, samt sivilarkitekt Esben Rude for Jernbaneverket med Terje Sten Vegem som oppdragsgivers representant.

Alle kartillustrasjoner hvor opphavsmann ikke er oppgitt: Asplan Viak AS

Dok nr:	UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr :	00-A		
Dato:	29.03.2011		
Side:	6 av 125		

<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 7 av 125
---	--	--

## Innholdsfortegnelse

<b>1 SAMMENDRAG .....</b>	<b>9</b>
1.1 OSLO KOMMUNE .....	9
1.1.1 VERDIVURDERINGER .....	9
1.1.2 KONSEKVENSER .....	11
1.1.3 AVBØTENDE TILTAK .....	12
1.2 SKI KOMMUNE .....	13
1.2.1 VERDIVURDERING .....	13
1.2.3 KONSEKVENSER .....	14
1.2.4 AVBØTENDE TILTAK .....	15
<b>2 TILTAKSBESKRIVELSE .....</b>	<b>16</b>
TRASÉEN SOM ER UTREDET .....	16
2.1 SAMMENLIKNINGSGRUNNLAGET / 0-ALTERNATIVET .....	17
<b>3 OM DELUTREDNINGEN .....</b>	<b>18</b>
3.1 AVGRENSNING AV FAGOMRÅDET .....	18
3.2 NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG RETNINGSLINJER .....	19
3.3 PLANPROGRAMMETS KRAV .....	20
3.3.1 OSLO KOMMUNE .....	20
3.3.2 OPPEGÅRD KOMMUNE .....	21
3.3.3 SKI KOMMUNE .....	21
<b>4 METODE OG DATAGRUNNLAG .....</b>	<b>21</b>
4.1 KRITERIER FOR VERDI .....	21
4.2 KRITERIER FOR OMFANG (PÅVIRKNING) .....	23
4.3 KRITERIER FOR KONSEKVENNS .....	24
4.4 TILTAKS- OG INFLUENSOMRÅDE .....	25
4.5 KILDER OG FELTARBEID .....	26
<b>5 OSLO KOMMUNE .....</b>	<b>26</b>
5.1 KULTURHISTORISK UTVIKLING .....	26
5.1.1 GENERELL BESKRIVELSE AV TILTAKSOMRÅDET .....	30
5.2 VERDIVURDERINGER .....	31
5.3 OMFANG- OG KONSEKVENSVURDERING .....	63
5.3.1 ALTERNATIVER SOM ER BESLUTTET IKKE VIDEREUTREDET .....	63
5.3.2 0-ALTERNATIVET .....	64
5.3.3 ALT B LOENGA 3, 4LC1 OG 4LC2 .....	65
5.4 AVBØTENDE TILTAK .....	83
5.5 FORSLAG TIL OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER .....	84
5.6 TEMAKART GAMLEBYEN .....	85
5.7 TEMAKART BEKKELAGET, NORDSTRAND .....	86
<b>6 OPPEGÅRD KOMMUNE .....</b>	<b>87</b>
<b>7 SKI KOMMUNE .....</b>	<b>87</b>
7.1 KULTURHISTORISK UTVIKLING .....	87
7.1.1 GENERELL BESKRIVELSE AV TILTAKSOMRÅDET .....	88
7.2 VERDIVURDERING .....	89
7.3 OMFANG- OG KONSEKVENSVURDERING .....	104
7.3.1 0-ALTERNATIVET .....	104

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 8 av 125		

7.3.2 KM 4 TARALDRUDHYTTA .....	104
7.3.3 KM 5 LANGHUS .....	105
7.3.4 KM 6 LANGHUS – SKI .....	105
7.4 AVBØTENDE TILTAK .....	118
7.5 FORSLAG TIL OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER .....	119
7.6 TEMAKART LANGHUS- SKI .....	120
7.7 TEMAKART LANGHUS .....	121
7.8 TEMAKART TARALDRUD .....	122
<b>8 REFERANSER OG KILDER .....</b>	<b>123</b>
<b>VEDLEGGSOVERSIKT .....</b>	<b>125</b>



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 9 av 125</p>
--	---	--

## 1 SAMMENDRAG

Follobanen inngår i Nasjonal Transportplan for 2010-19. Tiltaket skal gjennomføres med en kontinuerlig utbygging. Planlagt byggestart er 2013 og ferdigstillelse i 2018. Follobanen kan inngå som en første etappe i en høyhastighetsbane til Europa. Follobanen skal utrede et alternativ med dyp tunnel på hele strekningen. Det er utarbeidet to alternative innføringer til Oslo S og tre alternative innføringer til Ski stasjon.

### 1.1 Oslo kommune

Ut fra de seneste arkeologiske utgravningene vet man at Oslo ble grunnlagt rundt år 1000 og ble etablert som by i løpet av første halvdel av 1000-tallet. Bybebyggelsen var mest av tre, men etter hvert ble det bygget kirker, klostre og borger i stein. Rundt år 1300, da byen var på sitt største, hadde den ca 3000 innbyggere. I 1314 fikk byen status som gjør at vi kan regne den som hovedstad i Norge. I 1624 brant byen. Den ble flyttet og omdøpt til Christiania. Steinbygninger ble revet og området ble jordbruksland. Etter at Gamlebyen ble innlemmet i byen i 1859, opplevde den en sterk ekspansjons- og byggeperiode. Fram til krakket i 1899 ble det bygget mange leiegårder i mur. Trafikkanlegg for jernbane, bil og havn har satt sterke preg på Gamlebyen og også forårsaket omfattende fjerning av levninger fra middelalderen.

#### 1.1.1 Verdivurderinger

##### KM 1 Gamlebyen

Generelt har det fredete området Oslo middelalderby meget høy verneverdi, i samsvar med at det er automatisk fredet. I mange deler av området er kulturminnene imidlertid blitt helt eller delvis fjernet ved tidligere utbygging og gravetiltak, slik at verdien her er redusert eller helt borte. Det er valgt å dele inn traseene i mindre områder i verdivurderingen (se temakart Oslo).

Spesielt verdifulle middelalderlevninger er østfløyen i Olavsklosteret, under dagens bispegård og østfløyen i bispeborgen under Ladegårdens hovedbygning. Disse må ikke skades. Nordfløyen i bispeborgen er delvis bevart som ruiner og har også meget stor verneverdi. De nå skjulte ruinene av fransiskanerklosterets kirke har en meget stor verneverdi. Kulturlag som er spesielt viktige å bevare er lagene øst for Klypen og i Saxegårdshagen. Av enkeltstående kulturminner fra nyere tid er det Oslo Bispegård, Oslo Ladegård og Saxegården som har høyest verneverdi. Murgårdsbebyggelsen fra andre halvdel av 1800-tallet er av nasjonal verdi.

##### Innerområdet

Nr	Lokalitet	Kommune	Kategori	Verdi <sup>1</sup>	Verdi KU <sup>2</sup>
1	Oslo middelalderby	Oslo	Automatisk fredet kulturminne	Meget stor	Stor

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 10 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

Nr	Lokalitet Oslo middelalderby	Kommune	Kategori	Verdi <sup>1</sup>	Verdi KU <sup>2</sup>
1.1	Hagen	Oslo	Kulturminner		Middels
1.2	Bispeborgen, Oslo Ladegård	Oslo	Kulturminner		Stor
1.3	Oslo gate, St.Hallvards pl.	Oslo	Kulturminner		Middels-stor
1.4	Minneparken/ Ruinparken	Oslo	Kulturminner		Stor
1.5	St.Hallvards gate, Lodalen	Oslo	Kulturminner		Middels-stor
1.6	Gamlebyen gravlund	Oslo	Kulturminner		Liten-middels
1.7	Fransiskanerklosteret, Oslo Hospital	Oslo	Kulturminner		Stor
1.8	Bispegata	Oslo	Kulturminner		Middels-stor
1.9	Klypen	Oslo	Kulturminner		Middels
1.10	Saxegårdshagen	Oslo	Kulturminner		Middels-stor
1.11	Loenga	Oslo	Kulturminner		Liten-middels
1.12	Oslo gate v/nr.39	Oslo	Kulturminner		Liten-middels

### Ytterområdet

Mellom vestgrensen for det automatisk fredete kulturminnet Oslo middelalderby og Oslo S er områder som har hatt havnefunksjoner fra slutten av 1500-tallet til slutten av 1700-tallet. Av mulige bevarte kulturminner her er båtvrak. Slike vrak er Statens eiendom og behandles som fredet hvis de er eldre enn 100 år. Det er ikke bevart slike levninger over ca. kote 1moh.

Langs sørsiden av Mosseveien, mellom denne og Kongsveien står en rekke leiegårder, de fleste fra 1890-årene, men også en tilbake til 1872. De er på 4 etasjer (nr. 8 er på 5) og godt synlige fra store deler av Gamlebyen og Bjørvikaområdet. De danner et homogent kulturmiljø og er spesielt bevaringsverdige.

Nr	Lokalitet	Kommune	Kategori	Verdi <sup>1</sup>	Verdi KU <sup>2</sup>
Y1	Oslo S innerområde	Oslo	Kulturminner		Middels-stor
Y2	Dyvekes vei	Oslo	Kulturminner		Liten-middels
Y3	Konows gate	Oslo	Kulturminner		Liten-middels
Y4	Mosseveien/Ekebergskrånningen	Oslo	Kulturminner		Middels

<b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	<b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 11 av 125
--	---	---

### Utenfor Gamlebyen

KM 2 Bekkelaget/Ormsundsveien: del av et større villastrøk sør for Oslo. Flere av bygningene har status som bevaringsverdige. Samlet verdivurdering: **Middels verdi**.

SEFRAK id nr 030131013: Sjøbod fra 1900-tallet, status som bevaringsverdig. Opprinnelig miljø rundt er borte. Samlet verdivurdering: **Middels verdi**.

KM 3 Furubråtveien: del av et større villastrøk sør for Oslo. Flere av boligene er regulert til spesialområde bevaring eller har status som bevaringsverdige. Samlet verdivurdering: **Middels til stor verdi**.

KM	Lokalitet	Kommune	Kategori	Verdi <sup>1</sup>	Verdi Ku
2	Bekkelaget/Ormsundsveien	Oslo	Kulturminner		Middels
SEFRAK id nr 030131013	Sjøbod (Mosseveien 233)	Oslo	Kulturminner		Middels
3	Furubråtveien	Oslo	Kulturminner		Stor

### 1.1.2 Konsekvenser

KM	Alt Loenga 3, 4lc1		Alt Loenga 3, 4lc2	
	Anleggsfase	Driftsfase	Anleggsfase	Driftsfase
1.1 Hagen	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)
Nordretomters spor	Middels positiv konsekvens (++)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels positiv konsekvens (++)
1.2 Bispeborgen, Oslo Ladegård	Middels negativ konsekvens (--)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)
1.3 Oslo gate, St. Hallvardsplass	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.4 Minneparken/Ruinparken	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.5 St.Hallvardsgate, Lodalen	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.6 Gamlebyen gravlund	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)		
1.7 Fransiskanerklosteret, Oslo Hospital	Stor negativ konsekvens (---)	Ingen konsekvens (0)		
1.8 Bispegata	Middels negativ konsekvens (--)	Liten positiv konsekvens (+)	Middels negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.9 Klypen Øst	Middels negativ konsekvens (--)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 12 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

1.9 Klypen Vest	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)
1.10 Saxegårdshagen	Middels negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (-)
1.11 Loenga	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)
1.12 Oslos gate v/nr 39			Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
Y1 Oslo S innerområde	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)
Y2 Dyvekes vei				
Y3 Konows gate	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Liten negativ konsekvens (-)	
Y4 Mosseveien/Eke bergskråningen	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (-)	Liten negativ/ingen konsekvens (0)
KM 2 Bekkelaget/Orm sundsveien	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
Sefrak id nr 030131013 (sjøbod)	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
KM 3 Furubrátveien	Middels negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Middels negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)	Liten negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)
Rangering	2		1	

Ingen av de to alternativene som er fullt utredet har store negative konsekvenser i Gamlebyen. De negative konsekvensene er først og fremst i anleggsfasen med fjerning av kulturlag, deler av en ruin nå skjult under bakken og mulig drenering av omkringliggende kulturlag og rystelser og vibrasjoner som vil kunne forårsake skade på kulturminnene. Det vil også være ulemper i form av støy og minsket tilgjengelighet til kulturmiljøområdene i Middelalderbyen. 0-alternativet vil ikke ha noen av disse negative konsekvensene.

Totalt sett vil Østalternativet ha større negativ konsekvens enn Vestalternativet. Vestalternativet blir derfor rangert som det beste alternativet.

### 1.1.3 Avbøtende tiltak

#### Innerstrekning, Gamlebyen

På alle strekninger med kulvert eller skjæring, eksisterende og/eller nyanlagt må det gjøres tiltak som hindrer drenering av grunnvann eller hengende grunnvann fra områder med middelalder kulturlag og bygninger fra nyere tid med trefundamenter. Dette gjelder både i anleggsperioden og permanent i driftsperioden. Spesielt viktige er området Oslo Ladegård

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 13 av 125</p>
---	--	---

med bispeborgen og strekningen herfra gjennom Minneparken/ruinparken, området ved Oslo hospital og Fransiskanerklosteret, strekningen Bispegata – Klypen – Saxegårdshagen og bebyggelsen fra nyere tid sør for Mosseveien og ved Oslo gate. Også demping av vibrasjoner er viktig for bevaring av bygninger og ruiner.

Utformingen av innkjøringsportalen ved Oslo Ladegård bør gi mulighet for vernebygg for eksisterende ruiner og bedre tilgjengelighet. Ved overdekking av Nordre tomter spor og kulvert over Klypen vil tidligere terreng kunne rekonstrueres. Kulvertåpningen mot sør bør trekkes så langt som mulig for å hindre negativ påvirkning av støy på Saxegården og kulturmiljøet på Sørenga og for å bedre formidlingen av det opprinnelige terrenget.

## 1.2 Ski kommune

Ski kommune er rikt på kulturminner. Gjennom kommunen går morenerygger som har vært retningsgivende for bosetningen fra yngre steinalder frem til i dag. Frem til jernalderen bosatte folk seg først og fremst på moreneryggene. I løpet av jernalderen førte imidlertid befolkningspresset og nyvinningen i jordbruket til at man delte opp gårdene og bosatte seg på mer marginale områder vekk fra morenene.

### 1.2.1 Verdivurdering

**KM 4 Taraldrudhytta:** husmannsplass under Taraldrud, trolig tatt opp på slutten av 1700-tallet/begynnelsen av 1800-tallet. Innenfor det definerte kulturmiljøet er det en bygning fra 1800-tallet og to automatisk freda kulturminner, Askeladden id nr 129573 og 129574 (rydningsrøyslokalitet og en hulvei, samt en rydningsstreng). Opplevelsen av kulturmiljøet er noe forringet av moderne inngrep. Samlet verdivurdering: **Stor verdi.**

**KM 5 Langhus:** gårdstunet på Langhus har en betydningsfull bygningsmasse. Det er ingen registrerte automatisk freda kulturminner, men det er kjent to gjenstandsfunn (vevlodd og kastespydspiss), trolig fra jernalder. Gårdstunet ligger inneklemt mellom nye veier og opplevelsen av kulturmiljøet er noe forringet av dette. Et stykke av den Fredrikhaldske kongevei går parallelt med Rv. 152 rett øst for Langhus gård. Samlet verdivurdering: **Middels verdi.**

**KM 6 Langhus – Ski:** kulturmiljøet omfatter 4 gårder/områder, hver med lange tradisjoner. Av gårdsbosetningen må gårdene Roås, Endsjø og Kapell-Sander, samt Waldemarhøy bygde- og kultursenter, nevnes spesielt. Gårdstunene er tradisjonelle med store og dominerende hoved- og driftsbygninger. Waldemarhøy er en villa-eiendom fra 1889 og er regulert til spesialområde bevaring. På samtlige gårdstun er det også kjent automatisk freda kulturminner i form av bosetningsspor/aktivitetsspor. Under den arkeologiske registreringen utført av Akershus fylkeskommune ble det registrert 6 nye lokaliteter med automatisk freda kulturminner i skogholtet mellom Roås og Endsjø. Den Fredrikhaldske kongevei går også gjennom planområdet, for det meste sammenfallende med rv.152. Samlet verdivurdering: **Stor verdi.**

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 14 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---

KM	Lokalitet	Kommune	Kategori	Verdi <sup>1</sup>	Verdi Ku
4	Taraldrudhytta	Ski	Kulturminner		Stor
5	Langhus	Ski	Kulturminner		Middels
6	Langhus-Ski	Ski	Kulturminner		Stor

### 1.2.3 Konsekvenser

Ingen av alternativene medfører konflikt med KM 4 og KM 5. Alle tre alternativene medfører imidlertid konflikt med KM 6 og direkte konflikt med flere automatisk freda kulturminner.

Alternativ Øst 3: medfører inngrep i samtlige arkeologiske lokaliteter i skogholtet mellom Endsjø og Roås. Videre vil alternativet i større grad bryte opp det helhetlige kulturmiljøet enn alternativ 4 og 5. Alternativet medfører også omfattende tiltak i den sørlige delen av kulturmiljøet, i området rundt St.Hanshaugen, Waldemarhøy og Kapell-Sander.

Alternativ Øst 4: dette alternativet medfører minst inngrep i den nordlige delen av kulturmiljøet. Alternativet medfører tiltak i skogholtet mellom Roås og Endsjø og direkte inngrep i flere registrerte kulturminner der. Askeladden id nr 30113 (gravrøys) kommer ikke i direkte konflikt med tiltaket, men det vil bli en negativ visuell innvirkning. Konfliktnivået i dette området vil bli mindre enn for alternativ 3. Alternativet medfører også tiltak i den sørlige delen av kulturmiljøet som vil ha en negativ innvirkning på området rundt St.Hanshaugen, Waldemarhøy og Kapell-Sander.

Alternativ Øst 5: tiltakets omfang for skogholtet mellom Roås og Endsjø er lik som for alternativ 4. Dette alternativet er mindre ødeleggende for det helhetlige kulturmiljøet i den sørlige delen. Dette vil være positivt i forhold til området rundt St.Hanshaugen, Waldemarhøy og Kapell-Sander. Tiltaket medfører likevel direkte konflikt med lok 1 og Askeladden id nr 58969 (automatisk freda bosetningsspor).

Kulturmiljø	Alt. Øst 3	Alt. Øst 4	Alt. Øst 5
4	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)
5	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)
6	Meget stor negativ konsekvens (---)	Stor negativ konsekvens (---)	Stor negativ konsekvens (---)
Samlet vurdering	Meget stor negativ konsekvens (---)	Stor negativ konsekvens (---)	Stor negativ konsekvens (---)
Rangering	3	2	1

Både alternativ 3, 4 og 5 medfører konflikter med kulturminner og kulturmiljø. Alternativ 4 og 5 stiller relativt likt, alternativ 5 er likevel trukket frem som det beste alternativet. Begrunnelsen for dette er at den nye Follobanen og Østfoldbanen vil gå parallelt like ved siden av hverandre sør for Endsjø gård inn mot Ski stasjon. Dette medfører et mindre

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 15 av 125</p>
--	---	---

inngrep i denne delen av kulturmiljøet enn de øvrige alternativene, noe som er positivt for det helhetlige inntrykket av kulturmiljøet generelt og for området rundt Waldemarhøy spesielt. Alternativ 4 er rangert som det 2. beste alternativet. Dette alternativet medfører mindre konflikt for Endsjø gård, men vil benytte eksisterende jernbanespor til den nye Østfoldbanen og bygge nye spor til Follobanen til innføring til Ski stasjon. Dette vil være svært negativt for det helhetlige inntrykket av kulturlandskapet generelt og for området rundt Waldemarhøy spesielt. Alternativ 3 er klart det dårligste alternativet. Dette alternativet medfører direkte konflikt med flest automatisk freda kulturminner og vil være mest ødeleggende for det helhetlige bilde av kulturmiljøet

#### 1.2.4 Avbøtende tiltak

Alle alternativene i Ski kommune medfører direkte konflikt med automatisk freda kulturminner og store inngrep i kulturmiljø 6.

Bygging av miljølokk over jernbanesporene ved Endsjø gård, planting av skog på kulvert ved Roåsbekken og planting av grasmark på fyllinger og andre områder som blir berørt under anleggsperioden, er avbøtende tiltak som vil redusere den negative visuelle innvirkningen på det samla kulturmiljøet. I alternativ 3 og 5 bør imidlertid miljølokket ved Endsjø gård utvides slik at det dekker like mye av jernbanesporene som i alternativ 4. I alternativ 3 og 5 bør også beredskapsplassen flyttes til dennes lokalisering i alternativ 4.

Videre vil det være vesentlig å sikre gravminnene som ligger på moreneryggen ved innføringen til Ski stasjon. St.Hanshaugen (Askeladden id nr 33602) og Askeladden id nr 90251 (gravhaug) ligger særlig utsatt til da de ligger tett inntil skjæringen ved jernbanesporene. En utvidelse av skjæringen må foretas med forsiktighet og det minnes om sikringssonen på 5 meter til automatisk freda kulturminner. Sikringssonen på 5 meter er en minimumsavgrensing inntil rette forvaltningsmyndighet har bestemt noe annet. Askeladden id nr 30113 (gravrøys) ligger også utsatt til ved en eventuell gjennomføring av alternativ 4 og 5.

I alternativ 5 vil et avbøtende tiltak være å sanere eksisterende jernbanespor og tilbakeføres til jordbruksland. Eventuelt kan man beholde eksisterende jernbanespor langs Kapelldammen og fremheve dette som et minne fra den første jernbaneetableringen og tiden med damplokomotiv.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 16 av 125		

## 2 TILTAKSBESKRIVELSE



### TRASÉEN SOM ER UTREDET

#### Trasé

Trasékorridoren som er utredet går i en sammenhengende dyp tunnel mellom Oslo og Ski (Se også figur 7 og 8).

#### Tunnelkonsept

Dobbeltsporet skal bygges med to separate løp. Det er ikke avgjort om tunnelen skal sprenges eller bores, og det skal tas høyde for begge drivemetoder.

#### Innføring til Oslo S

For innføring til Oslo S er alternativene Loenga 1, 2 og 3 med varianter utredet. Utgående Follobane går gjennom Østfoldbanens kulvert under Minneparken og videre inn i Ekebergåsen. Inngående Follobane og Østfoldbanen går gjennom Klypen.

Nærmere beskrivelse av alternativene finnes i den lokale delen av planprogrammet for tiltaket i Oslo kommune.

#### Innføring til Ski stasjon

Innføring til Ski stasjon er utredet basert på østre alternativer. Dersom innføringen viser seg umulig å gjennomføre må innføringstraséen vurderes på nytt i samråd med Ski kommune.

#### Bryndiagonalen

Follobanen vil omfatte forberedende arbeider i Ekebergåsen slik at en utbygging av en Bryndiagonal senere vil kunne gjennomføres uten ulempe for trafikken på Follobanen.

#### Rigg og anleggsområder

Arealbehov i anleggsfasen er avhengig av drivemethode. Dersom det velges TBM (boremaskiner) som drivemethode for



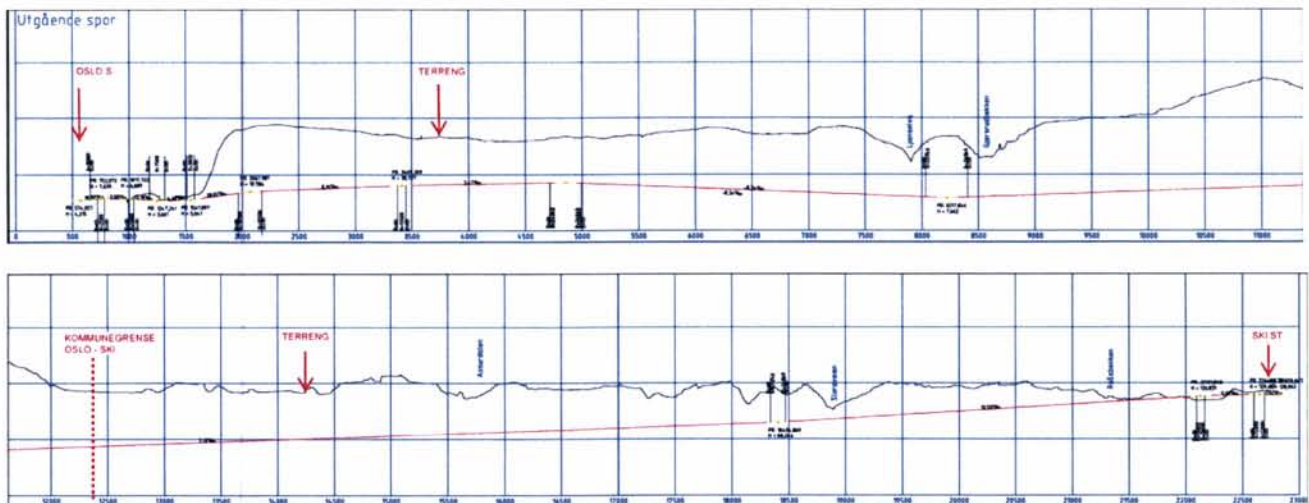
<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 17 av 125</p>
--	---	---

tunnelene vil enkelte rigg- og anleggsområder kunne utgå.

Alternativet som krever størst arealbehov skal legges til grunn for konsekvensutredningen.

Følgende rigg og anleggsområder skal utredes:

- Loenga/Gamlebyen (flere lokaliteter)
- E18 v/Sjursøya
- E18 v/ Bekkelaget
- E18 v/Furubråtveien
- Bjørnerud industriområde
- Åsland
- Taraldrudkrysset
- Berget/ Regnbuen ved Vevelstad
- Sloraveien (mulig "cut&cover"-anlegg)
- Roås/ Endsjø



Figur 2 Lengdeprofil som viser dyp tunnel. Rutenett er 50m i høyde- og 500m lengderetning.

Illustrasjon: Dr.Ing Aas-Jakobsen AS.

## 2.1 Sammenlikningsgrunnlaget / 0-alternativet

Sammenlikningsgrunnlaget skal i prinsippet representere forventet utvikling gitt at en ikke gjennomfører tiltaket. Det tas utgangspunkt i at dagens trafikk og forventet vekst frem til sammenlikningsåret 2025, legges til grunn. 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. Dette gjelder bl.a. en rekke vegtiltak i Oslo-området (Oslopakke 3).

For jernbanen gjelder dette at det nye dobbeltsporet Lysaker – Sandvika er tatt i bruk. I overensstemmelse med Jernbaneverkets godsstrategi er Berg krysningsspor, nytt

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 18 av 125		

krysningspor mellom Sarpsborg og Ingdal og forlengelse av Råde krysningspor forutsatt bygget.

Utvikling av Alnabruterminalen er en viktig forutsetning for å nå Jernbaneverkets målsetting om overføring av mer godstransport fra veg til jernbane, og forutsettes å inngå i referansealternativet.

Dobbeltsporene på parsellene Haug – Onsøy og Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanen inngår ikke i NTP og er derfor ikke med i referansealternativet.

Bryndiagonalen, som er viktig for å kunne føre tog fra Follobanen til Alnabru, inngår ikke i referansealternativet.

Opprusting av stasjoner på Østfoldbanen, med forlengelse av plattformer på Nordstrand og Ljan stasjoner, samt ombygging av Kolbotn stasjon inngår i referansealternativet.

### 3 OM DELUTREDNINGEN

#### 3.1 Avgrensning av fagområdet

Kulturminneloven definerer **kulturminner** som alle spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Dette kan være boplasser, graver, dyrkingslag, fangstanlegg, jernvinneanlegg, kirker og kultsteder, samt rester av middelalderbyer.

Med **kulturmiljø** menes områder hvor et eller flere kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. En samlet vurdering av et områdes kulturhistorie, kulturminner og tidsdybde vil danne grunnlag for avgrensning av kulturmiljø. Begrepet kulturmiljø favner den sammenhengen de inngår i. Denne sammenhengen er viktig for deres verdi som kulturminner. Det er en nær sammenheng mellom kulturmiljø og landskapstype.

Forvaltningen skiller mellom automatisk freda kulturminner (også kalt fornminner) og etterreformatoriske kulturminner. Fornminner er kulturminner eldre enn 1537 (reformasjonen), med unntak av stående bygninger og mynter (1650), og samiske kulturminner og kulturminner i vann og vassdrag (eldre enn 100 år). Automatisk fredning gjelder selve kulturminnet og en sikringszone på minst fem meter omkring det, inntil rette forvaltningsmyndighet har bestemt noe annet. Etterreformatoriske kulturminner, fra tiden etter 1537, kan fredes etter vedtak.

SEFRAK er et landsdekkende register over eldre bygninger. Ordet SEFRAK er en forkortelse for Sekretariatet For Registrering Av Faste Kulturminner i Norge. Registreringene har blitt utført gjennom feltarbeid i perioden 1975-1995. Objektene ble da registrert, kartfestet, oppmålt og fotografert. På landsbasis ble alle bygg oppført før år 1900 registrert. SEFRAK er et kulturhistorisk register som kan gi stort kildemateriale for lokal historie. Det blir også brukt for å finne hvor det er verneverdig bebyggelse. Selve oppføringen i SEFRAK registeret betyr ikke at det er spesielle restriksjoner på hva som kan gjøres med bygningen. Selv om det ikke er noe formelt juridisk vern av de SEFRAK registrerte bygningene, er det ønskelig at de blir

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 19 av 125</p>
--	---	---

tatt vare på og at arbeid skjer i tråd med antikvariske retningslinjer. Det at en bygning er registrert i SEFRAK gir den ikke noe automatisk vernestatus.

I mange tilfeller vil verdifulle kulturminner og kulturmiljøer være en del av temaet landskapsbilde. Skillelinjen går på at det er ulike aspekter som vektlegges. For å unngå dobbeltvektning ved at de samme aspekter konsekvensvurderes innenfor flere tema, er det definert følgende avgrensinger:

De visuelle forhold knyttet til kulturlandskapet, kulturminner og kulturmiljø omtales og vektlegges under landskapsbilde. Landskapets historiske innhold, forståelsen av historien, vektlegges under tema kulturmiljø.

Identiteten som en gruppe beboere eller brukere knytter til spesielle kulturminner/miljøer, landskapsrom eller naturtyper, skal behandles under temaet nærmiljø og friluftsliv. Det kulturhistoriske aspektet skal behandles under temaet kulturmiljø.

### 3.2 Nasjonale, regionale og lokale mål og retningslinjer

Formålsparagrafen (§1) i Kulturminneloven av 9. juni 1978:

"Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet".

St.meld. nr 16 (2004-2005) "Leve med kulturminner" er retningsgivende for kulturminneforvaltningen i Norge. Utredningen inneholder vurderinger og formuleringer av verdigrunnlag, mål og strategier for en fornyet kulturminnepolitikk. Den gir også en rekke konkrete anbefalinger.

Byrådet i Oslo kom med en bystyremelding i 2003 (Bystyremelding 4/2003) der en samlet, overordnet strategi for å ivareta kulturminnevernet i Oslo ble gitt. Meldingen fastsetter en politisk og faglig plattform for kulturminnearbeidet i Oslo.

Byrådet formulerer hovedmålet for kulturminnevernet slik:

*" De overordnede prioriteringene for kulturminnevern skal knyttes til viktige historiske deler av det fysiske miljøet, slik at Oslo oppleves med en tidsdybde - et historisk uttrykk- som er den 1000 år gamle byen og dens forhistorie verdig. For at tidsdybden skal være tilstede, må et bredt, representativt utvalg av historiske spor vernes for å kunne erfares i omgivelsene våre. Det må derfor vises varsomhet med å fjerne historiske spor. Et bredt utvalg av kulturminnene kan bare opprettholdes og aktiviseres ved samhandling og felles mål med andre sektorer i et forpliktende samarbeid."*

Hovedtemaet er det historiske, urbane Oslo. I tillegg omfatter meldingen følgende temaområder:

- Kulturminner knyttet til fangstkultur, jordbruk og skogbruk

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 20 av 125		

- Kulturmiljøene langs de viktigste elvene, de gamle veiene, de tidlige jernbanene og forstadsbanene
- Det sammenhengende kulturmiljøet fra fjorden til Marka
- Resultatene av de store boligprogrammene og byplangrep fra første halvdel av 1900-årene
- Enkelto objekter og miljøer som særskilt godt dokumenterer historie

Fylkestinget i Akershus vedtok 14. juni 2007 en fylkesdelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus "Spor for fremtiden". Planen er et strategisk dokument og et styrings- og utviklingsverktøy for det framtidige kulturminnevernet i Akershus. Planen skal være et redskap til å ta vare på og bruke de store kulturminneverdiene på en god og langsiktig måte. Det overordna målet med planen er formulert slik:

*"Ta vare på og bruke kulturminner og kulturmiljøer som en positiv ressurs i Akershus, og derigjennom bidra til økt kulturforståelse, identitet og tilhørighet, trivsel og verdiskapning".*

Fire tema er trukket frem som særlig viktige:

- Bevaring (bevare et mangfold av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap som gjenspeiler mangfoldet og særpreget ved kulturhistorien i Akershus)
- Forvaltning (forvalte kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap som en integrert del av en helhetlig miljø- og ressursforvaltning)
- Formidling (innhente, skape og formidle kunnskap om kulturarven og gjennom dette øke forståelsen for dens betydning i samfunnet)
- Verdiskapning (ta i bruk kulturarven som grunnlag for bærekraftig verdiskapning og utvikling av lokalsamfunn og næringsliv)

Ski kommune vedtok den 17.11.2004 en kommunedelplan for kulturminner. Et lokalt delmål går ut på at "Livskvalitet og identitet skal styrkes." Her er det tatt med, som en ønsket tilstand, at "Historiske bygningsmiljø og verdifulle kulturlandskap er fremhevet og integrert i lokalmiljøet".

### 3.3 Planprogrammets krav

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

#### 3.3.1 Oslo kommune

- Tiltakets forhold til og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø er en vesentlig problemstilling i området ved Oslo S og Gamlebyen. Det foreligger mye kunnskap om kulturminnene og kulturmiljøet i Gamlebyen, men fortsatt er det områder med funnpotensial som ikke er undersøkt iht kulturminnelovens § 9. Tiltak i områder med gammel sjøbunn kan utløse krav om arkeologiske undersøkelser.
- Terrengendringer kan påvirke fredete kulturminner.

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 21 av 125</p>
---	--	---

- Omfang av kulturminner som blir berørt og virkning av bygging av kulvert på og inntil kulturlagene.
- Reetablering av Clemens-almeningen.
- Utvidelse av barokkhagen i Oslo Ladegård.
- Hvelvkjelleren i Ladegården kan ha behov for ekstra sikring under arbeid med Østfoldbanekulverten.
- Konflikt ift urørte levninger i middelaldergraver og ruiner.

### 3.3.2 Oppegård kommune

Det er få kjente kulturminner i Oppegårdsmarka. Riksantikvarens database viser to aktivitets/bosetningsområder og ferdselsåre. Et av aktivitets- og bosetningsområdene hører til de automatisk fredete. I rapporten Kulturlandskap i Follo (Akershus fylkeskommune, 2009) beskrives kulturminner og kulturmiljøet i Oppegårdsmarka som et kulturlandskap av lokal verdi. Tiltaket berører ingen kulturminner i Oppegård kommune.

### 3.3.3 Ski kommune

Tiltaket berører kulturlandskap av regional/nasjonal verdi, og område med stort funnpotensial for automatisk fredete fornminner.

I prosjektet "Kulturlandskap Follo – registrering og verdivurdering", Akershus fylkeskommune 2009, er kjente kulturminner kartlagt og kartfestet. Prosjektet gir oversikt over potensielle funnområder for automatisk fredete fornminner og viktige kulturlandskapsområder. Særlig områdene mellom Ski og Langhus er spesielt verdifulle. Spesielt må kulturmiljøet fra Kapelldammen mot Ski stasjon, og kongevei med "kongebrau" ved Nordås vies stor oppmerksomhet.

Fylkeskommunen har også utarbeidet en egen rapport om strandlinjen på ca kote 160 i steinalderen, med kart over "skjærgården" i Ski.

## 4 METODE OG DATAGRUNNLAG

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til planprogrammet. Metodisk bygger konsekvensutredningen på Statens vegvesen håndbok 140 (Statens vegvesen 2006). Trinn 1 i en konsekvensutredning er kartlegging og karakteristikk av verdier, trinn 2 er omfangsvurdering og trinn 3 er konsekvensvurderingen.

### 4.1 Kriterier for verdi

Det første steget i konsekvensutredningen er å beskrive og vurdere områdets karaktertrekk og verdi for temaet. Verdien blir fastsatt langs en trinnløs skala som spenner fra liten til stor

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 22 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---

verdi (se eksempel under). Kriteriene for vurdering av et enkeltområdes verdi er basert på Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006), og er gjengitt i tabell 1.

Grunnlaget for å verne kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til *kunnskap*, som grunnlag for *opplevelse* og som *ressurs for bruk*. Ved vurdering av kulturminnets kunnskapsverdi skal representativitet, sammenheng/ miljø, autentisitet og fysisk tilstand vurderes.

De ulike kriteriene tilknyttet vurderingen av kunnskaps- og opplevelsesverdier kan ofte overlape hverandre. Hvilke kriterium som blir lagt mest vekt på, er derfor avhengig av de aktuelle kulturminnene eller kulturmiljøene. Kunnskapsverdiene blir vektlagt ved vurderinger av nasjonale interesser.



Verdisettingen av kulturminner og kulturmiljø er basert på:

Tabell 1. Kriterier for kulturminner og kulturmiljøets verdi.

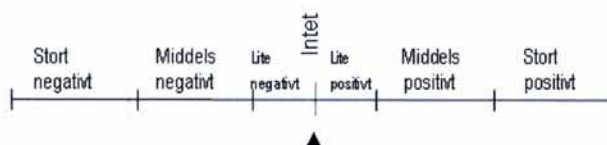
Type kulturmiljø	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Fornminner/samiske kulturminner (automatisk fredet)	-Vanlig forekommende enkeltobjekter ute av opprinnelig sammenheng	-Representative for epoke/funksjon og inngår i en kontekst eller i et miljø med noe tidsdybde  -Steder det knytter seg tro/tradisjon til	-Sjeldent eller spesielt godt eksempel på epoken/funksjon og inngår i en svært viktig kontekst eller i et miljø med stor tidsdybde  -Spesielt viktige steder som det knytter seg tro/tradisjon til
Kulturmiljøer knyttet til primærnæringene (gårdsmiljøer/ fiskebruk/småbruk og likn.)	-Miljøet ligger ikke i opprinnelig kontekst  -Bygningsmiljøet er vanlig forekommende eller inneholder bygninger som bryter med tunformen  - Inneholder bygninger av begrenset kulturhistorisk/arkitektonisk betydning	-Miljøet ligger delvis i opprinnelig kontekst  -Enhetlig bygningsmiljø som er representativt for regionen, men ikke lenger er bevart og hvor tunformen er bevart  -Inneholder bygninger med kulturhistorisk/arkitektonisk betydning	-Miljøet ligger i en opprinnelig kontekst.  -Bygningsmiljø som er sjeldent eller særlig godt eksempel på epoken/funksjonen og hvor tunformen er bevart  -Inneholder bygninger med stor kulturhistorisk/arkitektonisk betydning
Kulturmiljøer i tettbygde områder (bymiljø, boligområder)	-Miljøet er vanlig forekommende eller er fragmentert  -Inneholder bygninger som har begrenset	-Enhetlig miljø som representativt for epoken, men ikke lenger vanlig  -Inneholder bygninger med arkitektoniske kvaliteter og/eller kulturhistorisk	-Enhetlig miljø som er sjeldent eller særlig godt eksempel på epoken.  -Inneholder bygninger med spesielt store arkitektoniske kvaliteter

<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 23 av 125
---	--	---

	kulturhistorisk betydning	betydning	og/eller av svært stor kulturhistorisk betydning
Tekniske og industrielle kulturmiljøer og rester etter slike (industri/samferdsel)	-Miljøet er vanlig forekommende  -inneholder bygninger uten spesielle arkitektoniske kvaliteter	-miljøet er representativt for epoken, men ikke lenger vanlig  - Inneholder bygninger med arkitektoniske kvaliteter	-Miljøet er sjeldent og et spesielt godt eksempel på epoken  -Inneholder bygninger med spesielt store arkitektoniske kvaliteter
Andre kulturmiljøer (miljøer knyttet til spesielle enkeltbygninger, kirker, kulturlandskap, parker o.l)	-Miljøet er vanlig forekommende og/eller fragmentert  -Bygninger uten spesielle kvaliteter  -Vanlig kulturlandskap med endret topografi	-Miljø som er representativt for epoken, men ikke lenger vanlig  -Bygninger/objekter med arkitektoniske/kunstneriske kvaliteter  -Vanlig kulturlandskap med noe endret topografi	-Miljø som er sjeldent og/eller et særlig godt eksempel på epoken  - Bygninger/objekter med svært høy arkitektonisk/kunstnerisk kvalitet  -Sjeldent/gammelt kulturlandskap

## 4.2 Kriterier for omfang (påvirkning)

Del 2 består av å beskrive og vurdere type og konsekvensens omfang (påvirkning). 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 Statens vegvesen håndbok 140 (Statens vegvesen 2006), og er gjengitt i tabell 2. Omfanget vurderes med utgangspunkt i kriteriene, og angis på en trinnløs skala fra stort positivt omfang til stort negativt omfang.



Omfang med hensyn til kulturminner og kulturmiljø skal vurderes i forhold til effekten tiltaket vil få gjennom arealforbruk, arealforringelse, oppsplitting/fragmentering av sammenhengende naturområder, endringer i omgivelsene (ved ulike typer forurensning m.m.). Ved vurdering av omfang skal det redegjøres for hvordan det konkrete tiltaket vil påvirke de enkelte områder/bestander. For kulturmiljøet vil forholdet mellom årsak og virkning kunne variere. De direkte virkninger er enkle å vurdere, mens de mer indirekte kan være kompliserte. I en vurdering av indirekte virkninger må en vurdere graden av usikkerhet.

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 24 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---

Tabell 2. Kriterier for omfang (et planlagt tiltaks potensielle påvirkning av kulturminner og kulturmiljø).

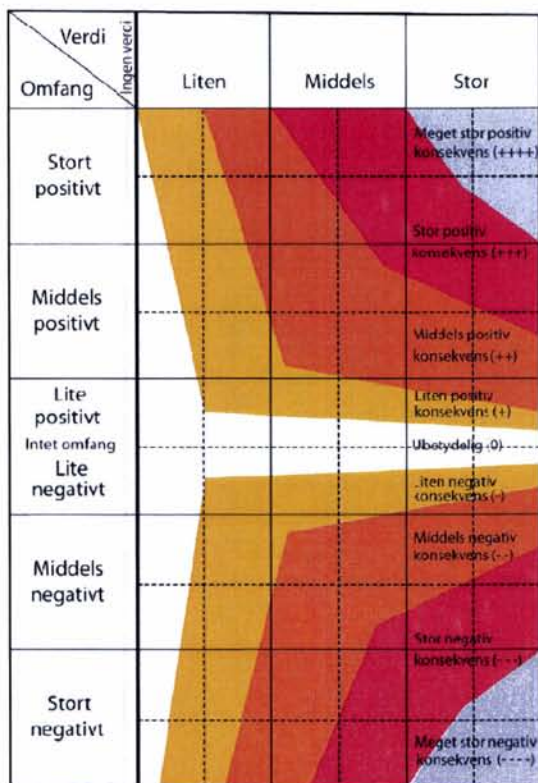
	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Kulturminner og miljøers endring og lesbarhet  (også historiske kommunikasjons årer)	Tiltaket vil i stor grad bedre forholdene for kulturminner/miljøer.  Tiltaket vil i stor grad øke den historiske lesbarheten	Tiltaket vil bedre forholdene for kulturminner/miljøer.  Tiltaket vil øke den historiske lesbarheten	Tiltaket vil stort sett ikke endre kulturminner/miljøer  Tiltaket vil stort sett ikke endre den historiske lesbarheten	Tiltaket vil medføre at kulturminner/miljøer blir skadet  Tiltaket vil redusere den historiske lesbarheten	Tiltaket vil ødelegge kulturminner/miljøer.  Tiltaket vil ødelegge den historiske lesbarheten
Historisk sammenheng og struktur	Tiltaket vil i stor grad styrke den historiske sammenhengen mellom kulturmiljøer og deres omgivelser  Tiltaket vil i stor grad forsterke historiske strukturer.	Tiltaket vil styrke den historiske sammenhengen mellom kulturmiljøer og deres omgivelser  Tiltaket vil forsterke historiske strukturer.	Tiltaket vil stort sett ikke endre den historiske sammenhengen mellom kulturmiljøer og deres omgivelser  Tiltaket vil stort sett ikke endre historiske strukturer	Tiltaket vil svekke den historiske sammenhengen mellom kulturmiljøer og deres omgivelser  Tiltaket vil redusere historiske strukturer.	Tiltaket vil bryte den historiske sammenhengen mellom kulturmiljøer og deres omgivelser  Tiltaket vil ødelegge historiske strukturer.

### 4.3 Kriterier for konsekvens

Del 3 av konsekvensutredningen består av å kombinere verdien av området og omfanget av konsekvensene for å få den samlede konsekvensvurderingen. 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.



<b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	<b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 25 av 125
--	---	---



Figur 3. Konsekvensvifte, jf Håndbok 140.

Tabell 3. Karakteristikk og fargekoder for konsekvens.

Stor positiv konsekvens	+++
Middels positiv konsekvens	++
Liten positiv konsekvens	+
Ubetydelig konsekvens	0
Liten negativ konsekvens	-
Middels negativ konsekvens	--
Stor negativ konsekvens	---
Ikke relevant / det kartlagte området blir ikke berørt	

#### 4.4 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 dette tidspunktet.

Områder der en venter at kulturminner og kulturhistoriske verdier kan bli påvirket av tiltakene, er definert som influensområdet. Influensområdet blir påvirket blant annet av tiltakets lokalisering og utforming, visuelle sammenhenger, vegetasjon og landskap. For å

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 26 av 125		

kunne se helheten i den kulturhistoriske utviklingen og i bevarte kulturmiljø er disse temaene omtalt.

## 4.5 Kilder og feltarbeid

Denne utredningen er en sammenfatning av de opplysninger det er offentlig tilgang på i forhold til kjente kulturminner og kulturmiljø i planområdet. Kartleggingen av kulturminner er basert på registreringer i Askeladden og bygningsregisteret SEFRAK. Det er i tillegg benyttet ulike databaser, samt skriftlige og muntlige kilder. Det har vært tett kontakt med kulturminnemyndigheten i Oslo og Akershus.

Den 20. og 21.april 2010 ble det foretatt befarings av kjente kulturminner og kulturmiljø. I tillegg har NIKU ved Petter Molaug gjennomført arkeologiske prøveboringer i aktuelle områder innenfor Gamlebyen. Byantikvaren har gjennomført arkeologiske undersøkelser i aktuelle områder i Oslo kommune, utenfor Gamlebyen. Akershus fylkeskommune har gjennomført arkeologiske undersøkelser i aktuelle områder i Ski kommune. Denne rapporten har med foreløpige data fra disse undersøkelsene.

## 5 OSLO KOMMUNE

### 5.1 Kulturhistorisk utvikling

Den siste store innlandsisen trakk seg tilbake fra Osloområdet rundt 8000 f.Kr. Pionerbosetningen fulgte isen da den trakk seg tilbake og levde av jakt og fiske. Det er svært sannsynlig at disse tidlige jegerne og samlerne har utnyttet store områder og stadig vært på flyttefot. Den eldste boplassen man kjenner i Oslo er fra rundt 8000 f.Kr og er funnet ved Ekebergsletta.

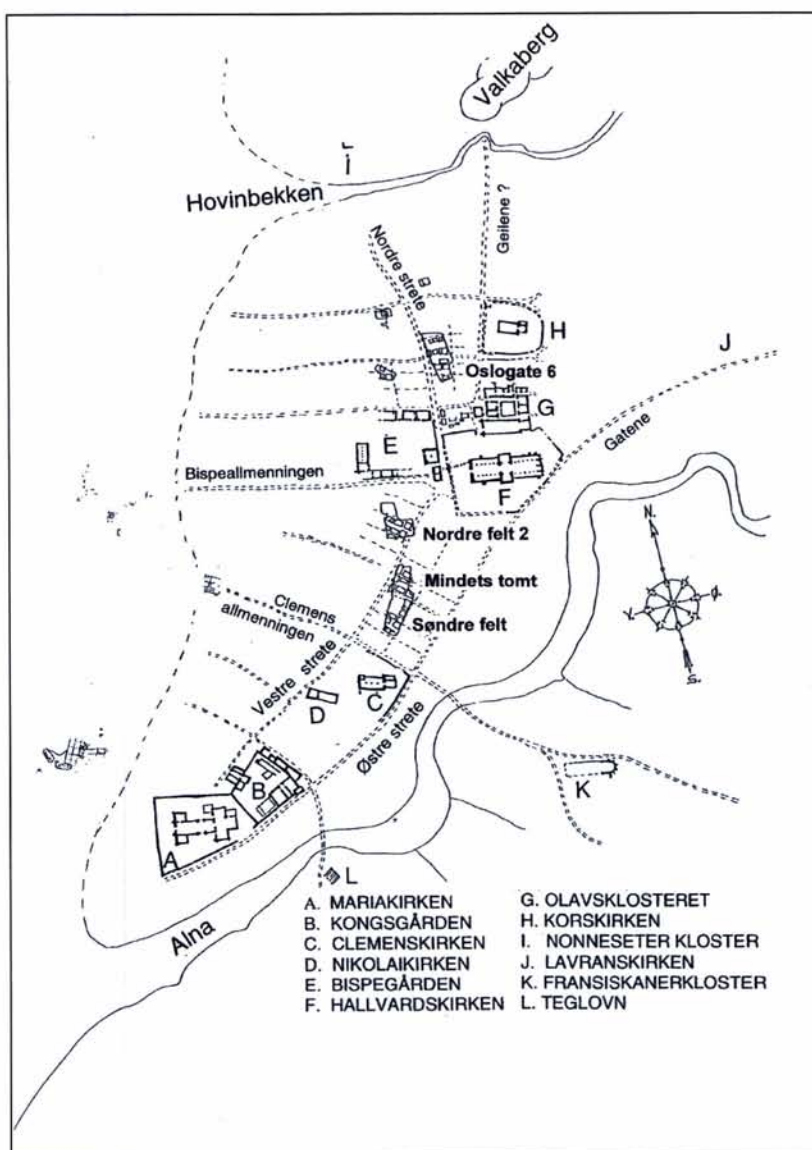
Perioden yngre steinalder (ca 4000-1800 år f.Kr) og bronsealder (ca 1800-500 f.Kr) var en brytningstid mellom fangst og jordbruk. Med jordbruket ble menneskene mer bofaste fordi buskaper ble en stabiliserende faktor i husholdningen. De tidligste bøndene benyttet seg av svedjebuk. De brukte dermed store områder, og det er usikkert hvor bofaste de var. Det er flere lokaliteter og gjenstandsfunn som stammer fra perioden yngre steinalder og bronsealder i Oslofjordområdet. På Ekebergsletta er det funnet bergkunstlokaliteter med skålgroper. Disse er vanligvis knyttet til bronsealderen, men det er mye som tyder på at skålgropene har vært i bruk over flere tusen år, helt fra yngre steinalder og langt ut i jernalderen. På Ekebergsletta er det også gjort funn av strukturer som stolpehull og ildsteder fra bronsealderen, noe som vitner om aktivitet og bosetning i denne perioden. Noen av de udaterte gravminnene på sletta kan også stamme fra bronsealderen.

Jernalderen i Norge blir regnet fra ca 500 f.Kr til 1030 e.Kr. Det er utført flere arkeologiske registreringer under dyrket mark på Ekeberg der det er avdekket bosetning fra eldre- og yngre jernalder. Det er blant annet spor etter stolpehull, husstrukturer, kokegroper og ildsteder som viser denne type aktivitet. Det er også en rekke gravminner fra denne perioden

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 27 av 125</p>
---	--	---

på Ekebergsletta. De fleste er synlige på overflaten, i form av haug eller røys, eller enkle markeringer i form av steinringer og steinsettinger.

Samlet sett viser de synlige kulturminnene og bosetningssporene under flat mark at området har vært viktig i jernalderen. Funnmengden tyder på at det må ha vært samlet betydelig økonomisk og politisk makt i området. Det er derfor naturlig å se fremveksten av Oslo i sammenheng med Ekeberg. Viktige ferdselsveier gikk over Ekeberg og ned Ekebergskrånningen til området som vokste frem som by fra siste del av jernalderen og frem i middelalderen. Oslo ble grunnlagt rundt år 1000 og ble etablert som by i løpet av første halvdel av 1000-tallet.



Plan over middelalderbyen Oslo med de viktigste monumentene og gateløpene markert, samt viktige utgravningsområder. Riksantikvarens utgravningskontor. Erik Schia, Petter B. Molaug.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 28 av 125		

Gamlebyen ligger på et nes mellom Alnaelva og Bjørvika. I vikingtiden ble det drevet åkerbruk nord for dagens Bispegata. Muligens lå det her en gård som het Oslo og ga navn til byen. Nær tuppen av neset var det en kirke viet til St.Clemens, og kirkegården med begravelser fra denne tiden er en av de eldste i Norge. Mariakirken og deler av kongsgården på Øra ble bygget av Harald Hardråde. Begge anlegg var i tre, slik som den eldste Clemenskirken må ha vært. Denne og Mariakirken ble erstattet av bygninger i stein rundt 1100, og senest 1130 må bispekirken, den staselige Hallvardskirken være bygget. Biskopen fikk etter hvert økende inntekter og bygget de eldste steinhusene på bispegården tidlig på 1200-tallet.

Byen vokste fra noen hundre innbyggere på 1000-tallet til ca 3000 rundt år 1300. I nord var grensen for den alminnelige bybebyggelsen ved Hovinbekken. Nord for denne lå Nonneseter kloster, anlagt på 1100-tallet og muligens noe spredt bybebyggelse. Hovedferdselsåren ut av byen over land mot nord og vest, Geilende, senere Nordre strete, krysset Hovinbekken og fortsatte over Åkerberg/Enerhaugen og forbi Tøyen til Aker gård. Mot nordøst gikk hovedferdselsåren omtrent i traseen for dagens St.Hallvardsgate opp til Galgeberg, den gang kalt Marterstokker. Veien hadde navnet Gatene og fortsatte inne i byen i Østre strete. Inntil Gatene lå Laurentiuskirken med hospital. Bortsett fra langs Gatene strakk ikke den alminnelige bybebyggelsen mellom Gatene og Hovinbekken seg lengre mot nordøst enn til området mellom dagens Egedesgate og Klostergata. Alnaelva var opprinnelig grense for bebyggelsen mot sørøst, men i høymiddelalderen kom det også noe bebyggelse på den andre siden av elven. Området helt inntil elven var på begge sider relativt flatt, og elveløpet har forandret seg over tid. Geitabru over Alnaelva langt sør i byen har trolig eksistert siden tidlig i byens utvikling. Herfra gikk ferdselsveien over Ekeberg og utover mot Kongshavn ved Trælaberg. Nær Geitabru og inntil Ekebergveien ble et fransiskanerkloster reist i 1290-årene.

Fra Geitabru gikk en av byens viktigste gater, Clemensallmenningen ned mot Bjørvika og bryggeområdet der. Den krysset først Østre strete som gikk fra Gatene ved Hallvardskatedralen og ned til sørøstsiden av kongsgården på Øra. Deretter krysset den Vestre strete som gikk ned fra Oslo torg ved Bispeborgen og ned til nordvestsiden av kongsgården. En annen viktig allmenning gikk ned fra Oslo torg til Bispebrygga og andre brygger i Bjørvika.

Bryggeområdet i Bjørvika er karakterisert av svært langgrunn strandsone og stadig tilslamming. Også landheving spiller en rolle. Bryggene strakte seg med tiden lengre og lengre utover. Det ble etablert brygger i form av laftekasser adskilt fra bryggene ved stranden. De innerste av disse er fra rundt 1200. De ytterste er fra 1500- og tidlig 1600-tall.

Den alminnelige bybebyggelsen i Oslo var av tre gjennom hele middelalderen. Den var organisert i bygårder med relativt faste tomtegrenser. Til å begynne med stod bygningene relativt spredt og gjerder skilte tomtene. Etter hvert ble husene bygget tettere og fikk flere etasjer. Også de eldste kirkene og borgene var til å begynne med av tre, men ble i løpet av 11- og 1200-tallet erstattet av bygninger i stein. Av disse trekonstruksjonene er det bevart deler i grunnen der bevaringsforholdene er gode. Svært mange steder er imidlertid disse levningene fjernet og i en del områder har også gravearbeider forårsaket at kulturlagene med slike levninger har råtnet slik at tre og annet organisk materiale er blitt borte.

Rundt 1300 hadde Oslo 6 kirker og 3 klostre. Hallvardskatedralen fra ca.1130 var den viktigste for kirken som institusjon. To kirker er i høymiddelalderen omtalt som sognekirker,

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 29 av 125</p>
---	--	---

Clemenskirken og Korskirken. Også Nicolaikirken nær Clemenskirken kan ha vært sognekirke. Biskopen holdt til i bispegården rett vest for Hallvardskatedralen. Den ble reist rundt 1100 i tre, men fra slutten av 1100-tallet eller rundt 1200 ble deler av den bygget opp i stein, først østfløyen. Deler veggene i denne står fortsatt. Dette området var Oslos geistlige sentrum, adskilt fra det kongelige sentrum på Øra med alminnelig bybebyggelse og forbundet med denne gjennom byens hovedgate, Vestre strete.

Av klostrene må spesielt nevnes Olavsklosteret, et dominikanerkloster som ble grunnlagt i 1237-39, like nord for Hallvardskirken. Deler av østfløyen er fortsatt bevart i en etasje. Fransiskanerklosteret ble som nevnt reist i 1290-årene, med støtte fra kongemakten. Kongsgården ble bygget på Øra i stein på 1200-tallet, og fikk en flott hallbygning. Håkon den 5. gjorde Mariakirken til kongelig begravelleskirke og Oslo til det vi vil kalle for hovedstad i Norge da prostens i Mariakirken ble utpekt til kansler "til evig tid". Den eldste Mariakirken i tre ble bygget alt midt på 1000-tallet. Den ble erstattet av en steinkirke i 1. halvdel av 1100-tallet. Kirken ble sterkt utvidet i 1290-årene av hertug Håkon Magnusson. Han startet også byggingen av Akershus-borgen noe før år 1300.

Etter en økonomisk tilbakegang og redusert folketall i senmiddelalderen ble det nytt oppsving i Oslo på slutten av 1500-tallet, særlig basert på omfattende eksport av trelast. Etter reformasjonen forfalt de fleste av kirkene og klostrene, og de ble brukt som steinbrudd for steinkjeller og steinbygninger reist av kjøpmenn i byen. Fransiskanerklosteret ble omgjort til hospital.

Vi kjenner til 14 større branner i byen i perioden fra 1000-tallet til 1624. Etter storbrannen i 1624 vedtok kong Christian 4. at byen skulle flyttes til vestsiden av Bjørvika. Den fikk navnet Christiania etter kongen. Av monumentalbygningene ble bare Hallvardskatedralen, deler av bispeborgen og deler av Olavsklosteret (dominikanerklosteret stående). Klosteret ble ny bispebolig og lokaler for Oslo katedralskole. Bispeborgen ble kraftig ombygget og ble etter hvert erstattet av Oslo Ladegård. Hallvardskatedralen ble revet i 1660-årene, og stein brukt som byggemateriale i Akershus festning og for nye bygg i Christiania. Området der middelalderbyen lå, ble etter hvert jordbruksområde, Oslo Ladegårds søndre eng (Sørenga) og Oslo Ladegårds nordre eng (Nordenga). Flere sommerresidenser eller løkkebygninger ble anlagt, bl. a Saxegården, Oslo Ladegård og Mindets tomt. Langs Bispeallmenningen, senere Strandgaden var det boligbebyggelse, særlig knyttet til sjøfart. Bispebyggen var fortsatt i bruk fram til midten av 1800-tallet.

Fra ca 1850 til 1899 opplevde området en sterk ekspansjons- og byggeperiode. Stor handel med trelast resulterte i omfattende havneutbygging. Norges eldste jernbane, Hovedbanen, åpnet i 1854. I forbindelse med Østfoldbanens (Smaalensbanen) anleggelse i 1870-årene ble det for sporene gravd en bred åpen skjæring gjennom sentrale deler av middelalderbyen på Sørenga, i dag kalt Klypen. Lokomotivverkstedet på Sørenga var ferdig i 1893. Mesteparten av Kongsgården ble fjernet ved reisingen av dette. Også store deler av bebyggelsen vest for Klypen ble fjernet ved reising av forskjellige jernbanebygninger. Vest for Oslo Ladegård og Oslo gate lengre nord ble store områder med kulturlevninger fjernet pga jernbaneutbyggingen.

Gamlebyen ble innlemmet i Christiania i 1859. Det var en voldsom boligutbygging i Gamlebyen mellom 1885 og 1900 med en regulert storbyaktig utbygging med lukkede firkantede kvartaler der gatene går tilnærmet vinkelrett på hverandre, orientert i forhold til den

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 30 av 125		

nyanlagte jernbanelinjen. Det økonomiske krakket i 1899 resulterte i en bråstopp i den eksplosive byveksten med bygging av leiegårder. Store deler av Sørrenga-området ble liggende ubebygde; noe som muliggjorde jernbanens videre ekspansjon i området.

Gamlebyen ble i perioden 1945 – ca 1980 sterkt preget av den økende bil- og jernbanetrafikken. "Snuoperasjon Gamlebyen" har preget området fra ca 1980 fram til slutten av 1990-tallet med flere innstillinger, rapporter, verneplaner og utstillinger. Gamlebyens unike middelalderhistorie har blitt mer og mer allment akseptert. Byantikvaren utarbeidet en verneplan for bydelen. Leiegårdsbebyggelsens økonomiske, sosiale og antikvariske verdier har blitt mer og mer erkjent.

### 5.1.1 Generell beskrivelse av tiltaksområdet

#### **Gamlebyen**

Gamlebyen avgrensnes mot sør av gneisplatået Ekeberg. I kanten av dette er det åpne forekomster av sedimentære bergarter, bl.a. alunskifer. I nord er det fjell i dagen ved Åkerberg og Galgeberg, nord for tiltaksområdet. Naturgrunnen mellom disse bergpartiene er preget av løsmasseavsetninger fra slutten av siste istid, først og fremst leire. Via smeltevannselver ble store mengder masse transportert ut i fjorden. Da isen trakk seg tilbake begynte landet å heve seg, og denne landhevingen fortsetter også i dag med ca.4mm i året. Etterhvert fikk Alnaelva fra Alunsjøen utløp i fjorden. Via Alnaelva og Akerselva er det transportert store mengder leirslam som har avleiret seg på havbunnen, i tillegg til det som kom i etterkant av istiden. Alnaelva har endret utløp over tid, og det er flere steder i Gamlebyen funnet tegn på at store mengder masse er blitt transportert av elven i forbindelse med ras langs elvekanten og gjennombrudd i et elvedelta.

Mellom Alnaelva og Bjørvika dannet det seg et nes. Terrenget heller slakt ned mot Bjørvika i vest, mens hellingen ned mot Alnaelvas løp er brattere. Det er også en jevn skråning fra nord og nedover mot enden av neset i SSV. Naturbakkeoverflaten har vanligst et øvre ½ til 1m tykt lag med sand og underliggende silt som går over i leire.

Skillet mellom land og vann var rundt år 1000 ca.4m høyere enn i dag. Pga. den slake skråningen mot vest var dette skillet ca.100m lengre inne enn dagens skille, hvis vi ser bort fra de menneskeskapte utfyllingene. Sand- og siltlaget over leiren må tolkes som strandavleiringer i det området som til enhver tid lå i vannkanten eller litt under.

Selve grunnen i Gamlebyen ga grobunn for forskjellig vegetasjon. Ved utgravningene er det funnet en del røtter etter orekratt. På flatene nord for Bispegata og øst for Oslogate har det vært egnet jordbruksland.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 31 av 125</p>
---	--	---

### ***Bekkelaget / Sjursøya***

Bekkelaget er et større villastrøk i Oslo, dette ble etablert på slutten av 1800-tallet med fremveksten av Smålsensbanen. Den vanligste stilarten som ble brukt på hus var den gang dragestil og sveitserstil. Dette preger villaene i området fortsatt. Arealet som er aktuelt i forhold til tiltaket er en del av Bekkelagets renseanlegg og benyttes i dag som bilimport/parkering for renseanlegget.

### ***Furubråtveien***

Furubråtveien ligger i Nordstrand og er en fortsettelse av villastrøket sør for Oslo. Det aktuelle arealet for tiltaket er i dag regulert til offentlig trafikkområde parkering, gangvei og byggeområder for boliger.

## **5.2 Verdivurderinger**

Kulturminnene i plan- og influensområdet i Gamlebyen kan deles i tre kategorier. Alle disse er også en del av kulturmiljøer:

### **1. Kulturminnene under markoverflaten**

Disse kalles gjerne kulturlag. De består i utgangspunktet av avsatte og påførte lag, deponert på stedet eller flyttet eller utjevnet. I tillegg til lagene finnes levninger av bygninger, dekker og andre konstruksjoner nede i kulturlagene. Her finnes også gjenstander, samt økofakter, biologiske levninger som er et godt kildemateriale for arkeologiske granskinger. En spesiell type kulturminner er gravminnene i form av kirkegårder. I Gamlebyen er det bevart kulturlag og andre levninger fra 1000-tallet til 1600-tallet i tiltaksområdene. Kulturlagene har spesielt verdi som kilder til kunnskap om fortiden, men har også opplevelsesverdier dersom de blir arkeologisk undersøkt, for eksempel ved utstilling av gjenstander og andre levninger funnet i dem.

### **2. Ruiner og deler av stående bygninger.**

Alle ruinene fra middelalderen og frem til 1624 og som i dag er synlige er gravd frem ved at nivået er senket rundt dem. Foruten kulturhistorisk kildeverdi har disse også i stor grad en formidlings- og opplevelsesverdi. Disse synlige levningene danner sammen med naturtopografien og spor av middelalderbyens gateløp og allminnelige bybebyggelse et middelalder kulturmiljø. Byantikvaren i Oslo har skilt mellom et kjerneområde og et ytre område. Fra etableringen av Minneparken (Ruinparken) nord for Bispegata i 1932 til middelalderparken på Sørenga med vannspeilet i 2000-2001 har det skjedd en stadig utvidelse av den delen av middelalder kulturmiljøet som har parkmessig utforming og som formidler viktige sider ved middelalder-Oslos utstrekning og struktur. I Byantikvaren i Oslos verneplanutredning fra 1995 skilles det mellom middelalderparkområdet, med nåværende og mulig fremtidige parkområder, middelalderbyens kjerneområde og fornminneområdet (Byantikvaren 1995. Verneplanutredning for Gamlebyen. Delrapport 3: Historisk gjennomgang og konklusjoner. Oslo 16.mars 1995. Oslo kommune, Byantikvaren).

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 32 av 125		

### 3. Bygninger og andre levninger fra nyere tid.

Noen av kulturminnene i Gamlebyen kan dateres til 15- og 1600-tallet. Nyere tids kulturminner, dvs. kulturminner yngre enn år 1537, er ikke automatisk fredet. Stående bygninger yngre enn 1650 er heller ikke automatisk fredet. For Middelalderbyen Oslo er grensen for automatisk fredning i praksis 1624 da byen ble flyttet. I kjerneområdet i Gamlebyen er Oslo Ladegård fra ca.1725 og ruinene av middelalderens bispeborg alle automatisk fredet. Oslo Bispegård fra 1884 er vedtaksfredet. Den står oppå første etasje i det middelalderiske Olavsklosterets østfløy som er automatisk fredet. Saxegården fra ca.1800 står oppå de automatisk fredete kjellerhvelvene fra en eldre bygning på stedet.

Den stående bebyggelsen som i dag sterkest preger Gamlebyen, er murgårdsbebyggelsen fra 2. halvdel av 1800-tallet. Her finnes det større sammenhengende områder. I Kongelig resolusjon av 31.08.2001 heter det at "Det er knyttet store nasjonale kulturminneverdier til Oslo som landets *hovedstad*. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer og utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter. Dette gjelder store deler av sentrum og indre by. ...." I indre by for øvrig gjelder det Gamlebyen med Ekebergskrånningen, områdene langs Akerselva, samt byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Utviklingen i disse områdene vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem....". Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i Oslo indre by fremlagt i 2009 er ikke trådt i kraft. I Gamlebyen danner disse bygningene sammen med det lokale gatenettet et kulturmiljø fra siste del av 1800-tallet/rundt 1900.

I tillegg til bygninger med omgivelser nevnt ovenfor kommer kulturminner fra transportsektoren i nyere tid, jernbanespor og jernbanekonstruksjoner og bygninger, havneområder og veiområder. De fleste av disse har ikke noen offisiell status.

#### **KM 1 Oslo middelalderby, det automatisk fredete kulturminneområdet**

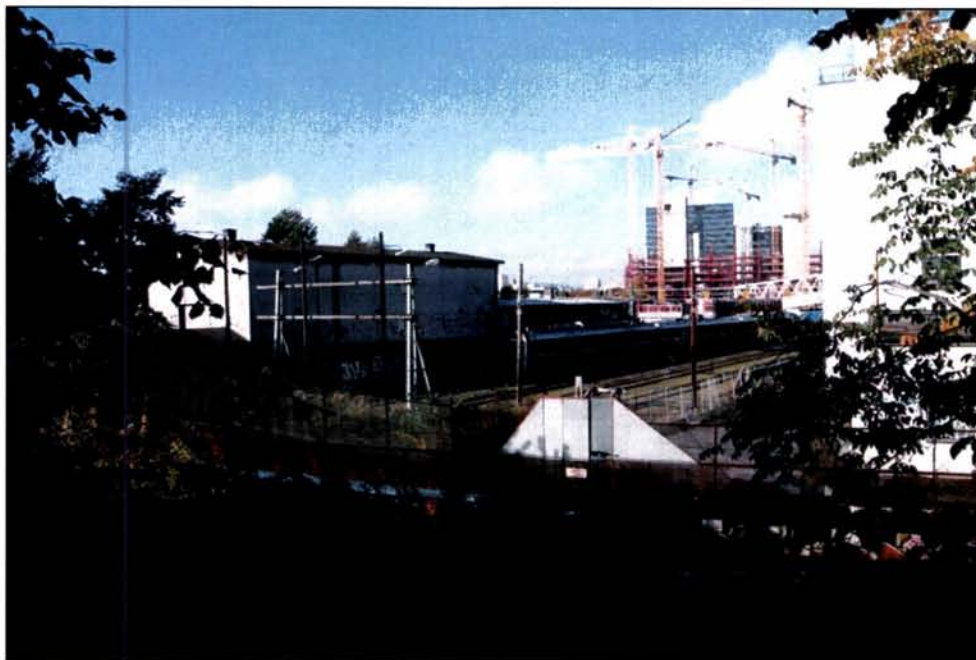
Generelt har det fredete området Oslo middelalderby meget høy verneverdi, i samsvar med at det er automatisk fredet. I mange deler av området er kulturminnene imidlertid blitt helt eller delvis fjernet ved tidligere utbygging og gravetiltak, slik at verdien her er redusert eller helt borte. Det er valgt å dele inn traséene i mindre områder i verdivurderingen.

Spesielt verdifulle middelalderlevninger er østfløyen i Olavsklosteret, under dagens bispegård og østfløyen i bispeborgen under Ladegårdens hovedbygning. Disse må ikke skades. De nå skjulte ruinene av fransiskanerklosterets kirke har en meget høy verneverdi. Kulturlag som er spesielt viktige å bevare er lagene øst for Klypen. Av enkeltstående kulturminner fra nyere tid er det Oslo Bispegård, Oslo Ladegård og Saxegården som har høyest verneverdi. Murgårdsbebyggelsen fra andre halvdel av 1800-tallet er av nasjonal verdi.

KM 1 Gamlebyen er et stort og mangfoldig kulturmiljø. For å få frem en nyansering av kulturmiljøet er kulturmiljøet inndelt i flere underordnede kulturminner/miljøer.



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 33 av 125</p>
--	---	---



Hagen med jernbanebygningene Sentralfyruket (t.h.) og "Bryggerhuset" sett fra Ladegårdshagen. Disse bygningene vil bli revet. I forgrunnen kjørevei langs Nordre tomters spor (med tagging). I bakgrunnen Nordenga bro og Barcode med byggevirksomhet. Oktober 2010. Foto P.B.Molaug, NIKU.

## KM 1.1 Hagen

### Oslo havn i middelalderen fram til 1624

Området nord for Bispegata, vest for Ladegårdshagen ved Nordre tomters spor er i dag flatt og tilnærmet vannrett. Opprinnelig var det hellende terreng til datidens strandlinje mot Bjørvika, og videre vestover langgrunt havneområde. Strandlinjen forflyttet seg utover pga. landheving og tilslamming. Av områdene som var tørt land i middelalderen er lite eller ingen ting bevart i dagens sporområde. Det er imidlertid funnet kulturlag og konstruksjoner fra 1500-tallet og 1600-tallet som har ligget på tørt land.

Ved boringer i 2009 nær en lokomotivstall fra 1870-tallet nord for Bispegata, sør for spor 19 og ved spor 12 (Molaug 2010) ble det ikke funnet klare kulturlag fra middelalderen, bare moderne lag under sjøavsatt leire. I 2009 er det gjort flere undersøkelser i forbindelse med fundamentering for Østre Tangent (Nordenga bro). Det er funnet tømmerkasser fra midten av 1500-tallet i området sørvest for spor 19/spor mot Klypen. I dette området er det også funnet gjenstander og vannavsatte kulturlag fra middelalderen. Lengre nord, under sporområdene, er det ved boringer ikke funnet sikre middelalderlevninger, men indikasjoner på spredte slike i sjøavsatte silt- og leirlag. I juni 2010 ble det bare funnet sjøavsatt leire ved sonderingsboringer for nytt koblingshus for Jernbaneverket på tomten Oslo gate 3, vest for Nordre tomters spor.

Klare kulturlag er funnet ved sonderingsboringer for nytt Kulturhistorisk museum på nordsiden av Bispegata vest for lokomotivstallen fra 1800-tallet, men dette området er ikke

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 34 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

aktuelt for Follobanen. Det er usikkert hvor langt mot nord under sporområdene det finnes levninger fra middelalderen eller nyere tid, som bryggeanlegg og båtvrak. Det er ikke funnet slike på nordsiden av sporområdet, sør for Schweigaardsgate, men det behøver ikke å være representativt.

Det er store lokale forskjeller mellom områdene når det gjelder forekomsten av levninger. Stort sett er det lite bevart over ca. kote +0,5moh.

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfor tiltaks- området
Smaalensbanens lokomotivstall / "Garasjen"	Garasje				Høy	Reg.pl. kan rives	Middels	U
"Haven"/ "Bryggerhuset", Bispegata 13.	Renhold/lager "Bryggerhuset" (1904) og tilbygg (1923) rives.				Høy	Reg.pl. kan rives	Middels	I
Presenningstørke, (tilbygg til "Haven"), Bispegata 13	Presenningstørke (1968)				Ingen	Reg.pl. kan rives	Ingen	I
Sentralfyrhus, Bispegata 13	Fyrhus (1943-48)				Lav	Reg.pl. kan rives	Lav/ Middels	I

*Verdi: Meget stor – middels stor, men det er store lokale forskjeller i mengden og typen av funn. Jernbanebygningene har lav – middels verdi. Området er frigitt til utbygging gjennom reguleringsplan for Bjørvika.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 35 av 125</p>
---	--	---



bakgrunnen nordre del av nordfløyen til Oslo Ladegård og det rekonstruerte østrommet "Bisp Nicolas kapell" i bispeborgens nordfløy. Begge disse står oppå kulverten til dagens Østfoldbane. I forgrunnen ruinene av nordfløyens vestrom og yttermuren i bispeborgen. Foto P.B. Molaug, NIKU.



Bispeborgens nordfløy i 1917. Deler av nordmuren var sprengt av jernbanen mens arkitekt Gerhard Fischer som ledet utgravningene og dokumentasjonen var på ferie. Foto ukjent. G.Fischers arkiv, Riksantikvaren.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 36 av 125		



Bispeborgens nordfløy, "Bisp Nicolas kapell" under demontering i 1920. Hver stein ble nummerert for senere rekonstruksjon. Sett mot øst mot St.Hallvards plass. Foto G. Fischer, Riksantikvarens arkiv.

### KM 1.2 Middelalderens Bispeborg, Oslo Ladegård

Bispegården strakte seg i middelalderen langs nordsiden av Bispeallmenningen fra Oslo torg og ned til Bjørvika. Mot nord har det vært en mur fra middelalderens Nordre strete, dagens Oslo gate omtrent ved sørenden av nr.7 og ned mot sjøen. Bispeborgen bestod av fire fløyer i en mindre firkant. Vestfløyen og hele området videre mot vest er fjernet ved jernbaneanlegg med Nordre tomters spor lengst i øst. Sørfløyen er delvis intakt som ruin under dagens rekonstruerte barokkhage. Nordfløyen og Østfløyen er delvis bevart.

Den nedre delen av Oslo Ladegårds hage ble utgravd i 1903, med lite eller ingen arkeologisk dokumentasjon. Sannsynligvis ble bispeborgens ytre ringmur mot nord fjernet, sammen med en rekke levninger av bygninger, renner og andre konstruksjoner. Nord for jernbanesporene ble det gravet bl.a. i 1924. Det er her funnet rester av alminnelig bybebyggelse.

#### - Bispeborgen, nordfløy

En steinbygning med to rom ble gravd fram av Gerhard Fischer i perioden 1917-21. Dette var del av nordfløyen i bispeborgen. Nordveggen har vært en del av en indre ringmur i borgen. Teglhvelvet og hvelvkonsollene tyder på at det har vært en bygning reist rundt 1300 eller noe før. Trolig har den hatt to etasjer. Inntil ringmuren videre mot vest er det funnet spor av en trebygning. Dette området er arkeologisk utgravd og terrenget senket i 1982-84. Samtidig ble deler av det vestre rommet i den steinbygningen som ble fremgravd av Fischer blottlag. Disse murene er ikke konservert, og det er derfor reist et provisorisk blikk-skur som vernebygg over dem. Dette er ikke tilfredsstillende, verken funksjonelt eller estetisk. Ruinene har meget høy verneverdi, ikke minst som kulturhistorisk kilde, fordi de ikke har vært

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 37 av 125</p>
---	--	---

konservert eller restaurert. Det er sannsynlig at det i dagens situasjon er en viss drenering mot nordvest av vann fra jordlagene som kan skade ruinene. Østrommet i nordfløyen var fundamentert på tettstilte tilspissete trepeler. Slike kan det også være under vestrommet, og disse kan være utsatt for forråtnelse.

*Verneverdi: Svært høy verdi pga. manglende restaurering og konservering. Automatisk fredet. Sårbar.*

- "Bisp Nicolas kapell"

Det østligste rommet i nordfløyen er kalt "Bisp Nicolas kapell", men det er svært usikkert om det har hatt en slik funksjon i middelalderen. Det var bevart som ruin ved fremgravningen av Gerhard Fischer i 1919 og ble dokumentert og demontert stein for stein med merking av de enkelte steinen ved utgravningen av kulverten for Østfoldbanen i 1919. Øst for bygningen stod deler av bispeborgens ringmur mot øst og en kort forbindelsesmur mellom disse. Når ringmuren videre mot nord ble fjernet er uvisst. Alt dette ble fjernet ved anleggingen av kulverten. Steinene fra østrommet ble murt opp igjen på toppen av kulverttaket snautt 40 år senere, i 1961. Veggene er stort sett rekonstruert slik de var, mens hvelvene ble slått på nytt med ny tegl i gammelt format (rådhustegl). Teglhvelvene er ribbehvelv på steinkapiteler i hjørnene (konsoller). Hvelvkappene er ikke godt utformet pga dårlig kompetanse i å slå teglhvelv hos 1960-tallets murere. Kapellet er hevet ca 3m opp fra den opprinnelige plasseringen og forskjøvet noe i plan.

*Verneverdi: Høy verdi som opplevelse og pga. originale bygningsstein. Fredet.*

- Oslo Ladegård, østfløy, nordre del

Den lavere nordre delen av Oslo Ladegård ble reist rundt 1770 i utmurt bindingsverk. Østmuren er fundamentert på middelalderborgens ringmur mot øst. Det er usikkert hva slags bygning som stod her i middelalderen. Mellom bisp "Nicolas kapell" og denne fløyen har det vært et rom. Ved graving for Østfoldbanen ble den nordre delen av denne fløyen demontert, sammen med grunnmuren. Den ble bygget opp igjen på kulverttaket. Men middelalder grunnmuren ble fjernet på dette stykket.

*Verneverdi: Meget høy verdi som del av Oslo Ladegård. Den rekonstruerte delen over kulverttaket har mindre verdi enn den originale delen. Hele anlegget er automatisk fredet.*

- Oslo Ladegård, østfløy, hovedbygning

Ladegårdens hovedbygning fikk sin nåværende form og utseende rundt 1750. Bygningskroppen med unntak av tak-arkene ble reist på midten av 1720-årene av Karen Toller. Bygningen var av tegl reist på murer av gråstein. I søndre del var disse murene dels fra Christen Muhles anlegg fra slutten av 1500-tallet, dels fra helt tilbake til bisp Nicolas anlegg fra rundt 1200. I underetasjen av dagens Oslo Ladegård er det i nordre del bevart Christen Mules teglhvelv fra ca.1580 og store deler av veggene i det middelalderske bispeborgeranlegget, i dag kalt bisp Nicolas vinterhall. I den søndre delen er disse eldre murene bevart som ruiner. Oslo Ladegård var i privat eie fram til 1854, da jernbanen tok over. I 1970 ble bygningen og haven overtatt av Oslo kommune og brukes i dag som representasjonslokaler, til konserter og andre arrangementer og som kontor m.m. En del av barokkhagen vist på kart fra 1779 er rekonstruert i 1987. Den ligger over ruinene av bispeborgens sørlfløy som ble fremgravd i 1964 og som ble tildekket igjen.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 38 av 125		



Middelalderens bispeborg og Oslo Ladegård. Ruiner er markert med blått. Nyere bygg som dekker til middelalderruiner, inkl. vernebygg er markert med gult (hentet fra NIKU Oppdragsrapport nr 240/2010, Petter Molaug).

### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfor tiltaks- området
Oslo Ladegård, Oslo gate 13.	Hovedb, 1720. Østfløyens nord. del. 1770		X			Fredet Kml.	Meget høy	U
Bisp Nikolas' kapell, Oslo gate 13	Kapell, Middelalder- rester +1960		X			Fredet Kml.	Meget Høy	I

*Verdi: Svært høy verdi. Riksantikvaren har ved flere anledninger signalisert at det ikke vil bli gitt tillatelse til inngrep i marken som kan berøre denne bygningen. Hele anlegget er automatisk fredet.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: stor verdi.

<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 39 av 125
---	--	---

liten      middels      stor

|-----|-----|



### KM 1.3 Oslo gate, St. Hallvards plass

Området ligger øst og nordøst for bispeborgen/Oslo Ladegård. Tilbygget i Oslo Ladegård er fra slutten av 1700-tallet og står oppå rester av ringmuren i middelalderens bispeborg mot øst. Den vestre kirkegårdsmuren i Hallvardskatedralen har stått lengre vest enn den muren som i dag avgrensner Minneparken mot vest. Mellom kirkegårdsmuren og bispeborgen har Nordre strete ligget. Øst for denne, nord for Hallvardskatedralens kirkegård, var det fra rundt 1200 et større område brukt av skomakerne. Ved arkeologiske utgravninger i 1919-24 for kulvert til Østfoldbanen og servicespor til Lodalen ble det her funnet meget godt bevarte levninger av trebygninger, bl.a. hus tolket som del av skomakerbodene. Det ble også funnet laftete trekummer for bearbeiding av huder og store mengder læravfall fra skomakerivirksomhet. Lær er sterkt utsatt for nedbrytning ved senket grunnvannstand og tilgang på oksygen. Nordøst for kulverten til Østfoldbanen/Servicespor til Lodalen har det vært utført mindre undersøkelser i forbindelse skifting av vann- og avløpsrør og kummer i de senere årene. Disse viser at det er bevart kulturlag og levninger her med til dels gode bevaringsforhold, slik som ble påvist ved utgravningene av området Oslo gate 6 i 1987-89. Det er imidlertid på nordsiden av dagens jernbanekulvert på St. Hallvards plass kraftige nedsynkninger som skyldes at kulturlag er råtnet. Medvirkende til dette har vært graving på tomten Oslo gate 6 og grøftegraving i Oslo gate. Dagens kulvert kan også virke til å lede grunnvann ut mot nordvest. Sporområdet er blitt utvidet mot nord utenfor kulvertåpningen på tomten Oslo gate 7 i 1977. Her var det vekslende bevaringsforhold for tre og annet organisk materiale. På sørsiden av kulverten er det ved boring for Follobanen i 2009 funnet relativt dårlige bevaringsforhold. Dette betyr at kulturlagene inntil dagens kulvert er sårbare for drenering og uttørring.

### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Murgård Konglig Res.	Spesial- område, bevaring	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning sregistrering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfor tiltaks- området
Oslo gate 7	Murgård, bolig ca 1860	X		X	Høy		Høy	U
St. Hallvards plass 1	Murgård 1911/18 Bolig		X				Høy	U
St. Hallvard plass 2	Murgård, 1892 Bolig	X	X				Høy	U

Verneverdi: Meget høy verdi.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 40 av 125		

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels til stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



Minneparken nyanlagt i 1932. I forgrunnen er steinene i skippet i St.Hallvardskatedralen lagt tilbake på taket av jernbanekulverten for Østfoldbanen. I bakgrunnen Oslo bispegård og deler av Olavsklosteret. Ukjent foto. G. Fischers arkiv, Riksantikvaren.

#### KM 1.4 Minneparken/Ruinparken

##### - Olavsklosteret, Olavskirken

Olavsklosteret ble anlagt som dominikanerkloster kort før 1240 og bestod av fire fløyer. Østfløyen er bevart i en etasje med intakte hvelv fra middelalderen, fra rundt år 1300. Denne fløyen, som opprinnelig hadde to etasjer, ble overtatt av Oslos biskop i 1554, etter konfiskeringen av kirkegods ved reformasjonen. Den ble ombygget flere ganger på 16- og 1700-tallet. I 1883 ble en ny bispegård bygget inntil Egedes gate. Her ble de tre bevarte middelalderrommene integrert i vestfløyen. Bispegården er nå kontorer for Oslo bispedømmeråd og biskopens kontorer. Den er pusset opp av Statsbygg. I nordfløyen var det i middelalderen spisesal, kjøkken og soverom. Fløyen ble etter reformasjonen overtatt av Oslo katedralskole, men ble senere revet. I vestfløyen var det flere rom og en separat bygning som fungerte som proventstue, en slags aldershjem. Også denne fløyen er bevart som ruiner. I sørfløyen var klosterets kirke. Kirken var imidlertid eldre enn klosteret. Etter at det først var planlagt et forsvarstårn her, trolig rundt år 1200, ble planene forandret og det ble bygget en Olavskirke. Byggherre var kongen. Kirken ble utvidet mot øst etter at dominikanerne overtok.

Det har vært flere arkeologiske utgravninger inne i østfløyen, og alle de tre øvrige fløyene er blitt gravd fram og nivået senket inntil dem. Nord- og vestfløyen er blitt gjenstand for omfattende ruinkonservering, sist fra 2009 med planlagt avslutning i 2011. Sørfløyen med kirken måtte fjernes pga. jernbanetunnelen i 1924. Bare kirkens nordmur inntil korsgangen i klosteret samt den utvidete delen av koret ble spart. De delene av kirken som ble fjernet, er rekonstruert på riktig sted på toppen av kulverttaket i forbindelse med ferdigstillingen av



<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 41 av 125
---	--	---

Minneparken i 1930-31. Da ble også muren inntil Oslo gate og St.Hallwards plass reist. Ved graving for servicesporet til Lodalen ble det også gravd større deler av kirkegården øst og sør for Olavskirken. Her lå gravene tett i tett like under overflaten (Fischer 1950:70). Hva som tilhørte Olavskirken og hva som tilhørte Hallvardskirken er ikke opplyst om.

Olavsklosterets østfløy og også nordveggen i sørløyen og søndre deler av vestfløyen er sårbare for rystelser. De er også sårbare for drenering pga. trefundamenter under grunnmurene.

### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfor tiltaks- område t
Oslo Bispegård St. Hallwards plass 3	Oppr. bolig, nå kontor		X			Fredet Kml.	Meget høy	U

*Verneverdi: Svært høy verdi. Spesielt viktig er østfløyen. Riksantikvaren har ved flere anledninger signalisert at det ikke vil bli gitt tillatelse til inngrep i marken som kan berøre østfløyen. Hele anlegget er automatisk fredet.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



#### - St.Hallvardskatedralen, kirkegård

Koret i Hallvardskatedralen ble reist senest i 1130, da kong Sigurd Jorsalfar ble gravlagt i koret her. Også flere andre norske konger ble begravd her på 1100-tallet. Kirken ble utformet som en treskipet romansk basilika med kraftig sentraltårn og tverrkor. Den ble utvidet mot øst med et gotisk kor på 1200-tallet. Den fungerte som bispekirke fram til Hellig Trefoldighetskirken ble reist ved Christiania torv i 1632. I 1660-årene ble den revet og en del av bygningssteinen ble brukt til byggverk på Akershus festning og til bygninger i Christiania. Etter hvert ble det lagt et gateløp over ruinene og bygninger inntil dette. De første arkeologiske undersøkelsene av kirken skjedd i 1865. Hele kirkeruinen ble fremgravd og oppmålt av Peter Blix i 1878. Da ble husene som hadde stått her revet. Sør for kirkeruinen var det kirkegård. Store deler av denne ble fjernet ved bygging av leiegårder i 1880- og 90-tallet. Noen deler av søndre og vestre kirkegårdsmur ble dokumentert.

Gerhard Fischer foretok videre utgravninger ved fremføringen av Østfoldbanen i 1919-24. Kirkegårdsmuren mot nordøst var blitt utvidet en gang. Fischer fant deler av begge murer.

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 42 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

Mot sørøst var kirkegårdsmuren tidligere blitt ødelagt av en bygningsrekke på sørøstsiden av 1800-tallets St.Hallvards gate. Utgravningene omfattet hele ruinen, ikke bare de delene som ble direkte berørt av den nye kulverten. Det var lite bevart av den gotiske korutvidelsen. Terrenget her ble senere hevet noe og gressdekket. Det ble gravd frem og fjernet en rekke graver i og utenfor kirken. Det er sannsynligvis få graver bevart i dag. Det er ikke funnet noen ved mindre arkeologiske undersøkelser i forbindelse med grøftegraving. For å få frem kulverten måtte store deler av skipet i Hallvardskirken fjernes. Steinene ble dokumentert og lagret, slik som med Olavskirken, og satt tilbake på plass i 1930-31, i forbindelse med utformingen av Minneparken/Ruinparken. Men de steinmurene som ikke ble fjernet for kulverten ble stående igjen. Fordi det tok så lang tid å få parklagt området og også pga. dreneringsvirkning av selve kulverten virker det sannsynlig at det foregikk en kraftig nedbrytning av organisk materiale. Dette synes å være bekreftet ved boreprøver i 2009, inntil nordsiden av skipet og ved tidligere utgravninger nord for kirken.

Dagens avgrensning av Minneparken/Ruinparken mot sør går over de sørligste delene av Hallvardskirken. Dette skyldes hensynet til biltrafikken i Bispegata før omleggingen med Ekeberg tunnelen. Gaten ble utvidet sterkt mot sør på 1960-tallet ved at frontbebyggelsen av leiegårdskvartalene her ble fjernet.

*Verneverdi: Meget høy verdi nasjonalt og for Osloregionen. Svært høy opplevelsesverdi og høy verdi som formidlingspark.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



#### **KM 1.5 St.Hallvards gate, Lodalen**

Det er antatt at Gatene, veien opp til Galgeberg, har ligget inntil Hallvardskirkens kirkegårdsmur mot sørøst og fortsatt i Østre strete, tilsvarende dagens St.Hallvards gate. Strekingen er klart markert i kart fra 1860-tallet, men gaten gikk da lengre mot nordvest og dekket deler av Hallvardskirken. Det er ikke funnet levninger av middelaldergaten. St.Hallvardsgate og fortsettelsen ved Galgeberg, Strømsveien er forskriftsfredet etter §22a i KML.

Det er usikkert hvor skråningen ned mot Alnaelva gikk og hvor bratt den var. Det er funnet levninger som er tolket som mulige spor av smedvirksomhet (Fischer 1950:140). Det er i dag en flate øst for St.Hallvardsgate før den sterke hellingen ned mot jernbanesporene i Lodalen. Boreprøver tatt i 2009 og også tidligere undersøkelser viser at det har vært påført store mengder masse her, bl.a. trolig for å bedre grunnlaget for en bro. Også ved dagens Østfoldbane i vestskråningen ut mot Lodalen er det tykke påførte masser og ikke funnet spor av middelalderlevninger ved nyere undersøkelser. Alnaelva ble lagt i rør gjennom Ekeberg i

<b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	<b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 43 av 125
--	---	---

1922. Men alt i 1901 ble de første jernbanesporene på Alnabrubanen anlagt i Lodalen. Det er sannsynlig at det er bevart levninger fra middelalderen, men neppe i store mengder.

I hovedsak var Alnaelva en grense mot øst for selve byens tette bebyggelse, men også aktivitetsspor kan forekomme på utsiden av denne topografiske, naturlige grensen.

Sannsynligheten for levninger øst for Alnaelva i Dyvekes vei fram til grensen for det automatisk fredete området for middelalder-Oslo i høyde med kapellet på Gamlebyen gravlund regnes som liten, men kan ikke utelukkes.

### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfo- r tiltaks- områ- det
St.Hallvards gate 1	Leiegård 1899, 1902	X				Bevarings- verdlig	Middels	U
St. Hallvards gate 2	Bolighus, mur, 1867 uthusbygning	X				Bevarings- verdlig	Middels	U

*Verneverdi: Ligger innenfor forminneområdet og grunnen er automatisk fredet, men det er usikkert om det er bevart kulturlag her. Traseen for ny Follobane Middels – høy verneverdi*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels til stor verdi.

liten      middels      stor

-----|-----|-----|



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 44 av 125		



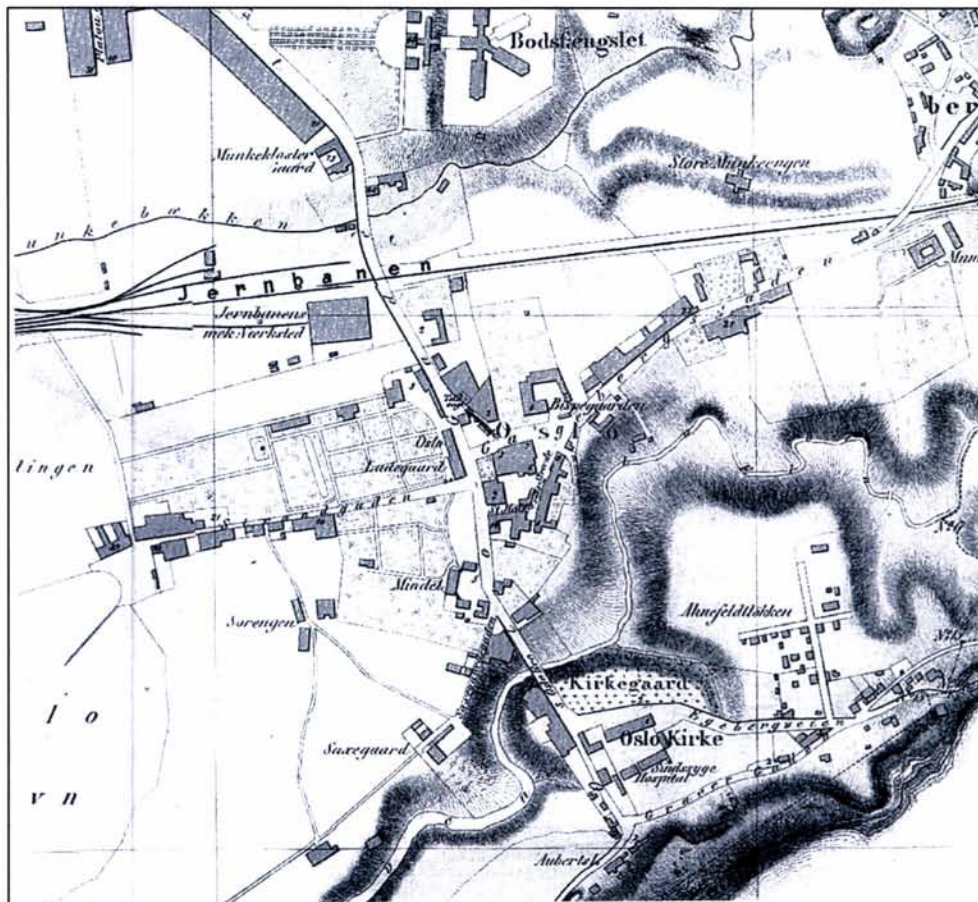
Boring på Gamlebyen gravlund, nær skjæringen til dagens Østfoldbane (med tog) i Lodalen. Foto Petter B. Molaug, NIKU.

### **KM 1.6 Gamlebyen gravlund**

Alnaelva gjorde i middelalderen flere svinger i det lave, flate terrenget som i dag betegnes Lodalen. Ved graving for Østfoldbanen i 1917 ble det funnet og dokumentert godt bevarte laftestokker fra flere bygninger og kulturlag på minst 1m tykkelse. Det var dateringsindikasjoner i form av tegl og bygningsrester til 12- 1300-tallet, men det er godt mulig at det også var bevart eldre levninger. Disse bygningsrestene har ligget nordvest for Alnaelva som her gjorde en sving. Det er sannsynlig at også deler av området for Gamlebyen gravlund sørøst for dagens Østfoldbane kan ha ligget på nordvestsiden av elven som her gjorde en sving. Noen få boreundersøkelser i 2010 har imidlertid ikke påvist sikre kulturlag fra middelalderen her. Det er påtruffet påfylte og utjevnete lag med leire og noe organisk materiale. Enkelte innslag av alunskifer og tegl viser at det øvre deler må være påført i nyere tid.

Det er mulig at det har vært bybebyggelse på sørøstsiden av Alnaelva lengre sør på området for dagens gravlund, sørover til Fransiskanerklosteret, men noen slik er ikke påtruffet ved boringene, og sannsynligheten er liten for at det har vært slik bebyggelse. I store deler av området vil uansett bebyggelseslevninger være fjernet direkte ved nedsetting av graver på gravlundens i nyere og moderne tid.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 45 av 125</p>
---	--	---



Utsnitt

av kart fra 1860, tegnet av J.W.G.Næser. På kartet vises Oslo kirkes kirkegård nord for Ekebergveien og Ahnefeldtløkken som i 1877 ble lagt ut til gravlund.

Det er mindre sannsynlig at det har vært middelaldergraver fra Fransiskanerklosteret i området for dagens gravlund. Derimot ble deler av området tatt i bruk som kirkegård for Oslo hospital, trolig alt på midten av 1500-tallet. Det dreier seg om området inntil Oslo gate i vest og inntil Alnaelva i nord. Trolig var området avgrenset mot nordøst av et lite bekkedrag som har krysset Ekebergveien. Gamlebyen gravlund ble tatt i bruk i 1874 på deler av området for Ahnefeldtløkken, og den eldste delen som hadde tilhørt hospitalet ble inkludert i gravlundens i 1961. Da var deler av den i vest ødelagt av skjæringen for Østfoldbanen. Denne eldste kirkegården er med på Byantikvarens "gule liste" og betraktet som verneverdig.

*Verneverdi: Middels – meget stor verneverdi. Usikkert om det er bevart kulturlag i deler av området.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: liten til middels verdi.

liten      middels      stor



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 46 av 125		



Østre

deler av Fransiskanerklosterets kirke er bevart under bakken i området øst for Gamlebyen kirke fra 1797. Omrisset er markert med brostein i dagens Ekebergveien. Foto Petter B. Molaug, NIKU.

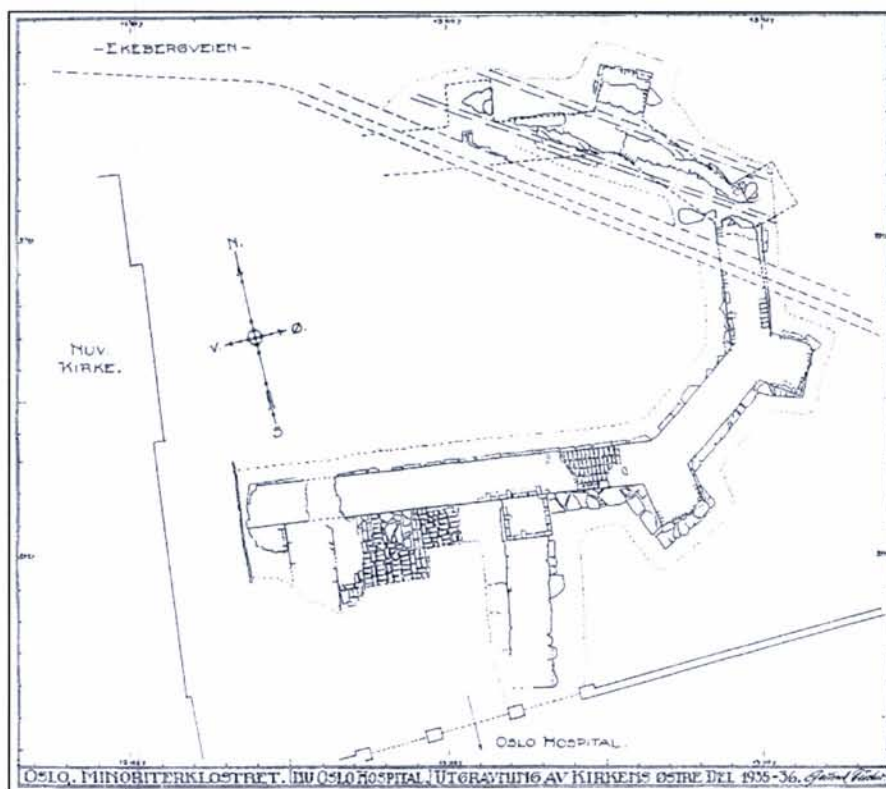
### KM 1.7 Fransiskanerklosteret, Oslo Hospital

Fransiskanerne etablerte seg med et ordenshus i området ca.1290. De reiste en kirke i stein og tegl og andre klosterbygninger. Området er på sørøstsiden av Alnaelven, nær Geitabru. Trolig gikk veien sørover fra Oslo og opp til Ekeberg omtrent der Ekebergveien går i dag, dvs. like nord for klosteret. Det er sannsynlig at det ikke var noen bebyggelse her før klosteret ble anlagt. Ved utgravninger i 1935-36 fant og utgravde Gerhard Fischer østavlutningen av kirkebygningen i klosteret (Fischer 1939). Den har en tresidet avslutning med markerte utvendige støttepilarer. Dette er en typisk korform for fransiskanerkirker. Fischer kunne følge murene frem til inn under dagens Gamlebyen kirke hvor de utgjør en del av fundamentene. Denne kirken ble reist i 1796 på murene til middelalderkirken. Kirken er listeført hos Riksantikvaren, de eldre levningene automatisk fredet. Imidlertid er den første kirken i perioden etter reformasjonen blitt ombygd flere ganger. I 1538 ble fransiskanerklosterets oratorium (kirke) overtatt av Oslo hospital og brukt som bygning for de syke og som kapell. Det er usikkert i hvor stor grad veggene i kirken ble ombygget. Fundamentene i koret er etter alt å dømme fra klostertiden. Etter en brann i 1567 ble hospitalsbygningen reist på de gamle fundamentene. I 1734 ble store deler av den tidligere kirkens skip ombygget. De gamle korlevningene ble ikke fjernet, men tildekket etter Fischers utgravninger i 1936. Korveggene er markert i dagens gatedekke og fortau. Den lille trekantete plassen inntil markeringene viser bredden på korbygningen.

Fischer har ikke beskrevet funn av graver inntil koret i kirken, men dette kan skyldes moderne forstyrrelser. Det har vært graver her i middelalderen, siden det å bli gravlagt inntil koret, særlig øst for og sør for dette, var det mest ettertraktete. Ved boring for Follobanen på

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 47 av 125</p>
--	---	---

denne plassen i 2010 er det påvist rest av en grav og gravfyll. Det ble også funnet kulturlag fra nyere tid, trolig 17-1800-tallet. Hvor langt fransiskanerklosterets kirkegård har strukket seg mot nord, øst og sør er det ingen konkrete holdepunkter for. Mot nord har det rimeligvis stoppet mot gateløpet, dersom det har ligget her. Mot øst kan det ha ligget graver i opptil 20m avstand, men dette er høyst usikkert. Imidlertid må det også være gravlagt døde her i perioden for Oslo Hospital frem til Gamlebyen gravlund ble etablert. Disse etterreformatoriske gravene kan ha ødelagt eldre graver på stedet. Sannsynligheten for at det er bevart graver øst og sørøst for kirken er svært stor. Om det er bevart levninger av klosterbygninger er mer usikkert. Boring i området sørøst for koret inne i hagen til Oslo er foretatt høsten 2010. Disse viste nyere tids lag, mulig brannlag fra 1700-tallet, men ingen middelalderlevninger over naturbakken. Det var verken tegn til bosetning eller graver i prøveboringene.



Fransiskanerklosterets kor med avslutningen mot øst. Oppmålingstegning av Gerhard Fischer 1935-36. Etter Fischer 1939.

Oslo hospital er vedtaksfredet. Ifølge vedtak i 1920 gjelder dette bare den såkalte gråsteinsbygningen som stod ferdig i 1739. Flere hospitalsbygninger ble reist på 1800-tallet og fram til 1939. Disse er alle verneverdige og med på Byantikvarens "gule liste".

Oslo hospitals hage er godt beskyttet bak en mur og utgjør et grønt kulturmiljø med frukttrær og gressplener, gruslagte gangveier og benker. Det er en integrert del av hospitalsmiljøet og er en god representant for sanatorietankegangen fra 18- og 1900-tallet, men peker samtidig også tilbake til klostertiden med fruktdyrking. Den er ikke fredet.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 48 av 125		

*Verneverdi. Bygningslevningene av fransiskanerklosterets oratorium har meget høy verneverdi og er automatisk fredet. Graver med bevarte intakte skjeletter har meget høy til høy verneverdi, avhengig av alder. Hospitalshagen har som hage middels høy verneverdi, men er ikke fredet.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



### **KM 1.8 Bispegata**

I middelalderen løp Bispeallmenning fra Oslo torg sør for Bispeborgen og ned til Bjørvika. På nordsiden av denne stod den søndre ringmuren i bispeborgen. Ved graving for Nordre tomters spor i 1954 ble både muren funnet og en rekke gatebrolegninger fra Bispeallmenningen ned til det eldste med hjulspor av vogn ned i naturbakken. Klypen er dagens navn på jernbanesporene fra Hagen som krysser og går inn under Bispegata og fortsetter i skjæringen for Smaalensbanen utgravd i 1877-78. Både Nordre tomters spor og Klypen under Bispegata lengre vest har ødelagt alle spor av vei, mur og kulturlag. Rett vest for Klypen har et større tilfluktsrom ødelagt levningene. Mellom Klypen og Nordre tomters spor er det bevart slike levninger. Imidlertid er meget ødelagt pga fundamentering for gaten og ikke minst for kabler og vann- og avløpsgrøfter. Området avgrenses i nord av transformatorbygning for jernbanen. Ved boringer for Follobanen i 2010 er det ikke funnet middelalder kulturlag. Det finnes slike kulturlag i området under moderne fundamentering for Bispegata, men trolig i lite omfang.

På nordsiden av gaten er det en liten enetasjes teglbygning som inneholder en transformator. Den er fra 1910.

*Verneverdi. Høy – meget høy verdi, avhengig av omfanget av bevarte levninger.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels til stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|





<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 49 av 125</p>
--	---	---



Graving for Smålandsbanen på Sørenga 1877-78. Sett mot Sørøst. Skjæringen er senere kalt for Klypen. Ukjent fotograf. Riksantikvarens arkiv.

### 1.9 Klypen

Der hvor jernbanesporene sør for Bispegata går over Sørenga i skjæringen Klypen er alle middelalderlevninger fjernet ved gravningene i 1870-årene (Blix 1879). I tillegg til bygårdsbebyggelse av tre ble også ruinen av en steinkirke, Nicolaikirken fjernet. Vest for Klypen har jernbanebygninger, jernbanespor og traverser ødelagt og fjernet mesteparten av kulturlagene på 1890-tallet og senere.

#### - Kulturlag øst for Klypen

På østsiden av Klypen er det bevarte kulturlag i området for tidligere Kanslergata og for Loenga bro, anlagt i 1962-63, unntatt der hvor det står betongfundamenter for broen. Det ble foretatt arkeologiske undersøkelser forut for støping av disse. Det viste at det her var sammenhengende bybebyggelse fra middelalderen med tykke kulturlag (Lidén, Øgar-Svendsen. Innberetning Riksantikvarens arkiv). Også de gamle veifarene Clemensallmenningen og Vestre strete har ligget i området, identifisert ved mindre utgravninger i 1986 (Karlberg, Wihl 1991). Ved riving av Loenga bro i 1995 ble store deler av brofundamentene liggende igjen i bakken. Ved boring i 2004 og 2009 ble det funnet middels godt bevarte kulturlag, men ikke grunnvann. Det er rimelig å tolke manglende grunnvann som et resultat av drenering pga Klypen-skjæringen. Disse kulturlagene er svært sårbare for fortsatt drenering.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 50 av 125		



Loenga bro fra 1962 rives i 1995. Til høyre jernbanesporene i Klypen. Lengst til høyre Saxegården fra ca. 1200. I bakgrunnen rekken med leiegårder fra slutten av 1800-tallet sør for Mosseveien. Foto Riksantikvarens utgravningskontor.

*Verneverdi: Meget høy verdi.*

- Kulturlag vest for Klypen

I området vest for Klypen står lengst nord jernbanebygningen Bispegata 12, gjerne kalt "Borgen". Under denne og mellom denne og Bispegata er trolig alle kulturlag fjernet. Fundamentene under ytterveggene går godt ned i naturbakken. Det har også vært fundamenter for innvendige støttevegger og smøregrover under sporene som har gått inn fra sør. Sør for "Borgen" har det vært fundamentert for sportraverser. Imidlertid er det bevart kulturlag i ca. 1m tykkelse i et mindre område sør for "Borgen" (Molaug 2010). Ved boring i september 2010 for Follobanen ble det ikke funnet kulturlag i området aktuelt for anlegging av ny jernbanekulvert. Slike er på borestedene blitt fjernet av jernbanebygg. Dette betyr sannsynligvis at det i området vil være enkelte lommer av kulturlag, men at det meste er fjernet. Sør for området med traverser har to store jernbanebygninger stått, vognverkstedet og smien. Disse ble oppført på 1890-tallet. Arkitekt Johan Meyer har dokumentert store mengder bygningslevninger ved utgravninger for disse bygningene. Det er imidlertid usikkert om alle kulturlag helt er fjernet her. Lokomotivverkstedet sør for smien ble anlagt i 1892, og levningene i bakken her ble helt fjernet, inklusive store deler av middelalderens kongeborg (Fischer 1950). Imidlertid viser mindre undersøkelser de siste 10-20 årene at det også kan være noen mindre levninger av middelalder kulturlag øst for disse store bygningene (Johansen m.fl. 2009). Disse øyene av kulturlag er sårbare for uttørring gjennom drenering.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 51 av 125</p>
---	--	---



Klypen 1980 med flere spor som nå er nedlagt. Til høyre jernbanens lokomotivverksted fra 1892. Denne bygningen er verneverdig. Foto Riksantikvarens utgravningskontor.

#### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur- gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfor tiltaks- området
"Borgen", Bispegata 12 (16)	Kontorer, arkiv (1921/53)				Middels	Reg.pl. kan rives	Lav	I
Brakke, Bispegata 12 (16)	Brakke / kiosk					Reg.pl. kan rives	Ingen	I
Bispegata 16 Saxegaardsgata	Banemesterboli g (1800-t)		X	X	Middels	Reg.pl.	Middels	U
Lokomotivverkstedet Bispegata 16	Lager, kontor, verksted (1893)		X	X	Høy	Vernet.	Høy	U

Verneverdi: Middels verdi

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 52 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels verdi.

liten      middels      stor

-----|-----|



### 1.10 Saxegårdshagen

I middelalderen var området mellom Clemenskirken og neset mellom Alnaelva og Bjørvika svært sentralt. Under Clemenskirken er funnet graver datert tilbake til rundt år 1000. I området mellom fundamentene for Loenga bro sør for Clemenskirken har det vært store ødeleggelser i moderne tid. Sannsynligvis er det bevart kulturlag i hagen for banemesterboligen vis a vis Saxegården, på nordsiden av gangbroen. Saxegården ble reist rundt 1800 i empirestil og eies nå av Oslo kommune og disponeres av Kulturetaten for diverse kulturformål. I kjelleren er det bevart intakte hvelv fra 1500-tallet med gjenbrukt tegl og stein fra middelalderbygninger. Det er påvist bevarte middelalder kulturlag i Saxegårdens hage. Ved graving for fundament for gangbro ut mot Klypen er det funnet relativt godt bevarte jordlag datert til høy- og senmiddelalder. Inntil Klypen lengre sør i hagen er det derimot ikke funnet middelalderlag ved boring for Follobanen i 2009. Boring i 2010 viser at kulturlagene først og fremst finnes i det nordlige og østlige området av hagen.

#### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial-område, bevaring	Verne-plan NSB – RA	NSBs bygning sregistrering	Verne-status	Total-vurdering	I eller utenfor tiltaks-området
Saxegården, Saxegaardsgt. 11	Bolig ca.1800, kulturformål. Kjeller 1500-t.		X			Reg.pl.	Meget høy	U

*Verneverdi: Området Saxegårdshagen har middels til meget stor verneverdi. Området nærmest Klypen har lavest verdi, nærmest bygningen og gangveien størst verdi. Saxegården er fredet og har meget stor verdi.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels til stor verdi.

liten      middels      stor

-----|-----|



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 53 av 125</p>
--	---	---

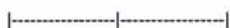
### 1.11 Loenga

Det er antatt at den eldste havnen i Oslo var ved nordbredden av Alnaelva på Sørenga. Området lå rett nedenfor kongsgården (kongeborgen) og Mariakirken. Det er ikke funnet noen levninger av tidlige bryggeanlegg eller båtopptrekk. Derimot er det i området sørvest for Mariakirken funnet vanntransporterte elveavsatte lag med gjenstander. Alnaelvas bredder ble på 1800-tallet forsynt med forstøtninger av tre. Slike er også påvist ved arkeologisk overvåking av grøfter på 1980-tallet. I selve elveløpet kan det være båtlevninger eller andre kulturminner, men slike er ikke påvist, og sannsynligheten for at det er bevart slike levninger er liten. På sørbredden av Alnaelva er det funnet et tynt humussjikt i området for dagens E18 Ekeberg tunnelen. Dette kan være fra middelalderen. Strandbredden heller her gradvis nedover mot vannet. Det ble utført en rekke boringer for Follobanen i området, men i ingen av disse ble det påvist middelalderlag.

*Verneverdi: Sannsynligvis liten eller middels verneverdi*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: liten til middels verdi.

liten      middels      stor



Oslo

gate 39. Område for alternativ 4lc2 som fortsetter videre inn under Mosseveien

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 54 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---

### 1.12 Oslo gate v/nr.39

I området øst for Alnaelva ved Geitabru har det trolig vært bebyggelse i høy- og senmiddelalderen. Slik bebyggelse er vist på kart fra ca.1700 og senere, samt på et maleri fra 1698-99 av Jacob Coning. Ved graving for masseutskifning inntil nordvestre hjørne av bygningen Oslo gate 39 ble det funnet kulturlag i 2010, datert til 15-1600-tall, men med gjenstandsinnslag fra senmiddelalder. Ved boring i oktober 2010 ble det bare konstatert kulturlagstykkelse på ca.10cm, vesentlig sot, trevirke, tegl og fin sand, trolig settsand for steinbrolegning. Under dette var naturbakkeleire. Området med kulturlag er begrenset av kjelleren til den nå nedrevne leiegården Oslo gate 37 og jernbanekonstruksjoner mot sør, og det har vekslende tykkelse. I området sørvest for Oslo gate 39 ble ikke funnet bevarte levninger fra middelalderen. Evt. slike er fjernet ved moderne veiarbeid. Leiegården Oslo gate 39 var en del av rekken nr.35 – 39, men av disse er Oslo gate 37 revet.

#### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne -plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde -ring	I eller utenfor tiltaks- område t
Oslo gate 39	Leiegård 3 et., mur, ca.1880	X				Bevarings- verdlig	høy	U

*Verneverdi: Liten til middels verneverdi. Kulturlag bare flekkvis bevart.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: liten til middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|

▲

#### Ytterområdet Gamlebyen

Området ligger utenfor det automatisk fredete kulturminnet Middelalder-Oslo.

#### Y1 Området for Oslo S

Området mellom grensen for middelalderbyen og dagens Oslo S var middelalderen sjø. Fram til 1624 var området øst for Akerselva del av Oslo havn. I området for Barcode B11-12 er funnet omfattende levninger av tømmerfundamenter og 15 båtvrak fra sent 1500- og tidlig 1600-tall. Vest for Akerselva er det stort sett levninger yngre enn 1624. Området var en del av Christiania havn. Båtdeler er funnet ved graving for parkeringshus sør for flytogterminalen ved Oslo S. Ved graving for t-banen ved Jernbanetorget stasjon ble funnet del av et båtvrak fra 1600-tallet. Ved oppgradering av Jernbanetorget og graving for Midgardsorten

<p align="center"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p align="center"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 55 av 125</p>
---	--	---

avløpssystem der er det funnet en rekke levninger fra nyere tid, 1600- og 1700-tallet. Ut fra vurdering av gamle kart og av dybden for funn av kulturminner i området. er det sannsynlig at det er bevart levninger av båter, avfall fra båter og bryggeanlegg fra nyere tid i dette området. De ligger imidlertid under dagens banenivå, fra ca. kote 0moh og nedover.

*Verneverdi: Middels til høy verneverdi. Kulturlevninger i form av båtvrak er spesielt vernet.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels til stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



## Y2 Dyvekes vei

Her er det ikke tidligere gjort arkeologiske funn fra middelalderen. Men levninger fra middelalder og forhistorisk tid kan ikke helt utelukkes fordi området har vært benyttet.

Før tunnelinnslaget i Ryenbergget vil kulverten for denne traseen komme i konflikt med en rekke bygninger i området mellom Dyvekes vei øverste del av Konows gate, Ryenbergveien og Egnehjemveien. Flere av disse har verneverdi og står på Byantikvarens "Gule liste" og er regulert til bevaring etter pbl. §25.6.

*Verneverdi: Middels verneverdi.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: liten til middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 56 av 125		



Konows gate med bebyggelse fra 1900-tallet inntil alunskiferbruddet ved foten av Ekebergåsen. Foto Petter B. Molaug, NIKU.

### **Y3 Konows gate**

Gaten er opprinnelig fra slutten av 1700-tallet og ligger inntil sørsiden av Oslo hospital som er omgitt av en teglmur, mellom hospitalshagen og området for alunskiferbruddet ved skråningen av Ekeberg. Bruddet var i bruk i perioder mellom 1737 og 1815. Her ble det tatt ut alunskifer som ble omgjort til stoffet kalialun. Det ble benyttet i garverier og ved beising av tekstiler. Avfallet ble benyttet til fremstilling av røde og gule farger. Alunverket er et av de få bevarte kulturminner knyttet til industriell virksomhet i Oslo. Gaten ble kalt Gravergaden og lå inntil steinbruddet. Mellom Konows gate og steinbruddet står det flere bygninger fra tidlig 1900-tall. Disse brukes p.t. til kontor-, fabrikk-, lager- og serviceformål. De er bygget i funkisstil. Et tilbygg til Konows gate 3 er et lagerskur med bølgeblekkvegger og plast. En bakbygning til Konows gate 5 har 2 - 4 etasjer og parkering på taket.

Det er ikke funnet middelalderlevninger i området. Steinbruddet er ikke fredet, men regulert til spesialområde bevaring.



<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 57 av 125
---	--	--

### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial-område, bevarin g	Verne-plan - NSB – RA	NSBs bygning sreglstr ering	Verne-status	Total-vurde-ring	I eller utenfor tiltaks-området
Konowa gate 3	Murbygning, verkstedbygg i 1 et. Tilbygg til trevilla.		-			Ingen	Liten verdi	I
Konows gate 5	Murbygning i to etasjer mot gaten. Verkstedslokaler. Bakbygning i mur 4 et.		-			Ingen	Liten verdi	I

Verneverdi: *Liten til middels verneverdi.*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: liten til middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 58 av 125		



Loenga med brakkebebyggelse. I bakgrunnen leiegårder langs sørsiden av Mosseveien. Foto Petter B. Molaug, NIKU.

#### **Y4. Mosseveien/Ekebergskråningen**

Det er ikke funnet middelalder kulturlag ved tidligere arkeologiske undersøkelser i krysset Mosseveien/Oslo gate/Kongsveien. Heller ikke ved graving for Midgardsormen kum S9 i traseen for den nå nedrevne Loenga bro ble det funnet slike levninger. Her var det lag avsatt på 17-1800-tallet over naturbakkelaag.

Langs sørsiden av Mosseveien, mellom denne og Kongsveien står en rekke leiegårder, de fleste fra 1890-årene, men også en tilbake til 1872. De er på 4 etasjer (nr. 8 er på 5) og godt synlige fra store deler av Gamlebyen og Bjørvikaområdet. De fleste bygningene har kjeller, Mosseveien 8 har derimot ikke. De danner et homogent kulturmiljø. Bygningene er til dels godt vedlikeholdt. I bakgården mot Kongsveien er det flere uthus av tre. Vest for bygningsrekken av leiegårder står to verneverdige villaer.

<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 59 av 125
---	--	---

### Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur-gård Konglig Res.	Spesial- område, bevarin g	Verne -plan NSB – RA	NSBs bygning sregistr ering	Verne- status	Total- vurde- ring	I eller utenfor tiltaks- området
Mosseveien 6	Leiegård, mur, 4 et. 1895	X	Foreslås bev.			Bevarings- verdig		I
Mosseveien 8	Leiegård, mur, 5 et., tre fløyer 1897	X	Foreslås bev.			Bevarings- verdig		I
Mosseveien 10	Leiegård, mur, 4 et. 1895	X	Foreslås bev.			Bevarings- verdig		I
Mosseveien 12	Leiegård, mur, 4 et. 1896	X	Foreslås bev.			Bevarings- verdig		U
Mosseveien 14-16	Leiegård, mur, 4 et. 1909		Foreslås bev.			Bevarings- verdig		U
Mosseveien 18	Leiegård, mur, 4 et. 1872	X	Foreslås bev.			Bevarings- verdig		U
Mosseveien 20	Leiegård, mur, 4 et. 1891	X	Foreslås bev.			Bevarings- verdig		U
Mosseveien 22	Villa, 2 et. 1889		Foreslås bev.			Bevarings- verdig		U
Mosseveien 24	Villa, mur, 2 et. 1884		Foreslås bev.					I

*Verneverdi: Middels*

Verdivurdering for det aktuelle området i forhold til tiltaket: middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 60 av 125		

### KM 2 Bekkelaget /Ormsundveien

Ormsundveien er en del av Bekkelaget, et større villastrøk i Oslo. Selve navnet Bekkelaget betyr "fiskestedet ved bakken" og fiskarlaget ble kalt for "Bachelaugset". I tidligere tider har det vært to gårder på Bekkelaget, Store Bekkelaget og Lille Bekkelaget (nord på utstikkeren ved Ormsundet).

I 1865 begynte bygginga av Smålensbanen. Etter det skjøt boligbyggingen for alvor fart sydover i distriktet. Først ble det oppført store villaer bebodd av borgere fra Christiania. Her plasserte grosserere og foretningsdrivende hustru og barn trygt fra det hektiske og skitne livet i Christiania. Villaene fikk ofte navn som Villa Fredly, Lykkebo og Villa Granheim og skulle bidra til å gjenspeile den indre idyllen.

Etter hvert bygde jernbanen lokale stasjoner på Bekkelaget, Nordstrand og Ljan. Det gav støtet til mye av bebyggelsen vi kjenner i dag. De vanligste stilartene som ble brukt på hus var den gang var dragestil og sveitserstil.

Før Oslo kommune sprengte og lagde halvøy av Sjursøya på 1920- og 30-tallet og senere fjernet Bekkelagskollen, så var strekningen utover til Bekkelaget og øyene et yndet utfartsområde. Det gikk båter fra sentrum. Særlig kjent er båten Ceres. Ceresbrygga ved Ormsundbrua vitner fremdeles om den. Det er en naturstensbrygge fra 1860-tallet. Båten Ceres kunne legge ned skorstenen når den passerte under broen til Ormøya som ligger nær bryggen. Båttrafikken ble nedlagt i 1928.

Langs Ormsundvegen står det flere villaer som er oppført på slutten av 1800-tallet. Den ene villaen går helt tilbake til 1700-tallet.

### ORMSUNDSVEIEN

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
03013004002	Ormsundveien 14	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013004003	Ormsundveien 14	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013004004	Ormsundveien 14	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013004005	Ormsundveien 12	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013004006	Ormsundveien 15	Bolighus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013004007	Ormsundveien 15	Uthus	1900-tallet, 1.kvartal	▲
03013004008	Ormsundveien 20	Villa	1700-tallet, 4.kvartal	▲
03013004071	Ormsundveien 8	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲

▲ Meldepliktig ihht KML §25, ▲ Annet SEFRAK- bygg, ▲ Ruin eller fjernet objekt

SEFRAK id nr 03013004003, 03013004005, 03013004071 og 03013004008 har alle status som bevaringsverdige.

Utenfor det definerte kulturmiljøet er det registrert et funnsted for en tykknakket flintøks (Askeladden id nr 128206). Dette er et løsfunn, og ikke en definert lokalitet, kartfestingen av funnstedet er omtrentlig.

### **Verdivurdering**

<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 61 av 125
---	--	---

KM 2 er et bygningsmiljø med bygninger i god teknisk stand. Husene er representative for perioden de ble satt opp i og er et vitnesbyrd om utbyggingen av sommerhus og villaer på slutten av 1800-tallet som hang sammen med jernbaneutbygging og bedre kommunikasjon til byen. Flere av bygningene har status som bevaringsverdige. Like ved er det et anleggsområde og et kloakkrensaneanlegg, dette forringer opplevelsesverdien til kulturmiljøet.

Kulturmiljøet er vurdert til å ha middels kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet verdivurdering blir middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



### **SEFRAK ID NR 030131013 (Sjøbod Mosseveien 233)**

Ved siden av kloakkrensaneanlegget står en sjøbod fra 1900-tallet. Denne må sees i sammenheng med den marine aktiviteten her på slutten av 1800-tallet/begynnelsen på 1900-tallet.

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
03013101013	Mosseveien 233	Sjøbod/ privet	1900-tallet	▲

### Verdivurdering

Bygningene er et enkeltstående kulturminne og mye av det opprinnelige miljøet rundt sjøboden er fjernet/endret. Sjøboden har status som bevaringsverdig.

Kulturminnet er vurdert til å ha middels kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet verdivurdering blir middels verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



### **KM 3 Furubråtveien**

Furubråtveien ligger i bydelen Nordstrand og er som Bekkelaget, del av et større villastrøk i Oslo. Også her vokste villastrøket frem på slutten av 1800-tallet etter byggingen av Smålensbanen (se avsnitt KM 2).

Kulturmiljøet omfatter et bygningsmiljø med 14 bygninger, der alle er fra slutten av 1800-tallet/begynnelsen av 1900-tallet. Bygningene ligger spredd i tre grupper adskilt av veier.

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
03013005049	Mosseveien 182	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 62 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

03013005050	Mosseveien 184	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013005051	Mosseveien 184	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101053	Mosseveien 189	Sveitservilla	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101050	Mosseveien 191	Sveitservilla	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101051	Mosseveien 191	Priveter	1900-tallet, 1.kvartal	▲
03013101052	Mosseveien 189	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101054	Mosseveien 188	Norstrand politistasjon	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101055	Mosseveien 190	Bolighus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101056	Mosseveien 190	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101057	Mosseveien 190	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101150	Støttumveien 3	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101151	Støttumveien 3	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
03013101152	Furubråtveien 30	Villa	1800-tallet, 4.kvartal	▲

▲ Meldepliktig ihht KML §25, ▲ Annet SEFRAK- bygg, ▲ Ruin eller fjernet objekt

SEFRAK id nr 03013005049, 03013005050, 030130051, 03013101054, 03013101055, 03013101056, 03013101057 og 03013101052 er alle regulert til spesialområde bevaring ihht pbl§25.6 (pbl fra 1985). Sefrak id nr 03013101050 og 03013101053 har status som bevaringsverdige.

Det er gjennomført en arkeologisk registrering av aktuelle områder innenfor det definerte kulturmiljøet. Det ble ikke funnet automatisk freda kulturminner.

### Verdivurdering

Bygningene har stor grad av autenticitet og er i god teknisk stand. Kulturmiljøet er en del av et større bygningsmiljø som representerer den storstilte villautbyggingen på slutten av 1800-tallet. Kulturmiljøet omfatter tre grupper med bygninger. Veger og parkeringsplasser opptrer innenfor det definerte kulturmiljøet og bryter opp sammenhengen. Dette forringer opplevelsverdien av det helhetlige kulturmiljøet. Likevel representerer bygningene i seg selv en verdi av regional og nasjonal interesse.

Kulturmiljøet er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsverdi og stor bruksverdi. Samlet verdivurdering blir middels til stor verdi.

liten      middels      stor

|-----|-----|



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 63 av 125</p>
--	---	---

## 5.3 Omfang- og konsekvensvurdering

### Omfang av påvirkning i anleggsperioden og driftsperioden

Skadene på kulturminnene og kulturmiljøene er delvis forskjellige i anleggsfasen og driftsfasen. Tap av kulturlag og andre levninger ved at de må graves bort er en negativ konsekvens av anleggsvirksomheten, men har selvsagt også en varig negativ konsekvens.

I tillegg til de direkte skadene på kulturlag ved fjerning, vil graving i anleggsfasen også kunne virke negativt på omkringliggende kulturlag ved at disse dreneres. Negativ effekt vil dette også kunne ha på bygninger fundamentert på treflåter eller som hviler på kulturlag. Vibrasjoner under anleggsarbeidene vil også kunne skade levninger, særlig ruiner og bygninger. Negativ påvirkning vil anleggsfasen også ha for tilgjengelighet til kulturminnene og opplevelsen av disse.

Forutsatt tiltak som hindrer drenering i anleggsfasen vil varige tiltak for å holde på grunnvann i kulturlag få positiv virkning for bevaring av disse kulturlagene (se også avbøtende tiltak). Spesielt aktuelt her er gjenfylling av Nordre tomters spor og bygging av kulvert i Klypen som demmer opp for drenering fra kulturlagene øst for dagens skjæringer. Disse vil også kunne ha meget positiv effekt på kulturmiljøet ved mulighet for rekonstruksjon av tidligere terreng.

#### 1.1 Hagen

For alle alternativene vil omfanget av konflikt være avhengig av dybden på tiltak og området. Dette gjelder også for området ved Oslo S vest for grensen for det automatisk fredete området Oslo middelalderby. Dette er nærmere beskrevet under Alt. B3.

### 5.3.1 Alternativer som er besluttet ikke videreutredet

#### *Alt. A Dyvekes vei*

#### 1.2 Middelalderens Bispeborg, Oslo Ladegård

Alternativet medfører at det graves en dyp skjæring i stedet for dagens kulvert. Direkte konflikt med kulturlag i grunnen på denne strekningen avhenger av bredden på kulverten. I anleggsperioden vil kulturlag inntil kulverten være utsatt for drenering. "Bisp Nicolas kapell" over dagens kulvert vil måtte demonteres, likeledes store deler av nordfløyen i dagens Oslo Ladegård. Det vil også kunne bli negativ påvirkning av Oslo Ladegårds hovedfløy ved drenering i anleggsperioden.

Etter oppmuring av kulvert kan rekonstruert "Bisp Nicolas kapell" integreres med vernebygg for bevarte ruiner, med mulighet for utstillinger etc.

#### 1.3 Oslo gate, St. Hallvards plass

Konfliktene med kulturlag vil være indirekte pga. stor fare for ytterligere drenering fra inntilliggende kulturlag og økende nedbrytning av organisk materiale.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 64 av 125		

#### 1.4 Minneparken/Ruinparken

Deler av Hallvardskatedralen og kirkegården nord for denne vil måtte graves ut og gjenværende graver og bygningslevninger fjernes. De fjernete delene av ruinene vil måtte rekonstrueres på toppen av kulverten. Utgravingssjakten vil virke negativt på omkringliggende kulturlag. Den kan også påvirke vanninnhold i evt. trefundamenter under murene i Olavsklosteret og Oslo bispegård. Parken vil bli helt utilgjengelig i hele anleggsperioden. Rekonstruksjon av de fjernete delene av ruinene på toppen av kulverten etter anleggsperioden vil kunne gi et riktigere bilde av kirkeruinen enn eksisterende rekonstruerte deler av kirken.

#### 1.5 St.Hallvarvs gate, Lodalen

Sannsynligheten for konflikt med automatisk fredete kulturminner i området mellom Hallvardskatedralens kirkegård og Lodalen er ut fra arkeologiske registreringer relativt lav.

#### Y2 Dyvekes vei

Her er det liten sannsynlighet for at det finnes levninger fra middelalderen som kan komme i konflikt med jernbane. Alternativet vil forårsake omfattende riving av boligbebyggelse, bl.a. en rekke verneverdige bygninger.

#### 1.8-11 Bispegata, Klypen, Saxegårdshagen, Loenga

Omfanget av konflikt med kulturlag i Bispegata er omtrent tilsvarende de andre alternativene og vil kreve arkeologiske utgravninger her. Trolig vil ikke kulvert over Klypen ikke forårsake konflikt med kulturlag, forutsatt at sporene ikke berører kulturlag i østkant av Klypen.

##### **Alt. B Loenga 1**

Sporet fra Østfoldbanen vil ta av fra nåværende kulvert ved Oslogate sør for Geitabru, tilsvarende og B3 (4lc2). Omfanget av spor gjennom Klypen er stort, men ikke større enn i B3 (4lc1 og 4lc2), forutsatt at sporene ikke berører kulturlag i østkant av Klypen. For Bispeborgen og Minneparken vil dagens kulvert kunne opprustes innenfra, dvs. at det ikke vil gå ut over kulturminner her eller tilgang til parken i anleggsperioden.

##### **Alt. B Loenga 2**

Dette alternativet forutsetter oppgraving av nåværende kulvert fra Bispeborgens nordfløy og gjennom Minneparken. Konsekvensene her vil være på linje med alternativ A. Et spor fra Østfoldbanen vil ta av ved Oslogate, tilsvarende alt.B1 og B3 (4lc2) (se dette). Omfanget i Klypen er lite og vil ikke berøre kulturlag her. Kulverten vil kunne utformes slik at det hindrer videre drenering av kulturlag øst for Klypen. Det vil være mulig å gjenskape terrenget før jernbaneutbyggingen over kulverten.

#### 5.3.2 0-alternativet

0-alternativet representerer en fortsettelse av dagens situasjon. For 1.1 Hagen vil det trolig ikke være betydelige inngrep i kulturlag i områdene som er aktuelle for ny Follobane. Skjæringen med Nordre tomters spor opprettholdes og drenering fra kulturlag i Ladegårdshagen opprettholdes. Jernbanebygninger i området rives pga. nybygg i området.



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 65 av 125</p>
--	---	---

For 1.2 Middelalderens Bispeborg, Oslo Ladegård vil en ombygging og opprustning av dagens Østfoldbanetunnel og servicespor til Lodalen fra innsiden være aktuelt også uten ny Follobane gjennom dagens Østfoldbanekulvert. Muligheten for å kombinere ny innkjøringsportal med vernebygg for ruinene av nordfløyen i bispeborgen vil sannsynligvis bli dårligere.

For 1.9 Klypen (øst) vil dagens situasjon med fortsatt drenering av kulturlag fortsetter. Klypen opprettholdes som skille mellom middelalderparken på Sørenga og området ved Oslo torg og Clemenskirkeruinen. Ved realisering av Kulturhistorisk museum med vikingskipsutstilling vil en mindre del av Klypen kunne bli overdekket. Det blir uansett ingen overbygging av Klypen med mindre Kulturhistorisk museum får bygge utstillingslokaler over 5000m<sup>2</sup> inne i middelalderparken på Sørenga. For området vest for Klypen vil "Borgen", Bispegata 12 blir stående med mindre KHM realiseres. Området sør for Borgen vil trolig fortsatt brukes til parkering og transport. Øyer av kulturlag blir værende. Dette vil medføre negativt omfang for disse kulturminnene. For de øvrige kulturminnene/kulturmiljøene i Gamlebyen forventes 0-alternativet å ikke ha noen innvirkning.

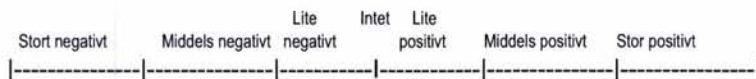
### 5.3.3 Alt B Loenga 3, 4lc1 og 4lc2

Det er besluttet å utrede to underalternativ til Alt. B Loenga 3, underalternativene 4lc1 og 4lc2. Disse har samme trasé fra Hagen over Klypen og Loenga. Konsekvensene for disse blir behandlet under ett. Det samme gjelder kulvertstrekningen gjennom Minneparken, fra og med åpningen inntil Bispeborgen og fram til Lodalen.

#### Y1 Sporområdet ved Oslo S, 4lc1 og 4lc2

Det antas at sporfundamentene ikke går lengre ned enn til kote +1moh. Det vil da ikke bli konflikt med bevarte kulturlag eller levninger, for eksempel båtvrak.

#### Anleggsfase og driftsfase



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til intet omfang negativt omfang gir ingen konsekvens (0).

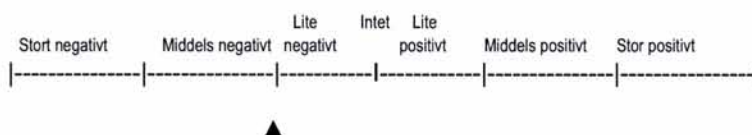
Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 66 av 125		

## 1.1 Hagen 41c1 og 41c2

### Anleggsfase og driftsfase

Det vil være sannsynlig med konflikt med sjøavsatte kulturlag i området for Nordenga bro og ca. 50m øst for denne, samt noe vest for denne ved tiltak som går dypere enn ca. kote +0,5moh. Videre fram til Bispegata vil det være lite eller ingen konflikt.

Nyere tids jernbanebygninger i området vil måtte rives.

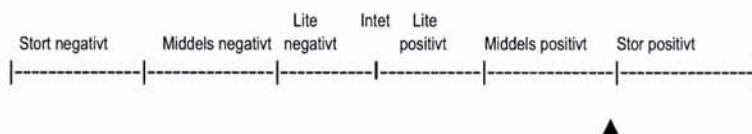


Middels verdi sammenholdt med liten til middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

## Nordre tomters spor 41c1 og 41c2 se område 1.2

### Driftsfase

Den nåværende skjæringen for Nordre tomters spor nord for Bispegata og vest for dagens hage foran Oslo Ladegård fram til sporet for dagens Østfoldbane vil ikke lenger være i bruk. Det vil være en stor positiv konsekvens at drenering fra kulturlag under Ladegårdshagen vil kunne minske eller helt opphøre dersom denne skjæringen blir fylt ut. Dette vil også kunne gjøre det mulig å kunne utvide Ladegårdshagen mot vest. Her vil det være mulig å rekonstruere mer av barokkhagen eller markere tidligere fjernete ruiner av middelalderens bispeborg.



Middels verdi sammenholdt med middels til stort positivt omfang gir middels stor konsekvens (++).

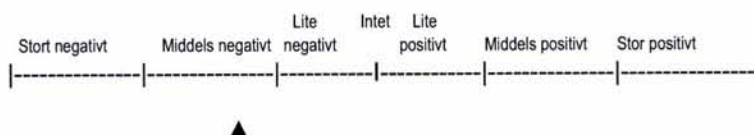
## 1.2 Middelalderens Bispeborg, Oslo Ladegård 41c1 og 41c2

### Anleggsfasen

Da Bispeborgens nordfløy er svært sårbar overfor rystelser og også for drenering pga. trefundamentering under steinmurene, innebærer arbeider med utbedring av kulverten indirekte fare for skade på denne. Dersom det rekonstruerte "Bisp Nicolas kapell" må fjernes under anleggsarbeidet, vil dette innebære et inngrep i en fredet bygning, men muligheten for

<p><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 67 av 125</p>
--	---	---

å demontere denne bygningen og rekonstruere den igjen på kulverttaket vil gjøre at skadene ved slik demontering ikke blir store.

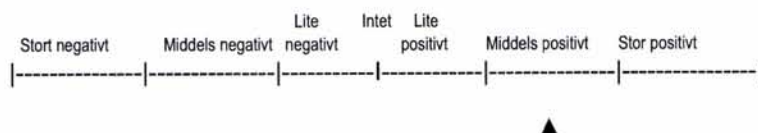


Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

#### Driftsfasen

Etter oppmuring av kulvert og utvidelse av denne i forhold til dagens vil kunne gjøre det mulig å sikre ruinene av bispeborgens nordfløy bedre og hindre permanent drenering mot nordvest. Det gjør det mulig å utnytte arealene bedre, f.eks. at et rekonstruert "Bisp Nicolas kapell" kan integreres med vernebygg for bevarte ruiner, med mulighet for utstillinger etc. Det forutsettes en utvidelse av lokk med 6-8 m som et minimum/ramme og at endelig utstrekning og utforming fastsettes i videre prosess.

Dette forutsetter at kulvertåpningen blir trukket lengre utover mot nordvest enn dagens.



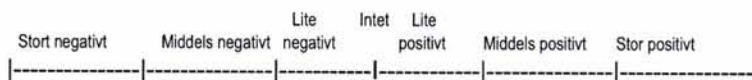
Stor verdi sammenholdt med middels positivt omfang gir middels positiv konsekvens (++)

### **1.3 Oslo gate, St. Hallvards plass 41c1 og 41c2**

#### Anleggsfasen

For kulturlagene bevart inntil dagens kulvert vil det være konflikt dersom grunnvannstanden synker som følge av utbedring av kulverten. Særlig kulvert til servicespor til Lodalen har betydning. Mulig konflikt gjelder også leiegårdsbebyggelsen ved St.Hallvards plass hvor noen av bygningene har trefundamenter.

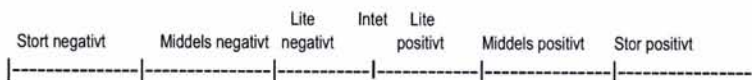
Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 68 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---



Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

#### Driftsfasen

Med permanent hindring av drenering vil forholdene for kulturlag og bygninger kunne bli bedre enn i dagens situasjon.

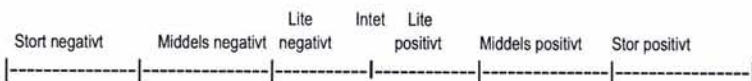


Middels til stor verdi sammenholdt med lite positivt omfang gir liten positiv konsekvens (+).

### **1.4 Minneparken/Ruinparken 4Ic1 og 4Ic2**

#### Anleggsfasen

Olavsklosteret med ruinene av Olavskirken og ruinene av St.Hallvardskatedralen med kirkegård vil kunne få negativ påvirkning av kulvertarbeidene dersom disse forårsaker rystelser og/eller drenering av grunnvann. Det forutsettes at parken vil være åpen for alminnelig ferdsel.

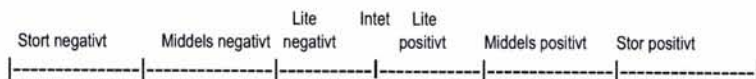


Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

#### Driftsfasen

Med permanent hindring av drenering og vibrasjonsdempende tiltak vil forholdene for kulturlag, Oslo bispegård og ruinene kunne bli bedre enn i dagens situasjon.

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 69 av 125</p>
---	--	---

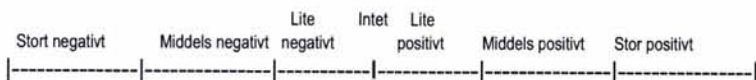


Stor verdi sammenholdt med lite positivt omfang gir liten positiv konsekvens (+).

### 1.5 St.Hallvards gate, Lodalen 4lc1 og 4lc2

#### Anleggsfasen

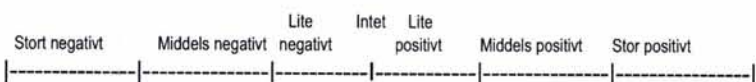
Det antas at det ikke vil bli direkte konflikt med kulturlag i dette området. Drenering i anleggsfasen vil skade omkringliggende kulturlag og også ha negativ virkning på bygningene inntil kulverten pga. trefundamentering og muligheten for setninger.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

#### Driftsfasen

Med permanent hindring av drenering og vibrasjonsdempende tiltak vil forholdene for kulturlag og bygningene rundt kunne bli bedre enn i dagens situasjon.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite positivt omfang gir liten positiv konsekvens (+).

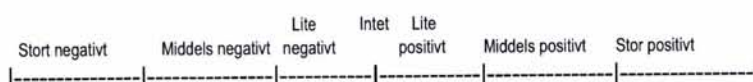
### 1.8 Bispegata 4lc1 og 4lc2

#### Anleggsfasen

Alle kulturlag i det trekantete området mellom Klypen og Nordre tomters spor vil måtte fjernes. Det vil her være nødvendig med arkeologiske utgravninger. Omfanget av konflikt vil avhenge helt av i hvor stor grad kulturlagene er fjernet ved tidligere gravetiltak og kan ikke avgjøres nøyaktig. Gjenværende kulturlag vil være permanent påvirket av drenering til sporområdene, og arkeologisk utgraving vil kunne sikre noe av kildeverdien. Det vil være

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 70 av 125	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

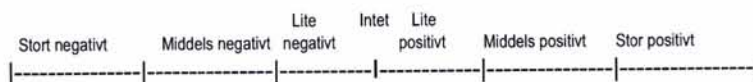
nødvendig å sikre at det ikke skjer en ytterligere drenering fra kulturlag inntil graveområdet ved fjerning av eksisterende kulvertvegger, spesielt østvegg i kulverten for Nordre tomters spor. Utvidelsen av kulvertområdet mot vest i forhold til dagens kulvert vil ha liten eller ingen negativ konsekvens pga. tilfluktsrommet i området, men manglende tiltak mot drenering vil kunne virke negativt på kulturlagene også i vest.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

#### Driftsfasen

En ny kulvert vil kunne gi en rekonstruert Bispegata en jevnere og mer opprinnelig profil i forhold til det opprinnelige terrenget.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite positivt omfang gir liten positiv konsekvens (+).

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 71 av 125</p>
---	--	---



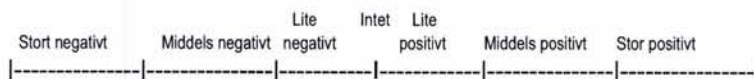
"Klypen" over Sørenga sett mot nordvest. Bispegata 12, "Borgen" vil bli revet i alle alternativene. Foto Petter B. Molaug, NIKU.

### 1.9 Klypen 41c1 og 41c2

- Øst for Klypen

#### Anleggsfasen

Det forutsettes at det ikke graves så langt mot øst i dagens skjæring at bevarte kulturlag her tar direkte skade. I området nord for gangbro til Sørenga blir det konflikt med bevarte kulturlag fra middelalderen dersom det graves innenfor ytterkanten av kulturlagene i dagens skjæring mot øst. Anleggsarbeidene vil kunne virke negativt på drenering i en overgangsperiode.

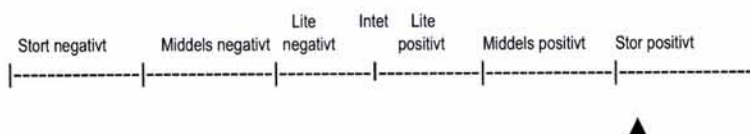


Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 72 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

### Driftsfasen

Kulverten vil kunne utformes slik at det hindrer videre drenering av kulturlag øst for Klypen. Det vil være mulig å gjenskape terrenget før jernbaneutbyggingen over kulverten. Dette vil kunne gjøre det mulig å skape en sammenhengende park fra Vannspeilet på Sørenga til området ved Clemenskirken, Kanslergata og Bispegata.



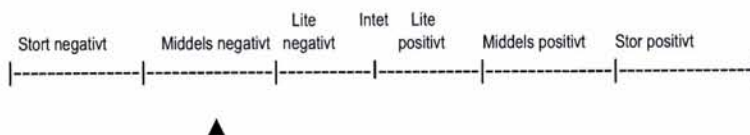
Middels verdi sammenholdt med stort positivt omfang gir middels positiv konsekvens (++).

- Vest for Klypen

### Anleggsfasen

Bygningen Bispegata 12, "Borgen" rives. Det blir trolig ingen konflikt med kulturlag under denne bygningen og mellom denne og Bispegata. Det blir også liten konflikt med kulturlag sør for "Borgen". Det kan være noe konflikt ved graving vest for eksisterende spor i Klypen sørover til Lokomotivverkstedet. Og det vil være behov for overvåking og stedvise arkeologiske utgravninger på strekningen.

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 dersom transportmulighetene til Lokomotivverkstedet og områdene i middelalderparken blir hindret.



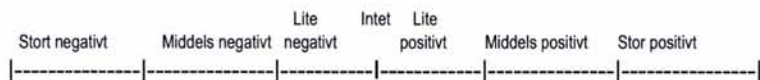
Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

### Driftsfasen

Med Borgen fjernet og rekonstruert terreng fra toppen av kulverten og videre mot vest vil området for middelalderparken kunne utvides radikalt og brukes til museums- og/eller formidlings- og parkformål. Underjordiske lokaler vil kunne bygges.



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 73 av 125</p>
---	--	---

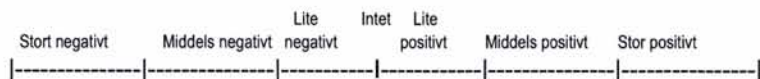


Middels verdi sammenholdt med middels positivt omfang gir middels positiv konsekvens (++)).

### 1.10 Saxegårdshagen 4Ic1 og 4Ic2

#### Anleggsfasen

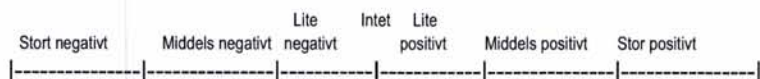
Det vil bli konflikt med bevaring av middelalder kulturlag dersom det blir gravet for kulvert innenfor dagens fundament for gang- sykkelvei over Klypen og øst for en skrå linje rett sør for dette, fram til Saxegården. Vest for denne linjen er sannsynligheten mindre for konflikt med slike kulturlag. Saxegårdshagen vil bli negativt berørt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

#### Driftsfasen

Med åpen skjæring vil kulturmiljøet rundt Saxegården og virksomheten der bli negativt påvirket. Dagens bro i traseen for middelalderens Østre strete vil opprettholdes. En portal lengre sør vil kunne gi en bedre formidling av middelalderens terreng. (se avbøtende tiltak).



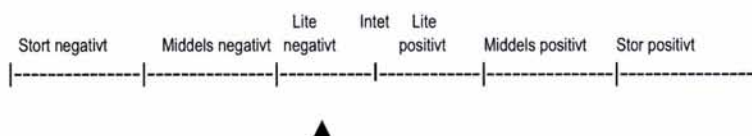
Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 74 av 125		

### 1.11 Loenga 4lc1 og 4lc2

#### Anleggs- og driftsfasen

Det er liten sannsynlighet for funn av intakte kulturlag fra middelalderen her. Det er ingen bygninger med verneverdi som blir revet.



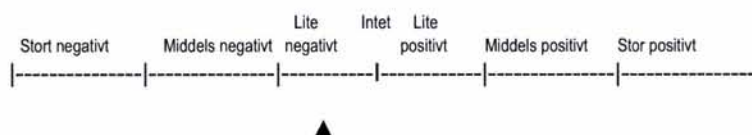
Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

### Alt. B Loenga 3 4lc1

#### **Y4 Mosseveien/Ekebergskråningen**

#### Anleggs- og driftsfasen

Inngående spor for Follobanen og Østfoldbanen vil kunne forårsake skader på de nærliggende bygningene Mosseveien 22 og 24 ved drenering og rystelser.



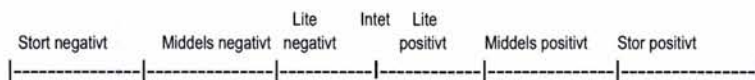
Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

### 1.6 Gamlebyen Gravlund

#### Anleggs- og driftsfase

Dette alternativet vil kunne forårsake konflikt med evt. bevarte kulturlag og bygningsrester fra middelalderen i nordvestre del av gravlundens. Siden omfanget av slike rester er høyst usikkert og det ikke er påvist noen sikre slike, er det mindre sannsynlig at det blir konflikt. I sørvestre del av gravlundens blir det trolig ikke konflikt.

<p><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 75 av 125</p>
--	---	--



Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

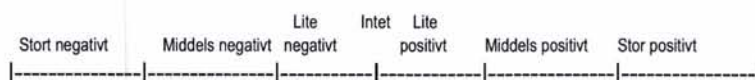


Kartutsnittet viser tiltaket i forhold til Gamlebyen gravlund.

### 1.7 Fransiskanerklosteret, Oslo Hospital

#### Anleggsfasen

Alternativet vil forårsake stor konflikt med østenden av koret i fransiskanerklosterets oratorium og med evt. bevarte graver inntil dette. De østligste delene av bygningsruinen under bakken vil måtte fjernes og det vil være stor fare for skade pga drenering og rystelser. Berørte deler av denne må utgraves og dokumenteres. Bevarte graver vil bli gjenstand for arkeologiske utgravninger og ivaretatt. Hvor langt innover i Oslo hospitals hage det er bevart graver fra kirkegården i middelalderen er ikke fastslått.

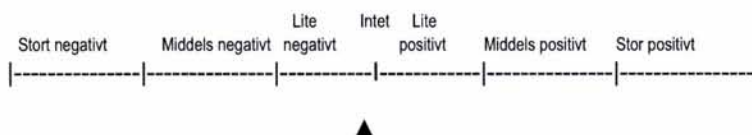


Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

#### Driftsfasen

En kulvert uten drenerende virkning på omkringliggende kulturlag vil kunne opprettholde dagens situasjon. Det vil være mulighet for avbøtende tiltak i form av formidling av strukturer i bakken over kulverttaket, blant annet rekonstruksjon av østenden av kirkeruinen.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 76 av 125		

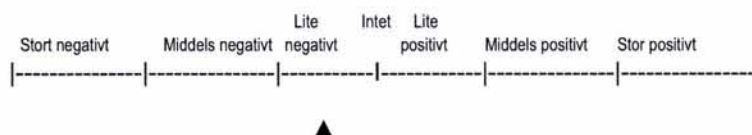


Stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir ingen konsekvens (0).

### **Y3 Konows gate**

#### Anleggsfase

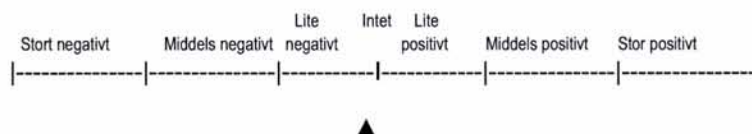
Det er planlagt riggområde på Vikingtomta (Konows gate 1-5). Dette medfører anleggstrafikk og annen aktivitet som vil forringe opplevelsen av Alunskiferbruddet. Det forutsettes at bruddet ikke blir direkte berørt av anleggsarbeidet. Evt. bygninger som må fjernes eller tar skade har liten verneverdi.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

#### Driftsfase

I driftsfasen vil ikke alunskiferbruddet bli berørt på en måte som går ut over dets verneverdi.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite til intet omfang gir ingen konsekvens (0).

### **Alt. B Loenga 3 - 4lc2**

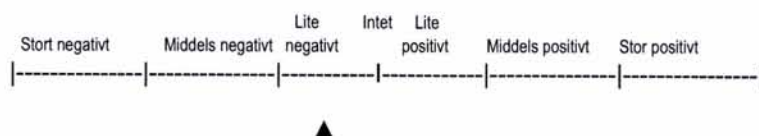
#### **1.12 Oslo gate v/nr.39**

#### Anleggsfase

På en del av strekningen vest for den revne leiegården Oslo gate 37 vil det bli konflikt med middelalder kulturlag og nødvendig med arkeologiske utgravninger. For øvrig regnes

<p align="center"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p align="center"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 77 av 125</p>
---	--	---

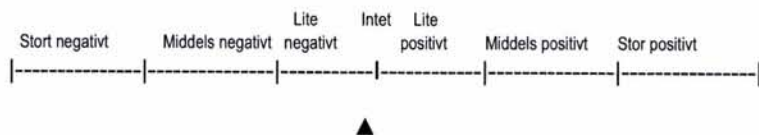
sannsynligheten for slik konflikt liten på strekningen fra og med Oslo gate og fram til Mosseveien. Graving for kulvert vil kunne ha stor negativ innvirkning på leiegården Oslo gate 39.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

#### Driftsfase

En kulvert uten drenerende virkning på omkringliggende kulturlag og på fundamentering under Oslo gate 39 vil kunne opprettholde dagens situasjon.

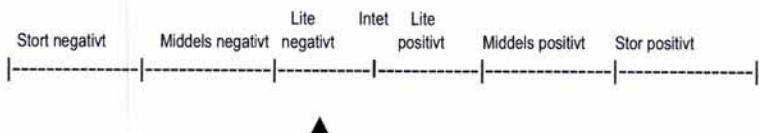


Liten til middels verdi sammenholdt med lite til intet negativt omfang gir ingen konsekvens (0).

### **Y.3 Konows gate**

#### Anleggsfase

Det er planlagt riggområde på Vikingtomta (Konows gate 1-5). Dette medfører anleggstrafikk og annen aktivitet som vil forringe opplevelsen av Alunskiferbruddet. Det forutsettes at bruddet ikke blir direkte berørt av anleggsarbeidet. Evt. bygninger som må fjernes eller tar skade har liten verneverdi.

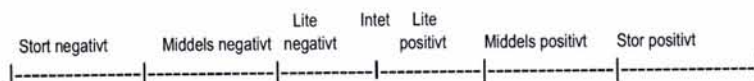


Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-).

#### Driftsfase

I driftsfasen vil ikke området bli berørt

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 78 av 125		

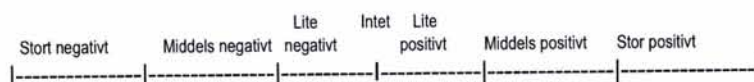


Liten til middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ingen konsekvens (0).

#### **Y4. Mosseveien**

##### Anleggsfase

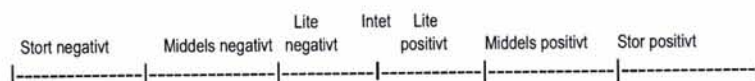
Follobanen utgående løp går inn under to av de verneverdige leiegårdene Mosseveien nr.6 og nr.8 og vil kunne forårsake store rystelser og dreneringsskader på disse. Tiltaket vil også medføre at gulvet til 1.etasje må rives. Deler av 1.etasje blir dermed ikke beboelig etter tiltaket. Fasaden mot Mosseveien vil i all hovedsak kunne opprettholdes.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (--).

##### Driftsfase

En kulvert uten drenerende virkning på fundamentering under Mosseveien 10-14 vil kunne opprettholde dagens situasjon.



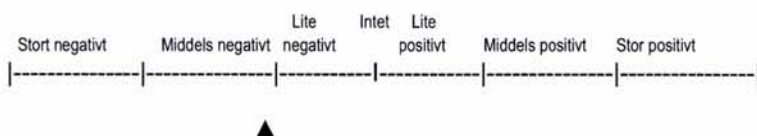
Middels verdi sammenholdt med lite til intet negativt omfang gir liten negativ til ingen konsekvens (-/0).

##### KM 2 Bekkelaget/Ormsundsveien

Det er planlagt riggområder og tverrslag ved Bekkelaget. Arealet er ikke helt fastlagt ennå, men er en del av Bekkelagets renseanlegg. I dag benyttes området som bilimport/parkering for renseanlegget. Området er alt utbygd og tiltaket vil i liten grad komme i direkte konflikt med det definerte kulturmiljøet. I anleggsfasen må det påregnes omfattende anleggstrafikk.

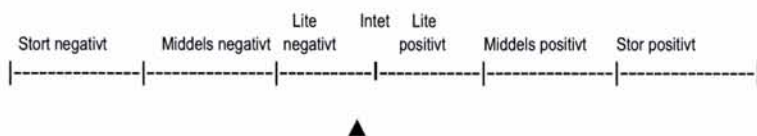
<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 79 av 125</p>
---	--	---

### Anleggsfase



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-)

### Driftsfase

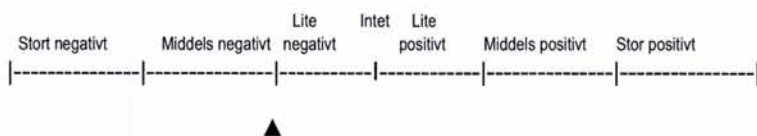


Middels verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir ingen konsekvens (0).

### SEFRAK ID NR 030131013 Sjøbod

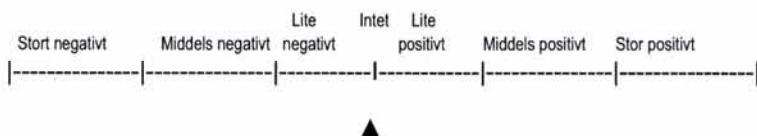
Det er planlagt riggområder og tverrslag ved Bekkelaget. Arealet er en del av Bekkelagets renseanlegg, men benyttes i dag som bilimport/parkering for renseanlegget. Området er altså alt utbygd og tiltaket vil ikke komme i direkte konflikt med det definerte kulturmiljøet. I anleggsperioden må det påregnes omfattende anleggstrafikk.

### Anleggsfase



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir liten negativ konsekvens (-)

### Driftsfase



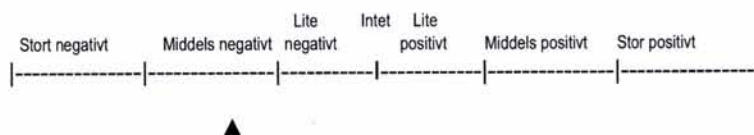
Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 80 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ingen konsekvens (0).

### KM 3 Furubråtveien

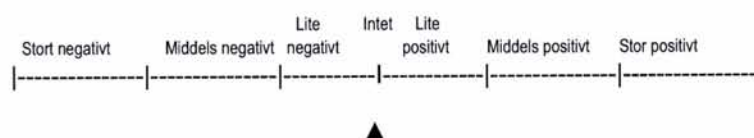
Arealet avsatt til tiltaket er i dag regulert til offentlig trafikkområde parkering, gangvei og byggeområder for boliger. Imidlertid grenser tiltaksområdet mot områder som er regulert til spesialområde bevaring i hht pbl§25.6 (pbl fra 1985)(nord og sør for Furubråtveien). I anleggsfasen må det påregnes omfattende anleggstrafikk i tillegg til de fysiske tiltakene. Riggområdene vil komme svært nær bebyggelsen, særlig den gamle politistasjonen på Nordstrand. Etter anleggsfasen vil tiltaket imidlertid ha intet til lite negativt omfang for kulturmiljøet.

#### Anleggsfase



Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens (-)

#### Driftsfase



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ingen konsekvens (0)

### **Sammenstilling i tabell**

KM	Alt Loenga 3, 4lc1		Alt Loenga 3, 4lc2	
	Anleggsfase	Driftsfase	Anleggsfase	Driftsfase
1.1 Hagen	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)
Nordretomters spor	Middels positiv konsekvens (++)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels positiv konsekvens (++)
1.2 Bispeborgen, Oslo Ladegård	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)



<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 81 av 125
---	--	---

1.3 Oslo gate, St. Hallvardsplass	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.4 Minneparken/Rui nparken	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.5 St.Hallvardsgate, Lodalen	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten positiv konsekvens (+)
1.6 Gamlebyen gravlund	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)		
1.7 Fransiskanerklos teret, Oslo Hospital	Stor negativ konsekvens (---)	Ingen konsekvens (0)		
1.8 Bispegata	Middels negativ konsekvens (--)	Liten positiv konsekvens (+)	Middels negativ konsekvens (--)	Liten positiv konsekvens (+)
1.9 Klypen Øst	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)
1.9 Klypen Vest	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)
1.10 Saxegårdshagen	Middels negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (--)	Middels negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (-)
1.11 Loenga	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)
1.12 Oslos gate v/nr 39			Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
Y1 Oslo S innerområde	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)
Y2 Dyvekes vei				
Y3 Konows gate	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Liten negativ konsekvens (-)	
Y4 Mosseveien/Eke bergskråningen	Liten negativ konsekvens (-)	Liten negativ konsekvens (-)	Middels negativ konsekvens (-)	Liten negativ/ingen konsekvens (0)
KM 2 Bekkelaget/Orm sundsveien	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
Sefrak id nr 030131013 (sjøbod)	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)	Liten negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
KM 3 Furubråtveien	Middels negativ konsekvens (--)	Ingen konsekvens (0)	Middels negativ konsekvens (-)	Ingen konsekvens (0)
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)	Liten negativ konsekvens (-)	Middels positiv konsekvens (++)
Rangering	2		1	

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 82 av 125		

Ingen av de to alternativene som er fullt utredet har store negative konsekvenser i Gamlebyen. De negative konsekvensene er først og fremst i anleggsfasen med fjerning av kulturlag, mulig drenering av omkringliggende kulturlag og rystelser og vibrasjoner som vil kunne forårsake skade på kulturminnene. Det vil også være ulemper i form av støy og minsket tilgjengelighet til kulturmiljøområdene i Middelalderbyen. 0-alternativet vil ikke ha noen av disse negative konsekvensene.

På de fleste strekningene berører de to alternativene de samme områdene og har de samme konsekvensene for kulturminnene. Fjerning av jernbanebygninger nord for Bispegata er ikke regnet som en stor negativ konsekvens. Oppgradering av dagens Østfoldbanekulvert gjennom Bispeborgen/Ladegårdsområdet og Minneparken vil kunne få negative konsekvenser. Det er også uheldig at kulturlag under Bispegata mellom Klypen og Nordre tomters spor blir fjernet.

I driftsfasen vil det ved utbyggingen være mulig å oppnå positive konsekvenser ved at pågående drenering fra fredete kulturlag ut i dagens skjæringer for Klypen og Nordre tomters spor vil kunne stanses ved tilpassete byggemetoder. Dessuten vil bygging av kulvert over Klypen gi mulighet for å tilbakeføre terrenget til det opprinnelige før bebyggelsen i moderne tid. Gjenfylling av Nordre tomters spor vil kunne gi mulighet for utvidelse av Ladegårdshagen. Forskyvning av dagens kulvertportal mot nordvest vil kunne gi bedre muligheter for å reise vernebygg over de fredete ruinene av bispeborgens nordfløy og gi dem bedre tilgjengelighet. Forskjellen mellom mulige skader i anleggsfasen og positive virkninger i driftsfasen er tatt med i tabellen slik at det er gitt en samlet vurdering. Fjerning av Bispegata 12 i tråd med gjeldende reguleringsplan regnes som en positiv konsekvens i forhold til mulighetene for utvidet middelalderpark. 0-alternativet vi ikke ha noen av disse positive konsekvensene.

Alternativ 4lc1 vil forårsake utgravning av deler av Gamlebyen gravlund og lag mellom denne og dagens Østfoldbanespor. Boringer viser at det trolig ikke er bevart omfattende kulturlag fra middelalderen her, men alternativet vil allikevel ha negativ konsekvens fordi eldre levninger allikevel kan være her. Sentrale deler av kirkegården med markerte graver fra 18- og 1900-tallet vil måtte fjernes. Alternativet vil berøre ruinene av fransiskanerklosteret kirke fra 1290-tallet og går gjennom et område brukt som kirkegård i middelalderen og senere. Omfanget av graver som blir berørt er usikkert og delvis ødelagt av senere bebyggelse på stedet. Fremføringen av kulverten i området ved Konows gate utenfor middelalderbyen antas ikke å ha noen særlig negativ konsekvens for kulturminner.

Alternativ 4lc2 vil forårsake noe ødeleggelse av kulturlag i området ved Oslo gate sør for Geitabru og vest for Oslo gate 39. Kulturlagene her er trolig mest fra 1500-tallet og senere og har ikke noe stort omfang eller mektighet. Traseen vil gå inn under leiegårdsrekken i Mossevein og kunne forårsake skader på denne ved rystelser og drenering av grunnen. Tiltaket vil også medføre riving av gulv i 1.etasje i to av leiegårdene.

Totalt sett vil 4lc1 ha større negativ konsekvens enn 4lc2. De positive konsekvensene er like for de to alternativene, mens de negative konsekvensene er vurdert å være noe større for 4lc1 enn for 4lc2.

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 83 av 125</p>
---	--	---

## 5.4 Avbøtende tiltak

### Innerstrekning, Gamlebyen

På alle strekninger med kulvert eller skjæring, eksisterende og/eller nyanlagt må det gjøres tiltak som hindrer drenering av grunnvann eller hengende grunnvann fra områder med middelalder kulturlag og bygninger fra nyere tid med trefundamenter. Dette gjelder både i anleggsperioden og permanent i driftsperioden.

#### 1.2 Bispeborgen – Oslo Ladegård

- Ved utbedring av eksisterende kulvert innenfra under Oslo Ladegård nordfløy og bispeborgens nordfløy med "Bisp Nicolas kapell" må det velges metoder som i størst mulig grad hindrer rystelser og det må igangsettes vibrasjons- og støydempende tiltak. Rystelser vil kunne skade Oslo ladegård og ruiner av bispeborgen og også forringe opplevelsesverdien i anleggsfasen. Slike tiltak vil sikre bruk av Ladegården og Minneparken i anleggsperioden

- Dette området er spesielt avhengig av at det ikke skjer drenering av grunnvann.

- Bygging av vernebygg over bispeborgens nordfløy vil sikre ruinene og være en god kompensasjon for skadene som ble påført denne fløyen ved sprengningsarbeider i 1917. For eksempel vil en forlengelse av bygningskroppen for "Bisp Nicolas kapell" mot vest som et etasjes vernebygg med utstrakt bruk av glass vil både beskytte ruinene og gi rom for utstillinger. Dette aktualiseres spesielt ved flytting av innkjøringsportalen til kulverten mot nordvest. Det bør tilrettelegges for et slikt bygg som et positivt avbøtende tiltak.

- Permanente vibrasjonsdempende tiltak vil sikre bygg og ruiner, samt bruken av Ladegården, et nytt vernebygg og området rundt i formidlings- og opplevelsessammenheng.

- Dagens Nordre tomters spor bør gjenfylles som en del av prosjektet. Dette vil gi mulighet for utvidelse av dagens barokkhage foran Ladegården og evt. markering av middelalderbygninger i bispeborgen.

#### 1.7 Oslo hospital

- Justering av kulvertens beliggenhet mot øst i forhold til fundamentene for fransiskanerklosterets kirke vil gjøre at disse ikke blir direkte berørt ved anleggsarbeidene og at sannsynligheten for indirekte skader blir mindre.

#### 1.9 Klypen

- Justering av østre kulvertveggs beliggenhet til nærmest mulig eksisterende kulturlag i øst uten at disse blir skadet direkte eller ved drenering i anleggsfasen vil være positivt for fremtidig bevaringssituasjon og også for rekonstruksjon av terrenget over.

- Rekonstruksjon av terreng fra før jernbanetiden over kulverten på Sørenga vil gi en stor positiv effekt for området som en sammenhengende del av Oslo middelalderby. Det bør tas hensyn til evt. behov for lokaler inntil og vest for kulverten og avklares med interessenter, som Oslo kommune og Statsbygg. Spesielt aktuelt er avklaring av Statsbyggs behov i forbindelse med nytt Kulturhistorisk museum. Kulvertåpningen mot sør bør trekkes så langt som mulig for å hindre negativ påvirkning av støy på Saxegården og kulturmiljøet på Sørenga.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 84 av 125		

-Permanente tiltak mot vibrasjoner er spesielt aktuelle i forhold til plassering av nytt Kulturhistorisk museum inntil eller over ny jernbanekulvert.

### 1.10 Saxegården

-Kulvertåpningen bør trekkes lengst mulig mot sør slik at dagens gangbro over Klypen i middelaldergaten Østre stretes trasee kan legges i terreng. Det vil slik også kunne skapes sammenheng i plan mellom Kongsgården og området ved Clemenskirken, samt mellom Saxegårdshagen og terrenget ved sørøstre del av Vannspeilet. Dette fordrer imidlertid en senking av Østfoldbanen fra Klypen til NØ del av Loenga.

## 5.5 FORSLAG TIL OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER

### Gamlebyen

De foretatte arkeologiske registreringene sammen med kunnskap fra tidligere undersøkelser antas å være tilstrekkelig grunnlag for valg av alternativer. Men boreundersøkelsene utført i forbindelse denne utredningen er ikke så omfattende at de gir fullgod informasjon om omfanget av kulturlag og verneverdier.

Alle deler av området innenfor grensene for det automatisk fredete kulturminnet Oslo middelalderby må være gjenstand for arkeologiske undersøkelser, med mindre vernemyndighetene bestemmer noe annet for det enkelte området. I en del tilfeller vil dette bare være arkeologisk overvåking. I andre tilfeller vil det være aktuelt med arkeologisk utgravning i sammenheng med eller umiddelbar forkant av gravearbeidet. I noen områder vil det være aktuelt med forutgående arkeologiske utgravninger. Følgende antas å være aktuelt:

- Arkeologisk overvåking.

Hagen, Klypen øst, Klypen vest, Saxegårdshagen, Loenga, deler av Gamlebyen gravlund, deler av Oslo hospitals hage, området ved Oslo gate 39

-Arkeologiske utgravninger i forkant/under anleggsarbeidet

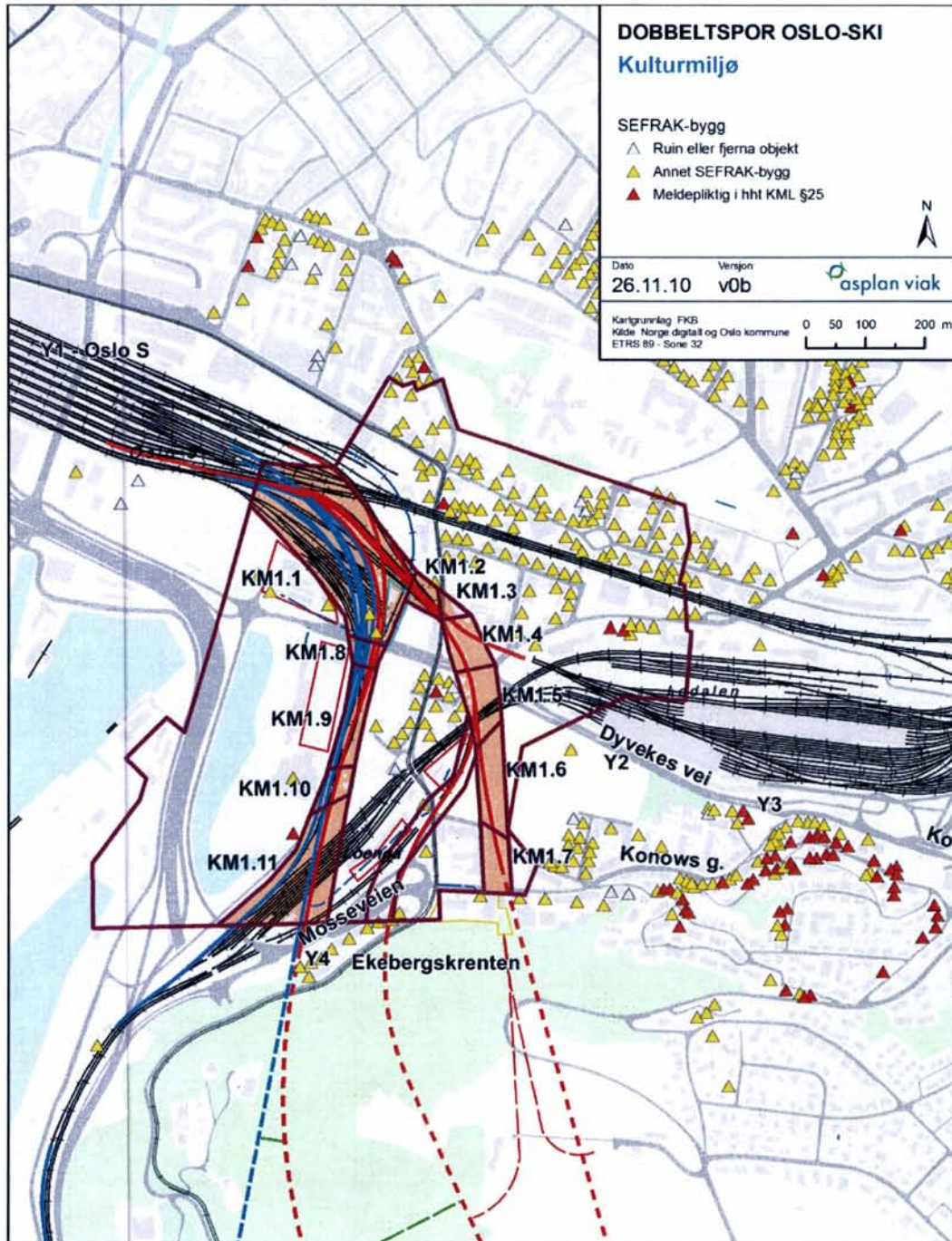
Bispegata (2-3mnd), Klypen vest sør for "Borgen" (1-2mnd), Saxegårdshagen (0-2mnd), Oslo gate 39 (0,5-1mnd).

-Forutgående arkeologiske utgravninger.

Fransiskanerklosteret Ekebergveien og området ved Oslo hospital (2-3mnd)

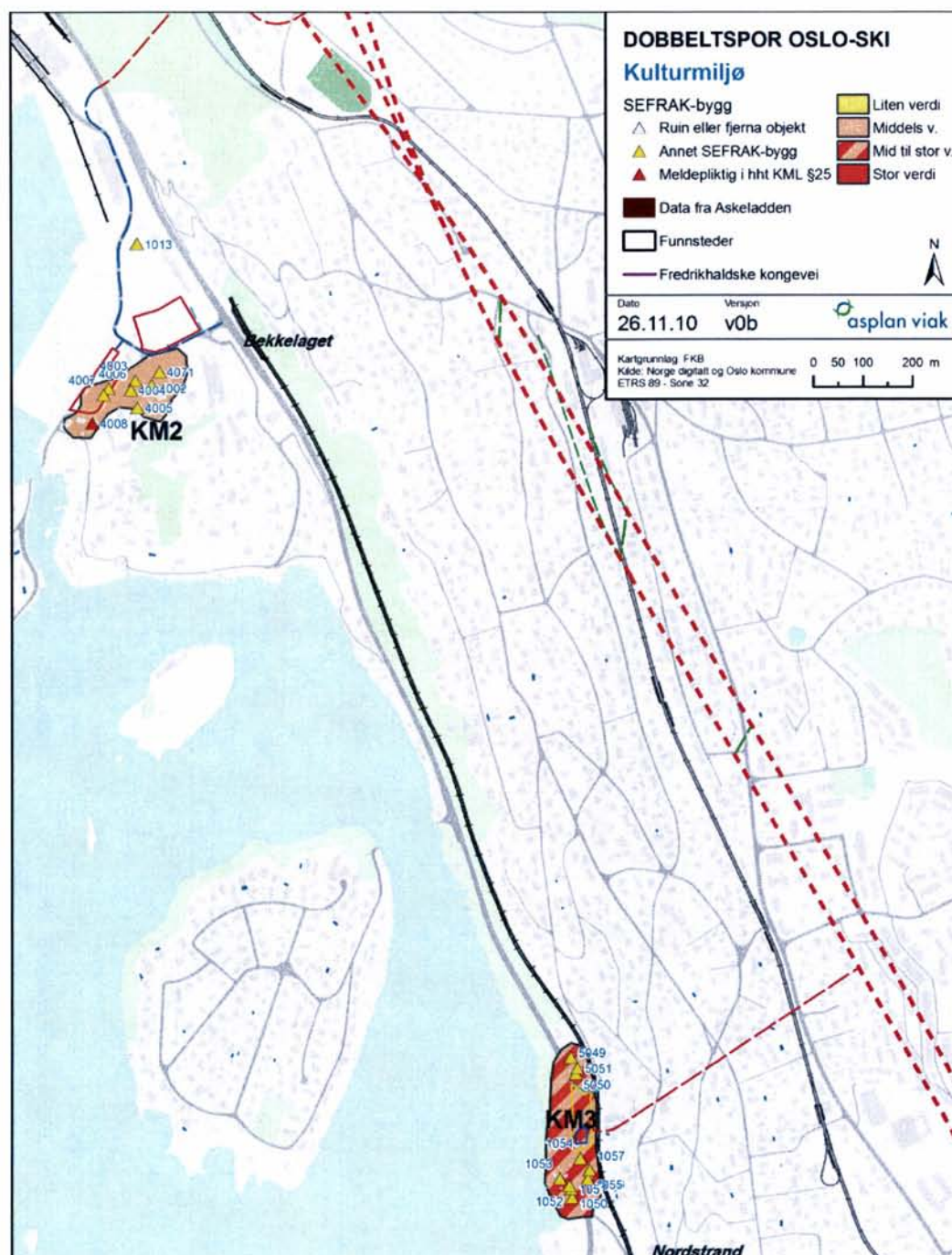
Det vil være behov for å overvåke bevaringstilstand for de fredete kulturlagene inntil noen av jernbanetraseene, spesielt i dagens skjæringer i Klypen (øst) og Nordre tomters spor (øst). Vannforholdene her vil kunne bedres gjennom tiltak i form av en vanntett spunt eller kulvertside, og dette vil kunne minske nedbrytningstakten for kulturlagene (sml. avbøtende tiltak). Slik måling bør startes opp i god tid før anleggsarbeidet på stedet for å fange opp naturlige svingninger i grunnvannstand/fuktighet og andre forhold av betydning for bevaringen av disse lagene.

## 5.6 Temakart Gamlebyen



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 86 av 125		

## 5.7 Temakart Bekkelaget, Nordstrand



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 87 av 125</p>
--	---	---

## 6 OPPEGÅRD KOMMUNE

Trasealternativet går i tunnel uten dagstrekning under Oppegårdsmarka øst for Kolbotn tettsted. Arealet er i hovedsak i bruk til friluftsliv og landbruk og er vist som LNF-område i kommunedelplanens arealdel.

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

Det er få kjente automatisk freda kulturminner i Follomarka. På høyderyggen mellom bebyggelsen i Kolbotn og Oppegårdsmarka ligger den gamle ferdselsvegen til Ski, Oltidsvegen. Langs denne er det registrert to gravfelt. Et av disse er fredet, det andre har uavklart vernestatus. Oppegårdsmarka er av Akershus fylkeskommune karakterisert som kulturlandskap av lokal verdi. Tiltaket vil ikke berøre kulturminner eller kulturmiljø i Oppegård kommune.

## 7 SKI KOMMUNE

### 7.1 Kulturhistorisk utvikling

For ca 10 000 år siden var Akershus isfritt. De første pionerbosetningene var basert på jakt og fiske, og de aller første sporene etter menneskene i Akershus er små leirsteder og boplasser i de indre delene av Follo. I dag ligger dette området i innlandet, rundt 150-200 meter over dagens havnivå. For 11 000 år siden var dette imidlertid små øyer i en åpen skjærgård. En av de største og eldste boplassene finner vi på Stunner i Ski kommune. Boplassen er trolig over 11 000 år gammel.

Perioden mellom 3800-5500 f.Kr har fått navnet "Nøstvetfasen" og boplassene fra denne perioden ligger på mellom 50-70 meter over havet. Mot slutten av denne perioden kom den agrare revolusjonen til Skandinavia og for første gang ser man spede tegn på jordbruk her i Norge. Sammen med kunnskapen om jordbruket kom det også en rekke nye gjenstandstyper, slik som keramikk, slipte flintøkser og stridsøkser av bergart. Det tidligste jordbruket knyttes til moreneområdene og områder med lett og veldrenert sandjord.

Bronsealderen i Norge er satt til ca 1800 f.Kr. til ca 500 f.Kr. Som ellers i Norge er det relativt få gjenstandsfunn som kan knyttes til denne perioden. I den sørlige delen av Follo er det imidlertid mange gravrøyser som trolig kan føres tilbake til bronsealder. I tillegg til graver og gjenstandsfunn er helleristninger kilder til kunnskap om bronsealderen. Helleristningene som er funnet i Follo er alle knyttet opp til bondens liv og kalles derfor "jordbruksristninger". Innenfor Ski-Kråkestad er det registrert 9 ristningsfelt.

Rundt år 500 f.Kr ble jern tatt i bruk som bruksmetall og perioden fra 500 f.Kr. til 1030 e.Kr blir kalt jernalderen. I jernalderen er det en nær sammenheng mellom fast gårdsbosetning og gravhaugene. Den store majoriteten av gravhauger som er registrert i Ski-området ligger i tilknytning til eller innenfor det sammenhengende dyrkningsfeltet og bosetningsområdet i sør (Ski-Kråkestad). Ski kommune er en av kommunene i Follo som skiller seg ut som særlig funnrik.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 88 av 125		

Innføringen av kristendommen markerer overgangen til en ny tidsepoke, middelalderen (1030-1536 e.Kr). Kristningen av Follobygdene skjedde i løpet av slutten av 900-tallet og inn på 1000-tallet. I middelalderen var det 11 sognekirker i Follo, disse ble bygget i de rikeste jordbruksbygdene. Middelalderkirkene i stein er de mest markante fastpunkter fra gammel tid, seks slike ble oppført i Follo under middelalderen, en ble oppført i Ski. Denne står fortsatt.

Den indre veksten i vikingtiden fortsatte inn i kristen tid. Gjennom hele middelalderen var det tekniske nivået i jordbruket svakt og produktiviteten liten. Bosetningen spredte seg utover det som i dag er dyrka mark i bygdene. I tillegg til korndyrking og husdyrshold, benyttet man seg også av resursene skogen og myrene kunne tilby. Skogen gav viktige produkter som tømmer til hus og bygningsmateriale til båter og man brukte skogen til produksjon av kull til utvinning av jern fra myrmalm og for å vinne ut tjære.

Tidlig på 1300-tallet må skogsdriften og tømmerhandelen i Follo-traktene ha vært fast ordnet og relativt godt organisert. Det finnes en rekke brev fra 1300-tallet fra Østlandet som nevner rettsaker om skog og skogstykker og forskjellige gårders hogstrett. Disse brevene bærer tydelig vitnesbyrd om at skogen i bygdene langs Oslofjorden hadde fått stor verdi som følge av at trelast var blitt alminnelig handelsvare.

Frem til Svartedauden i 1349 var det en jevn befolkingsvekst og ekspansjon av gårdene. Som følge av Svartedauden ble opp til 76% av alle gårdsbruk i området Ski-Kråkestad lagt øde. Det tok flere hundre år før folketallet i Follobygdene var oppe på samme nivå som før pesten. I Ski-Kråkestad var ikke folketallet oppe på tilsvarende nivå før ut på 1700-tallet. Etter hvert økte befolkningen og det ble press på eksisterende gårder. Ødegårdene ble tatt opp igjen, nye gårder ble tatt opp og etablering av husmannsplasser gav livsgrunnlag for en stadig økende befolkning. Husmannsplassene ligger gjerne i utkanten av gårdens kjerneområde, i randsonen mot skogen eller på marginale jordbruksområder i skogen, ved fjordene, langs vegene eller ved industriområdene. Ved siden av jordbruket på plassen og pliktarbeidet på gården var muligheten for arbeid i skogen, på sjøen eller i industrivirksomhetene viktige lokaliseringfaktorer.

Bygdesamfunnet bestod av en rekke småsamfunn der gårdsbruket utgjorde kjernen. I siste halvdel av 1800-tallet gjennomgikk jordbruket store endringer. Utskiftningene var en viktig forutsetning for mange av endringene. Gårddelingen i eldre tid førte ofte til at jordvegene ble liggende i teigblandinger mellom brukene. I 1821 og 1857 kom lover som regulerte opphevelsen av de gamle eiendomsforholdene og ledet til utskiftningen, der hensikten var å samle bruksenheter. Nye redskaper og gjødsling økte produktiviteten. Andre viktige samfunnsendringer i denne tiden er utbygging av kommunikasjonsmidler, industrialisering og byvekst.

## **7.1.1 Generell beskrivelse av tiltaksområdet**

### ***Taraldrud***

Taraldrud ligger i Oppgårdsmarka som strekker seg fra E6 i Ski og vestover i Oppgård kommune. Oppegårdsmarka er et sammenhengende skogs/utmarksområde med innslag av



<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 89 av 125</p>
---	--	---

jordbrukslandskap i den østlige delen. Området ved Taraldrud er klassifisert som "kulturlandskap av lokal verdi". Ved Taraldrud er det flere automatisk freda kulturminner i form av rydningsrøyser og fossil åker. På gården Taraldrud er det flere bygninger registrert i SEFRAK.

### **Ski nord – dagstrekning**

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 gårdene Roås og Ensjø nevnes, samt Langhus Hagesenter. Det ligger også tre eneboliger like nordøst for hagesenteret.

Området nord for Ski tettsted er klassifisert som "Kulturlandskap av regional/ og eller nasjonal verdi". Området er rikt på automatisk freda kulturminner og det er et stort potensial for ytterligere funn. Den østre Fredrikshaldske kongevei går gjennom området, stort sett sammenfallende med dagen rv.152.

## **7.2 Verdivurdering**

### **KM 4 Taraldrudhytta**

Taraldrudhytta var husmannsplass under Taraldrud. Gården Taraldrud var ødegård (en beskrivelse av gårdsbruk som ble forlatt, først og fremst etter svartedauen) da den ble tatt opp igjen. Kilder fra 1723 beskriver gården som frostlendt og med svak jord, skog til husfornødenhet og noe lastebbruk. Gården var kirkegods frem til 1668 og hørte da til Halvardkirken i Oslo. I 1668 fikk assessor Nils Toller kongelig skjøte på gården. Eiendommen har siden vært en meget verdifull skogeiendom, vært proprietærgods og tilhørt Oslo familier. Husmannsplassen Taraldrudshytta ble trolig tatt opp på slutten av 1700-tallet/begynnelsen av 1800-tallet.

I dag er området rundt Taraldrudshytta er preget av nyere bebyggelse.

### Nyere tids kulturminner

Innenfor det definerte kulturmiljøet er det registrert en bygning i SEFRAK registeret. Dette er en ruin etter en driftsbygning, datert til begynnelsen av 1800 tallet, og er således meldepliktig jmf kml §25.

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130111001	Taraldrud søndre	Ruin etter driftsbygning	1800-tallet, 1.kvartal	▲

▲ Meldepliktig ihht KML §25, ▲ Annet SEFRAK- bygg, ▲ Ruin eller fjernet objekt

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 90 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

### Automatisk freda kulturminner

Innenfor det definerte kulturmiljøet er det registrert to lokaliteter med automatisk freda kulturminner. Dette er en rydningsrøyslokalitet med 25 røyser og fossil åker. Den andre lokaliteten består av en rydningsstreng og en hulvei.

ID	Funnkategori	Beskrivelse	Vernestatus	Tidsperiode
129573	Rydningsrøyslokalitet	Område med rydningsrøyser og åker. Funnet 25 rydningsrøyser og noen åkerreiner. Flere av rydningsrøysene ligger som strenger.	Automatisk fredet	Jernalder-middelalder
129574	Veianlegg	Lokaliteten består av en hulvei og en rydningsstreng	Automatisk fredet	Jernalder-middelalder

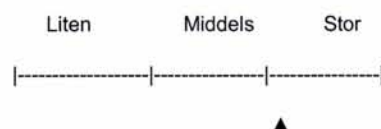
Det er ikke registrert noen gjenstandsfunn fra gården.

### **Verdivurdering**

Innenfor det definerte kulturmiljøet er det registrert en bygning som er meldepliktig ihht kml §25 og to lokaliteter med automatisk freda kulturminne.

Kulturmiljøet er i dag preget av moderne aktivitet, som nyere bebyggelse og E6 som deler kulturmiljøet i to. Den helhetlige opplevelsen av kulturmiljøet er derfor forringet. Likevel representerer de registrerte kulturminnene en verdi av regional og nasjonal interesse.

Kulturmiljøet er vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, middels til stor opplevelsesverdi og stor bruksverdi. Samlet verdivurdering blir stor verdi.



### **KM 5 Langhus**

Opprinnelig form på navnet er L a n g h u s a r (flertallsform, L a n g h u s i entalsform). Navnet finnes i et par brev fra middelalderen, formen på navnet var da Langhusom og Langhwsen. Navnet kan tyde på at det har stått en lang bygning på gården. Fra jernalder og tidlig middelalder kjenner man hus som er opp til 60 m lange. Fra sagatiden kjennes også tilnavnet huslangr, det fikk en mann som lot oppføre en usedvanlig lang stuebygning.

Gården var fullgård (måtte betale full skatt, fra 1500-tallet kalt matrikkelskyld) og i kilder fra 1723 går det frem at gården hadde god jord (en av de ytterst få som fikk den karakter), ingen skog og en husmannsplass med jord.

Gården ble i 1439 pantsatt til en Osloborger mot et pengelån. I 1494 ble den solgt til bispen i Oslo. Ved reformasjonen i 1536 ble den krongods; den var da i en rekke år tillagt skapretten i

<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 91 av 125
---	--	---

Oslo som lønn; senere bygsles den bort. I 1665 bodde to brukere på gården. I 1726 ble kongens gods i Follo solgt ved offentlig auksjon.

I de senere år er det solgt adskillige byggetomter fra gården, så vel til jernbanen som til private hus rundt den nye jernbanestasjonen.

En veistrekning av Den Fredrikhaldske kongevei (se s 97) ligger inntakt på østsiden av gårdstunet.

#### Nyere tids kulturminner

På gården er det i dag 6 registrerte stående bygninger i SEFRAK-registeret. I tillegg er det to ruiner. Bygningene er hovedsakelig fra 1800-tallet, men en bygning skriver seg helt fra 1700-tallet og er meldepliktig iht kml §25.

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130213001	Langhus	Hovedbygning	1700-tallet, 3.kvartal	
02130213002	Langhus	Driftsbygning	1800-tallet, 4.kvartal	
02130213003	Langhus	Drengestue	1800-tallet, 4.kvartal	
02130213004	Langhus	Drengestue	1800-tallet, 4.kvartal	
02130213005	Langhus	Stabbur	1800-tallet, 4.kvartal	
02130213006	Langhus	Skjul/vognskjul	1800-tallet, 4.kvartal	
02130213007	Langhus	Grisehus	1800-tallet, 4.kvartal	
02130213008	Langhus	Sag	1800-tallet, 4.kvartal	

Meldepliktig iht KML §25, Annet SEFRAK- bygg, Ruin eller fjernet objekt

#### Automatisk freda kulturminner

Det er ingen registrerte automatisk freda kulturminner innenfor det definerte kulturmiljøet, men på andre siden av veien, ved Langhus skole, er det registrert en kokegroplokalitet og en rydningsrøyslokalitet (Askeladden id nr 54814 og 63332). Området her har tidligere hørt til gården Langhus.

I den arkeologiske tilveksten for Oldsaksamlingen er det registrert funn av to gjenstander på gården Langhus.

	<b>Oldsaksamlingen - Arkeologisk tilvekst</b>	
<a href="#">Bakover i katalogen</a>	<a href="#">Videre i katalogen</a>	
17. Kastespydspids av jern. F. paa Langhus, Kraakstad, Akershus, ved gravning paa jordet <b>20672</b> .		
18. Vævlod av kleber, av almindelig form 15,5 cm l. 12,8 cm paa det bredeste. F. paa samme gaard paa samme maate, men ikke paa samme sted <b>20673</b> .		

Gjennomgangen av kjente automatisk freda kulturminner og gjenstandsfunn viser at det er relativt lite funn på gården. Dette kommer trolig av få arkeologiske undersøkelser.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 92 av 125		



*Gårdstunet på Langhus.*

### Verdivurdering

Tunet på gården Langhus har en betydningsfull bygningsmasse som representerer gårdsbosettingen tilbake til 1700-tallet. Skriftlige kilder viser at gården var tatt opp i middelalderen. Fornminner og gjenstandsfunn tyder på aktivitet før den tid. Trolig ble gården tatt opp i løpet av jernalderen, eller tidligere. Opplevelsen av kulturmiljøet er noe forringet av å være inneklemt mellom veg, jernbane og bebyggelse.

Kulturmiljøet vurdert til å ha middels kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet verdivurdering blir middels verdi.



### KM 6 Ski-Langhus

Området mellom Ski og Langhus er klassifisert som "Kulturlandskap av regional og/eller nasjonal verdi". Dette er gjort av Akershus fylkeskommune som i 2009 utførte en registrering og verdivurdering av kulturlandskapet i Follo. Området er rikt på arkeologiske funn og potensialet for nye funn er stort.

Kulturmiljøet favner om fire gårder/områder, hver med lange tradisjoner. I det følgende vil hvert enkelt område bli presentert.

<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 93 av 125</p>
---	--	---

### **Waldemarhøy, Kapell-dammen, Kapell-Sander, St.Hanshaugen,**

Ski utmerker seg med den karakteristiske Skimorenen som strekker seg øst, vest og nord for Ski sentrum. Skimorenen er mektig, dette kan tydelig sees i skjæringen ved jernbanesporene nord for Ski stasjon. På denne moreneryggen ligger flere gravhauger fra jernalder og gårdene Waldemarhøy og Kapell-Sander.

Anlegget Waldemarhøy ligger fint til øst for eksisterende jernbanetrasé. Waldemarhøy-bygningen er en stasjonsvilla fra 1889 i typisk sveitserhusstil. Bygningen ble bygget for jernbane- og kommunelegen. Dette var den første villaen som ble bygget på østsiden av jernbanelinjen. På slutten av 1900-tallet ble Waldemarhøy omgjort til et bygdetun/kultursenter med et tilflyttet våningshus Ustvedthuset fra ca 1740 og stabburet fra slutten av 1800-tallet er hentet fra Ellingsrud gård. Fremfor hovedbygningen ligger det en skålgropstein med 20 groper. Skålgropsteinen er egentlig funnet på Myra og er registrert under R38744. I 1994 ble den flyttet til Waldemarhøy.

Eiendommen med gravhauger og park er regulert til spesialområde bevaring.



Waldemarhøy.

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 94 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---



*Utsikt østover fra Waldemarhøy mot Kapell-Sander. Til høyre for bygningen sees en gravhaug, Askeladden id nr 90252. Steingjerdet skimtes til høyre, midt i bildet.*

Kapell-dammen, nord for Waldemarhøy, ble anlagt i 1905. Dette er den eneste gjenværende av tre dammer som ble gravd ut for å skaffe vann til damplokomotivene.

Navnet Kapell-Sander kommer av at det en gang skal ha stått et kapell på gården. Det er omtalt i Jens Nielssøn visitasbok i 1594, så den gang var kapellet ennå stående. I gamle skattelister kalles gården Tingsander, da tingene gjerne ble holdt der. Gården hørte til fjerdings- eller ødegårdsklassen. En liten del av gården har vært kirkegods, den største delen i privat eie. Den delen som var kirkegods ble etter reformasjonen krongods. Et eldre vegfar går igjennom gården og videre vestover mot Waldemarhøy (se temakart). Dette er en eldre kongevei/bygdevei, nærmere datering er ukjent.

St.Hanshaugen (gravhaug Askeladden id nr 33602) ligger på moreneryggen, vest for jernbanespor. Her er det også funnet aktivitetsspor i form av kokegroper og nedgravninger (Askeladden id nr 33602, 134123, 134124). St.Hanshaugen ligger under gården Hebekk. Hebekk var fullgård. I middelalderen var gården kirkegods, delt mellom Halvardskirken og Mariakirken. Mellom 1537-1660 var gården krongods. Gården kom i privat eie på midten av 1600-tallet.

Store deler av gården er i dag skilt ut til ulike tomter. Jernbanespor, et boligfelt, Follo barne- og ungdomsskole og Hebekk skole omkranser området med fornminner i alle retninger utenom mot nord. Der er det dyrket mark.

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 95 av 125</p>
---	--	---



St.Hanshaugen.

#### Nyere tids kulturminner

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130504001	Waldemarhøy	Bolighus/kulturhus	1800-tallet, 4.kvartal	
02130504002	Waldemarhøy	Bolighus/kulturhus	1700-tallet, 2.kvartal	
02130501003	Kapell-Sander	Stabbur	Ukjent	
02130501006	Kapell-Sander	Skjul/ do	Ukjent	
02130501001	Kapell-Sander	Bolighus	1700-tallet, 3.kvartal	
02130501002	Kapell-Sander	Bryggerhus	1800-tallet, 3. kvartal	
02130501004	Kapell-Sander	Driftsbygning	1800-tallet, 4.kvartal	

Meldepliktig iht KML §25, Annet SEFRAK- bygg, Ruin eller fjernet objekt

#### Automatisk freda kulturminner

På moreneryggen ved Waldemarhaug er det registrert flere automatisk freda kulturminner, jmf gjennomgangen over.

ID	Funnkategori	Beskrivelse	Vernestatus	Tidsperiode
33602	Gravminne	St.Hanshaugen. Klart markert rundhaug, oppbygd av jord og stein. Diameter:25 m, høyde: mellom 0,5-1,3 m	Automatisk fredet	Jernalder
134123	Bosetnings/aktivitetesområde	På lokaliteten er det funnet 3 kokegroper.	Automatisk fredet	Jernalder
134124	Bosetnings/aktivitetesområde	På lokaliteten er det funnet to nedgravinger	Automatisk fredet	Jernalder
134126	Bosetnings/aktivitetesområde	Nedgraving	Automatisk fredet	Førreformatorisk
90251	Gravminne	Rundhaug av jord og stein beliggende høyt og fritt på Ski-raet. Diameter: 13 m, høyde: 2,5 m.	Automatisk fredet	Jernalder
90281	Bergkunst	Skålgropstein. Flyttet fra Myra (73/1).	Automatisk fredet	Bronsealder-Jernalder

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 96 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

90252	Gravminne	Rundhaug av jord og stein beliggende på Ski- raet, fri utsikt i alle retninger. Diameter: 11 m, høyde: 1,5 m.	Automatisk fredet	Jernalder
114099	Gravminne	Rundhaug, uklart markert, avflatet topp.	Automatisk fredet	Jernalder
114097	Bosetningsspor	Tuft. Rektangulær, ø-v gående tuft.	Automatisk fredet	Jernalder

For en oversikt over lokalitetenes plassering i kulturmiljøet vises det til temakart s 118.

## Endsjø

Navnet kommer av Einarshaugr og på 1400-tallet var navnet på gården Einarshaugi. Skrivemåten med ø i siste stavelse har feilaktig ført til en antakelse at siste ledd var "sjø", derfor er gården ofte omtalt som Endsjø i senere tid.

Gården var fullgård og var kirkegods i middelalderen. Den tilhørte da Halvardkirken i Oslo. Omkring 1600 kom gården i privat eie og tilhørte da forskjellige Osloborgere. Den var proprietærgods til 1738. Hovedbygningen på Endsjø brant ned i 1818 og en ny ble oppført.

### Nyere tids kulturminner

På gården er det registrert to bygninger i SEFRAK registeret. Fra kårhuset er bare en ruin igjen, men sveitserboligen står ennå på gården. Denne bygningen er meldepliktig.

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130301009	Ense	Kårhus	1800-tallet, 1.kvartal	▲
02130301010	Ense	Sveitserbolig	1800-tallet	▲

▲ Meldepliktig iht KML §25, ▲ Annet SEFRAK- bygg, ▲ Ruin eller fjernet objekt

Et eldre vegfar går fra Langusveien og igjennom gårdstunet, der vegen deler seg i to (se temakart). Dette er en hovedvei/bygdevei fra etter 1850.

### Automatisk freda kulturminner

Det er registrert en lokalitet med automatisk freda kulturminner, dette er bosetningsspor som synes å inngå i et anlegg som strekker seg på tvers av morenen (Askeladden id nr 58969). Datering er ukjent, men anlegget er trolig fra jernalder. I tillegg til lokaliteten som er registrert i Askeladden er det av Akershus fylkeskommune registrert tre nye lokaliteter i høst. Dette er to bosetningsområder og en kokegropslokalitet. To av lokalitetene ligger tett inntil Askeladden id nr 58969 og er slått sammen med denne. Lok 1 er nyregistrert.

ID	Funnkategori	Beskrivelse	Vernestatus	Tidsperiode
58969/ Lok 2	Bosetnings/aktivitetets område	Bosetningsspor, stolpehull og kokegroper (lok inkluderer nye funn under §9 registrering)	Automatisk fredet	Jernalder
Lok 1	Bosetnings/aktivitetets område	Bosetningsspor, stolpehull og kokegroper	Automatisk fredet	Jernalder

For en oversikt over lokalitetenes plassering i kulturmiljøet vises det til temakart s 118.



<p><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 97 av 125</p>
--	---	---

Det er også registrert et gjenstandsfunn i tilvekstene ved Kulturhistorisk museum. Dette er en skafthulløks, skafthulløkser opptrer vanligvis i overgangen fra yngre steinalder til bronsealder. Funnet indikerer aktivitet/ bosetning tilbake til dette tidspunktet.

	<p><b>Oldsaksamlingen - Arkeologisk tilvekst</b></p>	
<p><a href="#">Bakover i katalogen</a></p>	<p><a href="#">Videre i katalogen</a></p>	
<p>122 Stenøxe med Skaftul af almindelig Form, 6 3/4, lang Fundet paa Gaarden Endsjø i Ski Sogn, Kraakstad Pgd., Akershus Amt <b>5608</b>. 123 Et Stykke (forfra til Skaftullet) af en lignende, men større Stenøxe, 5" langt, Fundet paa Gaarden Herustig i samme sogn <b>5609</b>. No. 122 og 123 er indsendte fra den geografiske Opmaalings Kontor.</p>		



Tunet på Endsjø gård.

### Skogholt mellom Endsjø og Roås

I skogholtet mellom Endsjø og Roås er det registrert to automatisk freda kulturminner i Askeladden. Dette er en steinalderlokalitet med funn av flint (Askeladden id nr 58970) og en gravrøys (Askeladden id nr 30113). Gravrøysa er godt markert og ligger på en kolle langs åsryggens vestlige kant. Langs Roåsbekken ligger tufter etter mølle og sagbruk, samt spor etter en ridesti som fortsetter langs Roås gård mot Haave. Vegen ligger fint i landskapet her. Ridestien er beskrevet av Jens Nilsson i 1594, som var innom Kapellet på sin reise. I skogholtet området er det registrert to eldre vegfar til, disse er nyere, fra tiden etter 1850.

Akershus fylkeskommune har gjennomført §9 undersøkelse av områder berørt av tiltakene. Denne undersøkelsen har pågått parallelt med arbeidet med konsekvensutredningen og er i skrivende stund ikke helt ferdig. Foreløpige resultat viser at det er en rekke nye automatisk

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 98 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
---	--	---

freda kulturminner i skogholdet mellom Roås og Endsjø. Det gjøres oppmerksom på at kartfestingen og avgrensingen til disse lokalitetene er noe omtrentlige.

ID	Funnkategori	Beskrivelse	Vernestatus	Tidsperiode
58970	Bosetnings/aktivitetets område	Steinalderlokalitet, funn av flint	Automatisk fredet	Steinalder
30113	Gravminne	Gravrøys. God markert, ligger på en kulle langs åsryggens vestlige kant.	Automatisk fredet	Bronsealder
Lok 3	Steinalderlokalitet	Bosetningsspor med funn av keramikk og flint	Automatisk fredet	Steinalder
Lok 4	Eldre veifar, hulvei, mølle	Eldre veifar som har gått mellom dagens vei og en mølle (trolig middelalder) ved elven, hulvei (trolig jernalder) og rester etter mølle/sag (trolig middelalder eller etterreformatorisk) Deler av lokaliteten er den samme som kommunenes lokale registreringer.	Automatisk fredet	Jernalder- middelalder
Lok 7	Steinalderlokalitet	Bosetningsspor med funn av flint	Automatisk fredet	Steinalder
Lok 8	Steinalderlokalitet, dyrkningsspor	Bosetningsspor med funn av flint, fossil åker	Automatisk fredet	Steinalder og middelalder
Lok 9	Røys, fossil åker og eldre veifar	Røys og åker trolig frå middelalder, veifar	Automatisk fredet	Middelalder / etterreformatorisk
Lok 10	Bosetningsspor	Stolpehull og kokegroper	Automatisk fredet	Bronsealder/ jernalder

For en oversikt over lokalitetenes plassering i kulturmiljøet vises det til temakart s 118.



Gravrøys fra bronsealder, Askeladden id nr 30113.

## Roås

Opprinnelig form på navnet er Rugáass, av rugr (rug). Navnet hentyder trolig til en ås eller bråte der det ble dyrket rug. I 1361 var navnet på gården Ruhasom. Gården var da kirkegods og

<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 99 av 125
---	--	---

tilhørte Halvardskirken i Oslo. I 1663 ble gården solgt til borgermester Nils Lauritzen i Oslo og kom senere i Trizlers eie. Den ble bondegods i 1712.

#### Nyere tids kulturminner

På tunet til bruk nr 1 er det registrert 5 bygninger i SEFRAK, disse er alle meldepliktige og er historiske vitnesbyrd om gårdsbosetningen i området fra 1800-tallet. Et stykke vest for tunet står det en smie der alder er ukjent. Langs smia går den gamle ridedstien, beskrevet av biskop Jens Nilssøn i 1594, mot Roås og Haave. Det er registrert to eldre vegfar til på tunet, dette er bygdeveger fra etter 1850. Like nord for gårdstunet er en bevart kvegggate (se temakart).

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130202014	Roås	Bolighus	1800-tallet, 2.kvartal	▲
02130202015	Roås	Stabbur	1800-tallet	▲
02130202016	Roås	Bryggerhus	1800-tallet	▲
02130202017	Roås	Driftsbygning	1800-tallet	▲
02130202018	Roås	Fjøs	1800-tallet	▲
02130202019	Roås	Smie	Ukjent	▲

▲ Meldepliktig ihht KML §25, ▲ Annet SEFRAK- bygg, ▲ Ruin eller fjernet objekt

#### Automatisk freda kulturminner

På gården er det registrert to automatisk freda kulturminner. Dette er en lokalitet med bosetningsspor fra bronsealder-jernalder (Askeladden id nr 30112). Lokaliteten her strekker seg over dagens jernbanetrasé. Den andre lokaliteten er en skålgropstein med minst tre skålgroper (Askeladden id nr 91592). Denne er lokalisert ved stabburet på gården. Skålgropsteiner opptre vanligvis i kontekster fra bronsealder til middelalder.

ID	Funnkategori	Beskrivelse	Vernestatus	Tidsperiode
30112	Bosetnings/aktivitetets område	Bosetningsspor. Ligger i dyrket mark, på en østvestgående morenerygg rett øst for tunet på Roås gård	Automatisk fredet	Bronsealder-jernalder
91529	Bergkunst	Skålgropstein. Tre sikre skålgroper. Steinen måler 0,9x0,5m. På tunet ved stabburet.	Automatisk fredet	Bronsealder-jernalder

For en oversikt over lokalitetenes plassering i kulturmiljøet vises det til temakart s 118.

Det er ikke registrert noen gjenstandsfunn på gården.

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 100 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---



Gårdstunet på Roås.

## Nordås og Haave

Begge gårdene er bruk som er skilt ut fra gården Roås.

### Nyere tids kulturminner

På de to gårdene er det 3 bygninger i SEFRAK-registeret. To av bygningene er på Nordås, bruk nr 8. Begge er meldepliktige og datert til 1700- og 1800-tallet. På Haave, bruk nr 9, er det en meldepliktig bygning. Dette er et bolighus fra 1700-tallet. Bygningene representerer gårdsdriften i området tilbake til 1700-tallet. Imidlertid er begge bolighusene oppgradert og ombygd, bare driftsbygningen har stor grad av autentisitet.

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130202007	Norås (Roås)	Bolighus	1700-tallet	
02130202008	Norås (Roås)	Driftsbygning	1800-tallet	
02130202009	Haave (Roås)	Bolighus	1700-tallet	

Meldepliktig ihht KML §25, Annet SEFRAK- bygg, Ruin eller fjernet objekt

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 101 av 125</p>
--	---	--



*Driftsbygning på Nordås, sefrak id nr 02130202008.*

#### Automatisk freda kulturminner

Sør for Haave er det registrert et automatisk freda kulturminne, dette er bosetningsspor fra bronsealder-jernalder. Lokaliteten ligger på en øst-vestgående morenerygg og synes å inngå i et anlegg som strekker seg i vest-sørvestlig retning. Fra lokaliteten er det utsyn mot sør og nord.

ID	Funnkategori	Beskrivelse	Vernestatus	Tidsperiode
39660	Bosetnings/aktivitets område	Bosetningsspor. Ligger i dyrket mark, på en østvestgående morenerygg nord for Roås gård.	Automatisk fredet	Bronsealder-jernalder

For en oversikt over lokalitetens plassering i kulturmiljøet vises det til temakart s 118.

Det er ikke kjent arkeologiske gjenstandsfunn fra gårdene.

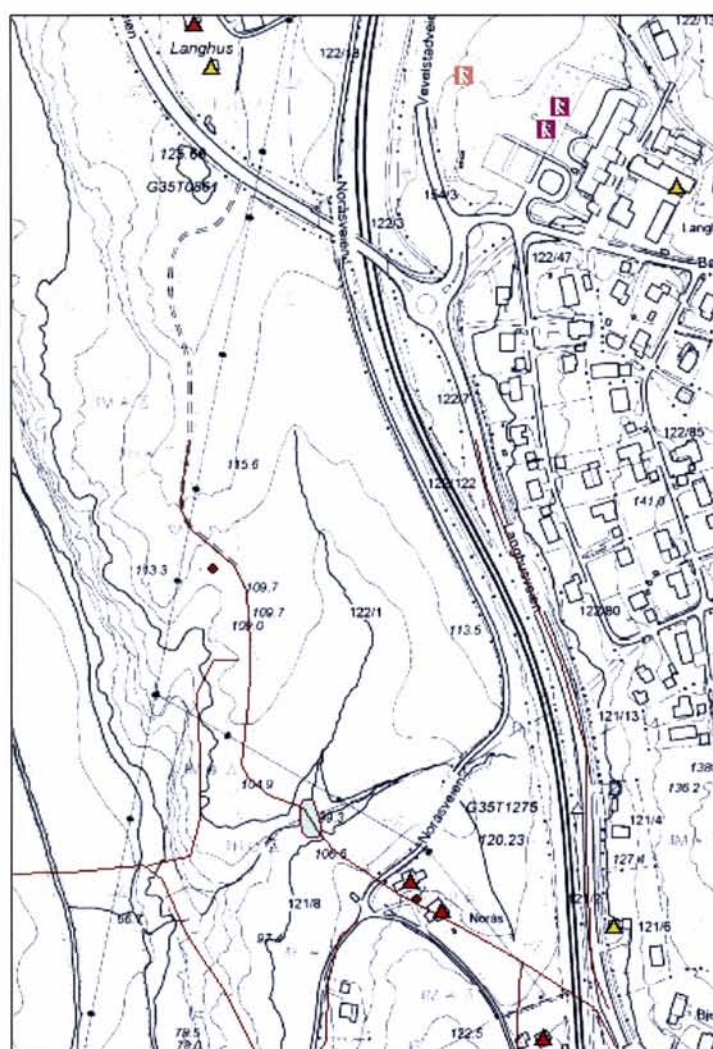
#### **Den Fredrikhaldske kongevegen**

Den Fredrikhaldske kongeveien gikk mellom Christiania og Fredrikshald (Halden) fra 1703. Veiløpet har i stor grad fulgt eldre veifar i form av stier og enkle kjerreveier. Opprustningen kom som en følge av behov for å flytte tyngre militært materiell gjennom Akershus og Østfold. Opprustningen av veien ble bestemt av kong Christian IV. Før 1600 var aller veier rideveier eller slep, men i 1636 bestemte kongen at hovedveiene skulle bli kjørbare. Det tok imidlertid lang tid før veiene fikk denne standarden. Først på 1790-tallet var den Fredrikhaldske kongeveien kjørbare, etter 30 år med anleggsarbeid.

Den gamle veibyggingskunsten omfattet også brubygging. I de eldste veiene ble vassdrag krysset ved egnete vadesteder, hoppesteiner kunne bli lagt ut for å lette kryssingen. Enkle klopper og bruer i tømmer ble bygget. Med bergverkene på 1600-tallet kom kunnskapen om muring av steinhvelv på nytt til landet. Denne teknikken hadde ikke vært brukt siden

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 102 av 125		

middelalderen av kirkebyggerne. Trolig ble denne teknikken bare benyttet på et fåtall slike bruer i tiden frem til 1800-tallet, men fra da av ble små trebruer i hovedvegene ombygd til hvelvbruer av naturstein. Den østlige delen av kongeveien går fra Langhus forbi Ski kirke. Store deler av veien er sammenfallende med rv. 152. Mellom Langhus og Haave følger kongeveien langs åkerkanten vest for rv.152. Veien er tydelig med oppmuringer noen steder. I søndre enden av jordet er kongeveien vanskelig å se, men kommer tydelig frem igjen ved skogholtet ved Nordås. Her går veien over bekken i en stenhvelvbro (kongebrua) og fortsetter opp mot gården Nordås og Haave.



Den røde linjen markerer traseen til "den Fredrikhaldske kongevei" ved Haave og Nordås. Kongebrua er markert med rød linje markert med lys grønt fyll.

#### Andre nyere tids kulturminner

SEFRAK ID	GÅRD	KULTURMINNE	DATERING	KATEGORI
02130202010	Bjerkevang (Roås)	Bolighus	1900-tallet, 1.kvartal	
02130307009	Holteveien 7	Kontorbygning	1900-tallet, 1.kvartal	

<b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	<b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø	Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 103 av 125
--	---	--

02130307015	Holtet	Bolighus	1800-tallet, 4.kvartal	▲
02130307016	Holtet	Uthus	1800-tallet, 4.kvartal	▲

▲ Meldepliktig ihht KML §25, ▲ Annet SEFRAK- bygg, ▲ Ruin eller fjernet objekt

Disse bygningene vil komme i influensområdet til tiltaket, men vil ikke bli direkte berørt. Det oppfordres til å ta hensyn til bygningene videre i arbeidet. Bygningene vil ikke bli nærmere omtalt i rapporten.

### Verdivurdering

Jordbrukslandskapet mellom Ski tettsted og Langhus tettsted er preget av store enheter med vide jorder og gårdstun med som ligger godt synlig i terrenget med dominerende hoved- og driftsbygninger. Alle gårdene innenfor det definerte kulturmiljøet har bygninger fra 1800-tallet, noen av bygningene er eldre, fra 1700-tallet.

Området innenfor det definerte kulturmiljøet har vært attraktivt for bebyggelse helt siden yngre steinalder. Dette reflekteres i de mange fornminnene som er registrert og gjenstandsfunn som er funnet på gårdene.

De viktigste kulturhistoriske verdiene innenfor det definerte kulturmiljøet er knyttet til den sørligste delen, med hovedvekt gårdene Roås, Endsjø og Kapell-Sander, samt Waldemarhøy bygdetun og kultursenter og de nyregistrerte automatisk freda kulturminnene i skogholtet ved Roåsbekken. Waldemarhøy bygdetun og kultursenter er regulert til spesialområde bevaring.

Skimorenen som strekker seg øst, vest og nord for Ski sentrum er mektig og sees tydelig i skjæringen ved jernbanesporene nord for Ski sentrum. På denne moreneryggen ligger flere gravhauger fra jernalder og gårdene Waldemarhøy og Kapell-Sander. Her ligger både gårdene og gravene høyt og fritt med god utsikt over de lavere liggende områdene.

Kulturmiljøet har stor tidsdybde og har nasjonal/regional verdi.

Kulturmiljøet vurdert til å ha stor kunnskapsverdi, stor opplevelsesverdi og stor bruksverdi. Samlet verdivurdering blir stor verdi.

Liten            Middels            Stor

|-----|-----|-----|



Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 104 av 125		

### 7.3 Omfang- og konsekvensvurdering

Tidligere i planprosessen har Jernbaneverket arbeidet med flere alternativer og varianter. Flere av disse er blitt silt ut underveis i utredningsarbeidet. I forslag til planprogram ble tiltaket presentert med to alternative trasekorridorer mellom Oslo og Ski. Et alternativ med en sammenhengende dyp tunnel uten dagstrekning, og et alternativ med grunn tunnel delt i to med en dagsstrekning ved Taraldrud i Ski kommune.

Samferdselsdepartementet har bestemt at alternativet med dagsone ved Taraldrud utgår. Dette på grunn av miljøkonsekvenser og kostnader. Dette alternativet ville medført stor konflikt med kulturmiljø på Taraldrud, tre SEFRAK registrerte bygninger ville måtte rives. Den ene bygningen er fra 1500-tallet og automatisk fredet, de to andre bygningene er fra 1700- og 1800 tallet. Dette alternativet ville også medført mindre konflikter ved Bjørndal gård i Oslo kommune, samt Møllerenga og Brantenborg i Ski kommune.

Det var også planlagt to alternativ til innføring til Ski stasjon, et vestlig og et østlig alternativ. På grunn av kostnader og miljøkonsekvenser har SD bestemt at den vestre innføringsløsning skal utgå inntil videre. Den vestre innføringsløsningen ville vært svært uheldig for kulturmiljø 5 og 6 og vært ødeleggende for det overordna kulturlandskapet i området. I tillegg ville det blitt direkte konflikt med de SEFRAK-registrerte bygningene på Nordås og Haave og den automatisk freda lokaliteten Askeladden id nr 39660, samt "den Fredrikhaldske kongevei". Det er også et stort potensial for funn av hittil ikke kjente automatisk freda kulturminner i dette området.

#### 7.3.1 0-alternativet

0-alternativet representerer forventet utvikling gitt at en ikke gjennomfører tiltaket. 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, alle relevante tiltak i gjeldende NTP og andre tiltak i andre sektorplaner innenfor gjeldende NTP forutsettes gjennomført. Det forventes ikke at 0-alternativet medfører noen ytterligere konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

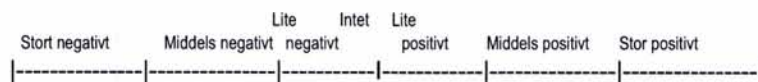
#### 7.3.2 KM 4 Taraldrudhytta

Alt 3,4 og 5: det er planlagt tverrslag/riggområder ved Taraldrudkrysset. Tiltaket er planlagt sør for det definerte kulturmiljøet og det vil ikke bli direkte konflikt med kjente kulturminner. Området for det planlagte tiltaket er alt dominert av store inngrep i forbindelse med E6. Traseen går i alle alternativene i tunell under det definerte kulturmiljøet.

Tiltaket er vurdert til intet omfang.



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 105 av 125</p>
---	--	--

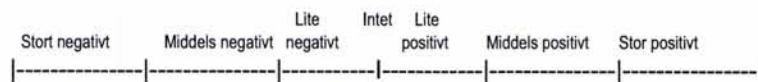


Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ingen konsekvens (0).

### 7.3.3 KM 5 Langhus

Alternativ 3,4 og 5: Tiltaket vil gå i tunell øst for Langhus, tiltaket vil således ikke ha direkte konflikt med kulturmiljøet. Opplevelsen av kulturmiljøet er alt noe forringet ved moderne inngrep i form av veier og utbygging i nærområdet. Alle tre alternativer vil gripe inn det tilgrensende kulturmiljøet og bli dominerende, men tiltaket vil ha liten innvirkning på KM 5 Langhus. Det er ikke planlagt riggområder som kommer i konflikt med kulturmiljøet.

Tiltaket er vurdert til intet omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir ingen konsekvens (0).

### 7.3.4 KM 6 Langhus – Ski

Alle alternativene medfører omfattende inngrep i det definerte kulturmiljøet og da særlig i sør, der de største kulturhistoriske verdiene ligger.

**Alternativ 3:** alternativet innebærer oppgradering av eksisterende Østfoldbane fra Nordås og nye spor (øst for eksisterende) like sør for Haave og videre sørover mot Roåsbekken. Herfra vil sporene bli samkjørt med nye Follobanen. På Haave er det en stående bygning fra 1700-tallet, tiltaket vil ikke medføre direkte konflikt med bygningen, men tiltaket vil bli mer dominerende i terrenget enn det er i dag. Dette vil være negativt for opplevelsesverdien knyttet til gårdstunet. Likeledes vil tiltaket få nærføring til automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 39660) og rideveg fra 1594 og slik medføre konflikt med disse kulturminnene.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 106 av 125		



Vr-modell viser alternativ 3 fra Norås/Haave sørover mot Ski.

Traseen til "den Fredrikhaldske kongevei" går fra rv.152 og krysser dagens jernbanespor mellom Nordås og Haave. Den historiske veglinjen er alt brutt og tiltaket vil bare i mindre grad medføre ytterligere konsekvenser for traseen (etablering av ny driftsvei/lokalvei). Nordås vil ikke bli berørt av tiltaket og følgelig heller ikke steinhvelvsbrua/kongebrua.

Eksisterende Østfoldbane ligger bare om lag 70 meter øst for tunet på Roås gård. Tiltaket vil medføre større avstand mellom den nye jernbanelinja og gårdstunet. Gårdstunet har store kulturhistoriske verdier med bygninger fra 1800-tallet, samt automatisk freda kulturminner i form av skålgropstein (Askeladden id nr 91592) og bosetningsspor (Askeladden id nr 30112). Tiltaket vil ha positiv innvirkning for gårdstunet til Roås, isolert sett.

Tiltaket vil medføre omfattende inngrep i skogholtet/området øst for eksisterende Follobane mellom Haave og Roås. Her er det registrert flere automatisk freda kulturminner og det vil bli direkte konflikt med samtlige, deriblant annet to gravrøyser, steinalderlokaliteter og bosetningsspor. Det vil bli bygget en kulvert over jernbanesporene i skogholtet og etablert ny skog på denne. Dette vil redusere den negative visuelle innvirkningen på det helhetlige kulturmiljøet, men kulturminne i området vil måtte fjernes.

<p><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr: 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 107 av 125</p>
--	---	---



Vr-modell viser alternativ 3 slik tiltaket vil se ut fra Roås gård.

Videre vil de nye jernbanesporene komme nær Endsjø gård og gripe inn i nærmiljøet til gårdstunet. Jernbanesporene vil komme nær den SEFRAK registrerte bygningen på gården (fra 1800-tallet). Tiltaket vil også komme i direkte konflikt med automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 58969 og lok 2). Det planlegges miljølokk over jernbanesporene ved Endsjø gård, dette vil være positivt for den visuelle innvirkningen på kulturmiljøet i dette området.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 108 av 125		



Vr-modell viser alternativ 3 slik det vil se ut fra Endsjø gård.

Sørover mot Ski, ved Kapelldammen, vil det bli bygget nye spor for Østfoldbanen som går ved siden av den nye Follobanen. Dette vil føre til store inngrep i de dyrka markene i området og vil ha en svært negativ visuell innvirkning på områdene Waldemarhøy, Kapell-Sander og St. Hanshaugen. Det vil også bli konflikt med automatisk freda bosetningsspor, lok 1.

Tiltaket vil medføre store inngrep i kulturmiljøet. Det er direkte konflikt med flere automatisk freda kulturminner, i tillegg vil tiltaket få stor negativ visuell innvirkning på kulturmiljøet.



Vr-modell viser alternativ 3 slik tiltaket vil se ut fra Waldemarhøy/ St.Hanshaugen og videre nordover.

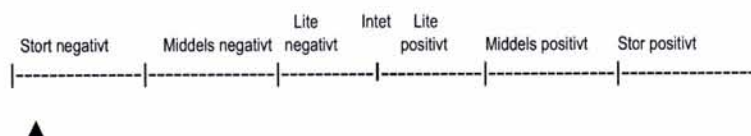


Vr-modell viser alternativ 3, slik tiltaket vil se ut sett fra nord inn mot raet med St.Hanshaugen og Waldemarhøy.

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 110 av 125	<b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---

Det er planlagt riggområde på jordet mellom rv.152 og Østfoldbanen nord for adkomstveien til Roås gård. Dette riggområdet grenser til lok 10 (automatisk freda bosetningsspor). Det må påses at riggområdet ikke vil skade den registrerte lokaliteten. I anleggsperioden må det også påregnes omfattende anleggstrafikk i tillegg til de fysiske inngrepene.

Tiltakets omfang er vurdert til stort negativt omfang.



Stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir meget stor negativ konsekvens (----).

**Alternativ 4:** tiltakene begynner like nord for Roås gård med bygging av driftsvei. Videre sør for Roås vil eksisterende Østfoldbane bli utvidet med godsspor og midlertidige spor. Tunellpåhugget for den nye Follobanen er planlagt i skogholtet mellom Roås og Endsjø, like sør for Roåsbekken. Videre vil sporene til den nye Follobanen ligge lenger vest enn eksisterende Østfoldbane. Østfoldbanen vil gå i dagens jernbanetrase og i området sør for Ense gård vil de to jernbanesporene gå ved siden av hverandre.

Den nordligste delen av kulturmiljøet vil ikke bli direkte berørt. Sør for Roås vil eksisterende Østfoldbane bli utbedret, dette, sammen med store fyllinger, vil gjøre tiltaket svært dominerende i terrenget. Fyllingene vil bli tilsådd med gras etter anleggsperioden, slik at den negative visuelle innvirkningen vil bli noe redusert. TUNET på Roås gård har store kulturhistoriske verdier, og tiltaket vil komme i direkte konflikt med automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 30112). Det vil ikke bli direkte konflikt med selve gårdstunet.

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 111 av 125</p>
--	---	--



Vr-modell viser tiltaket slik det vil se ut fra Roås og videre sørover mot Ski.

Alternativ 4 vil føre med seg tiltak i skogholtet i området rundt Roåsbekken. Det vil bli konflikt med flere automatisk freda lokaliteter (lok 3, 4 og 5) og flere av nyere tids kulturminner som er registrert av Ski kommune. Det vil ikke bli direkte konflikt med gravrøysene som er registrert her, men tiltaket vil redusere opplevelsesverdien til kulturminnene da flere av de andre kulturminnene i området blir fjernet ved tiltaket.

Den nye Follobanen vil komme nærmere Endsjø gård og gripe inn i kulturmiljøet. Jernbanesporene vil komme nær den SEFRAK registrerte bygningen på gården (fra 1800-tallet). Tiltaket vil også komme i konflikt med automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 58969 og lok 2). Det skal bygges miljølokk over jernbanesporene ved Endsjø gård, dette vil være positivt knyttet til den visuelle innvirkningen av tiltaket på kulturmiljøet i dette området. Miljølokket i dette alternativet er lenger enn i alternativ 3 og 5, og gir følgelig større positiv effekt. I dette alternativet er også den planlagte beredskapsplassen plassert lenger bort fra gårdstunet enn i alternativ 3 og 5.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 112 av 125		



Vr-modell viser alternativ 4 slik det vil se ut ved Endsjø gård.

Sørover mot Ski, ved Kapelldammen, vil Østfoldbanen gå i eksisterende jernbanetrase, ved siden av den nye Follobanen. Dette vil føre til store inngrep i dyrka mark i området og bryte opp kulturlandskapet. Tiltaket vil ha en negativ visuell innvirkning på kulturmiljøet i områdene Waldemarhøy, Kapell-Sander og St. Hanshaugen. Det vil også bli konflikt med automatisk freda bosettningsspor, lok 1. Området mellom de to jernbanesporene vil bli sådd til med gress etter anleggsperioden og dette vil redusere den negative visuelle innvirkningen noe.

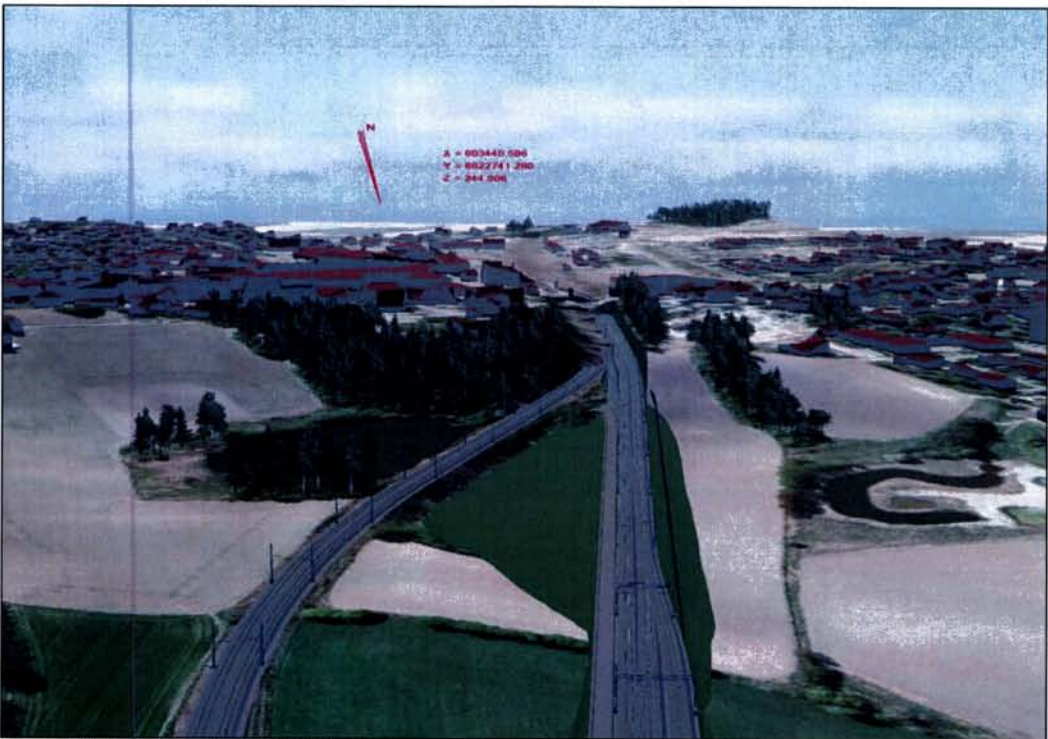
Tiltaket vil medføre store inngrep i kulturmiljøet. Det er direkte konflikt med flere automatisk freda kulturminner, i tillegg vil tiltaket få stor negativ visuell innvirkning på kulturmiljøet. I forhold til alternativ 3 har tiltaket likevel færre direkte konflikter med automatisk freda kulturminner og mindre innvirkning på det samla kulturmiljøet.



<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 113 av 125</p>
---	--	--



Vr-modell viser alternativ 4, slik tiltaket vil se ut fra Waldemarhøy/St.Hanshaugen og videre nordover.

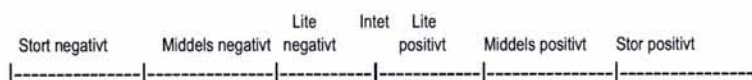


Vr-modell viser alternativ 4, slik tiltaket vil se ut sett fra nord inn mot ræet med St.Hanshaugen og Waldemarhøy..

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 114 av 125		

Det er planlagt riggområde på jordet mellom rv.152 og Østfoldbanen nord for adkomstveien til Roås gård. Dette riggområdet grenser til lok 10 (automatisk freda bosetningsspor). Det må påses at riggområdet ikke vil skade den registrerte lokaliteten. I anleggsperioden må det også påregnes omfattende anleggstrafikk i tillegg til de fysiske inngrepene.

Tiltakets omfang er vurdert til stort negativt.



Stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

**Alternativ 5:** tiltaket begynner like nord for Haave med bygging av ny driftsvei. Videre sørover fra Haave vil eksisterende jernbane bli oppgradert med godsspor. Dette medfører utvidelse av dagens jernbanespor og fyllinger fra Haave til like sør for Roåsbekken. På Haave er det en stående bygning fra 1700-tallet, tiltaket vil ikke medføre direkte konflikt med bygningen, men tiltaket vil bli noe mer dominerende i terrenget enn det er i dag. Dette vil være negativt for opplevelsesverdien knyttet til gårdstunet. Likeledes vil tiltaket få nærføring til automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 39660) og rideveg fra 1594 og slik medføre konflikt med disse kulturminnene.



Vr-modell viser alternativ 5 ved Norås/Haave og videre sørover mot Ski.

Traseen til "den Fredrikhaldske kongevei" går fra rv.152 og krysser dagens jernbanespor mellom Nordås og Haave. Den historiske veglinjen er alt brutt og tiltaket vil bare i mindre

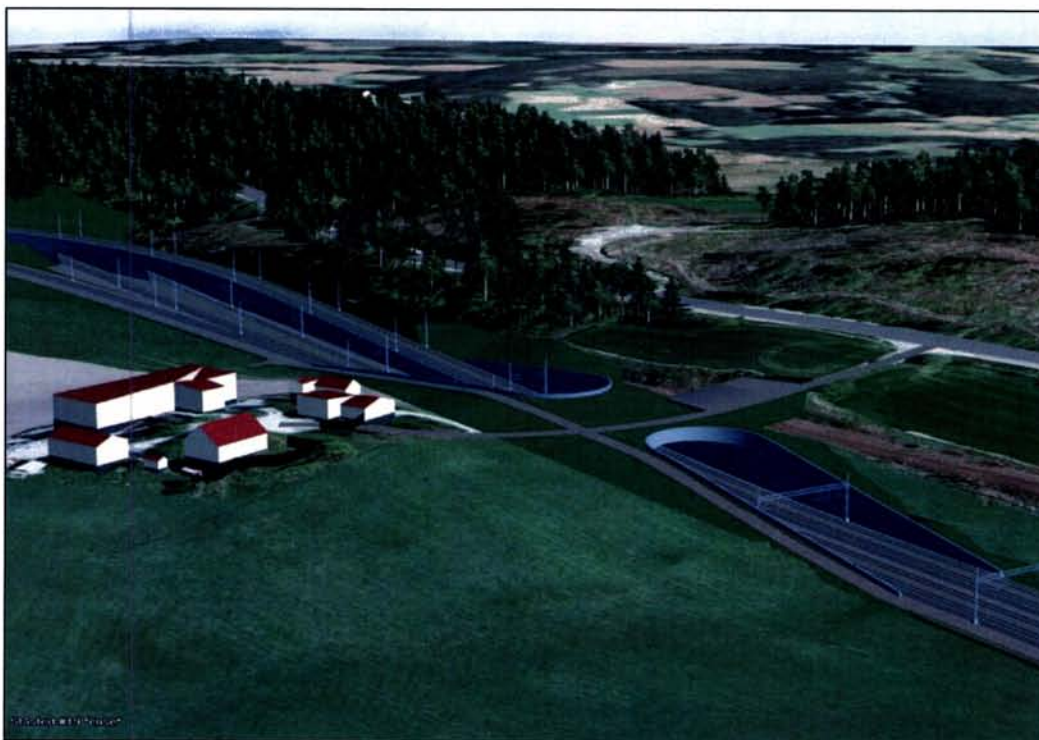
<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 115 av 125</p>
--	---	--

grad medføre ytterligere konsekvenser for traseen (etablering av ny driftsvei/lokalvei). Nordås vil ikke bli berørt av tiltaket og følgelig heller ikke steinhvelvsbrua/kongebraua.

Tiltaket vil ikke komme i direkte konflikt med tunet på Roås, som har store kulturhistoriske kvaliteter, men den visuelle innvirkningen vil bli negativ for gårdstunet. Tiltaket vil komme i direkte konflikt med automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 30112).

Alternativ 5 vil føre med seg tiltak i skogholtet i området rundt Roåsbekken. Det vil bli konflikt med automatisk freda kulturminner (lok 3,4 og 5) og flere av nyere tids kulturminner som er registrert av Ski kommune. Det vil ikke bli direkte konflikt med gravrøysene som er registrert her, men tiltaket vil redusere opplevelsesverdien knyttet til kulturminnene da flere av de andre kulturminnene i området blir fjernet ved tiltaket.

Tiltaket vil bli svært dominerende rundt Endsjø gård og vil gripe inn i kulturmiljøet. Jernbanesporene vil komme nær den SEFRAK registrerte bygningen på gården (fra 1800-tallet). Det vil også bli direkte konflikt med automatisk freda bosetningsspor (Askeladden id nr 58969 og lok 2). Det skal bygges miljølokk over jernbanesporene ved Endsjø gård, dette vil virke positivt for den visuelle innvirkningen på kulturmiljøet i gjeldene område. Miljølokket dekker imidlertid en mindre del av jernbanesporene enn i alternativ 4 og det er også planlagt beredskapsplass som får nærføring til gårdstunet.



Vr-modell viser alternativ 5 slik tiltaket ser ut ved Endsjø gård.

Sør for Endsjø gård, mot Waldemarhøy, vil den nye Follobanen og Østfoldbanen gå parallelt, tett inntil hverandre, noe lenger vest for eksisterende Østfoldbane. Dette vil være mindre ødeleggende for det helhetlige kulturlandskapet i området, enn løsningene som er planlagt i alternativ 3 og 4. Tiltaket vil likevel ha noe negativ visuell innvirkning på områdene

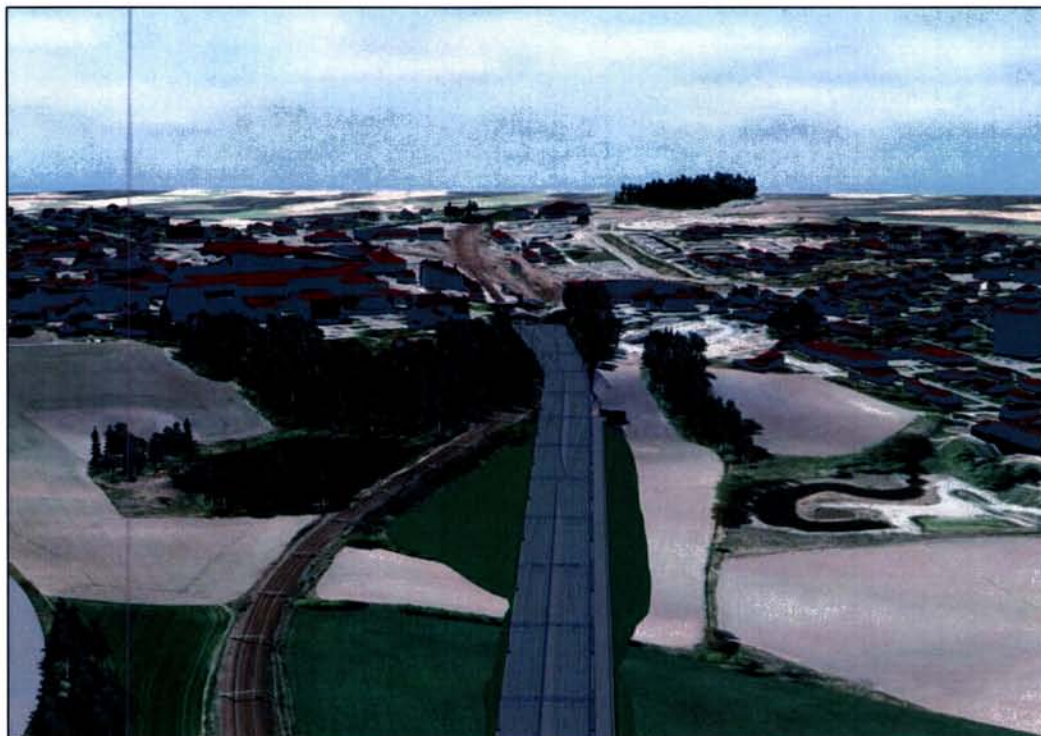
Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr : 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 116 av 125		

Waldemarhøy, Kapell-Sander og St. Hanshaugen. Det vil også bli konflikt med automatisk freda bosetningsspor, lok 1.



Vr-modell viset alternativ 5 slik tiltaket vil se ut ved Waldemarhøy og videre nordover.

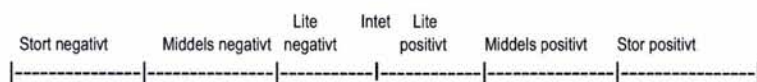
<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 117 av 125</p>
--	---	--



Vr-modell viser alternativ 5, slik tiltaket vil se ut sett fra nord inn mot raet med St.Hanshaugen og Waldemarhøy.

Det er planlagt riggområde på jorden mellom rv.152 og Østfoldbanen nord for adkomstveien til Roås gård. Dette riggområdet grenser til lok 10 (automatisk freda bosetningsspor). Det må påses at riggområdet ikke vil skade den registrerte lokaliteten. I anleggsperioden må det også påregnes omfattende anleggstrafikk i tillegg til de fysiske inngrepene.

Tiltakets omfang er vurdert som stort negativt.



Stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir stor negativ konsekvens (---).

Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 118 av 125	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
--	--	---

### Sammenstilling i tabell

Kulturmiljø	Alt. Øst 3	Alt. Øst 4	Alt. Øst 5
4	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)
5	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)	Ingen konsekvens (0)
6	Meget stor negativ konsekvens (----)	Stor negativ konsekvens (---)	Stor negativ konsekvens (---)
Samlet vurdering	Meget stor negativ konsekvens (----)	Stor negativ konsekvens (---)	Stor negativ konsekvens (---)
Rangering	3	2	1

Både alternativ 3, 4 og 5 medfører konflikter med kulturminner og kulturmiljø. Alternativ 4 og 5 stiller relativt likt, alternativ 5 er likevel trukket frem som det beste alternativet. Begrunnelsen for dette er at den nye Follobanen og Østfoldbanen vil gå parallelt like ved siden av hverandre sør for Endsjø gård inn mot Ski stasjon. Dette medfører et mindre inngrep i denne delen av kulturmiljøet enn de øvrige alternativene, noe som er positivt for det helhetlige inntrykket av kulturmiljøet generelt og for området rundt Waldemarhøy spesielt. Alternativ 4 er rangert som det 2. beste alternativet. Dette alternativet medfører mindre konflikt for Endsjø gård, men vil benytte eksisterende jernbanespor til den nye Østfoldbanen og bygge nye spor til Follobanen til innføring til Ski stasjon. Dette vil være svært negativt for det helhetlige inntrykket av kulturlandskapet generelt og for området rundt Waldemarhøy spesielt. Alternativ 3 er klart det dårligste alternativet. Dette alternativet medfører direkte konflikt med flest automatisk freda kulturminner og vil være mest ødeleggende for det helhetlige bilde av kulturmiljøet.

### 7.4 Avbøtende tiltak

Alle 3 alternativene i Ski kommune fører med seg direkte konflikt med automatisk freda kulturminner og medfører store inngrep i kulturmiljø 6.

Bygging av miljølokk over jernbanesporene ved Endsjø gård, planting av skog på kulvert ved Roåsbekken og planting av grasmark på fyllinger og andre områder som blir berørt under anleggsperioden, er avbøtende tiltak som vil redusere den negative visuelle innvirkningen på det samla kulturmiljøet. I alternativ 3 og 5 bør imidlertid miljølokket ved Endsjø gård utvides slik at det dekker like mye av jernbanesporene som i alternativ 4. I alternativ 3 og 5 bør også beredskapsplassen flyttes til dennes lokalisering i alternativ 4.

Videre vil det være vesentlig å sikre gravminnene som ligger på moreneryggen ved innføringen til Ski stasjon. St.Hanshaugen (Askeladden id nr 33602) og Askeladden id nr 90251 (gravhaug) ligger særlig utsatt til da de ligger tett inntil skjæringen ved jernbanesporene. En utvidelse av skjæringen må foretas med forsiktighet og det minnes om sikringssonen på 5 meter til automatisk freda kulturminner. Sikringssonen på 5 meter er en minimumsavgrønsing inntil rette forvaltningsmyndighet har bestemt noe annet. Det bør derfor

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 119 av 125</p>
--	---	--

foretas en felles synfaring med Akershus fylkeskommune før tiltakene settes i verk. Ved å bygge et miljølokk over skjæringen ved St.Hanshaugen og Waldemarhøy vil man kunne gjenskape noe av det helhetlige kulturmiljøet på moreneryggen.

Askeladden id nr 30113 (gravrøys) ligger også utsatt til ved en eventuell gjennomføring av alternativ 4 og 5. Gravrøysa bør sikres gjennom en felles synfaring med Akershus fylkeskommune ved en eventuell gjennomføring av alternativ 4 og 5.

I alternativ 5 vil et avbøtende tiltak være å sanere eksisterende jernbanespor og tilbakeføres til jordbruksland. Eventuelt kan man beholde eksisterende jernbanespor langs Kapelldammen og fremheve dette som et minne fra den første jernbaneetableringen og tiden med damplokomotiv.

## 7.5 Forslag til oppfølgende undersøkelser

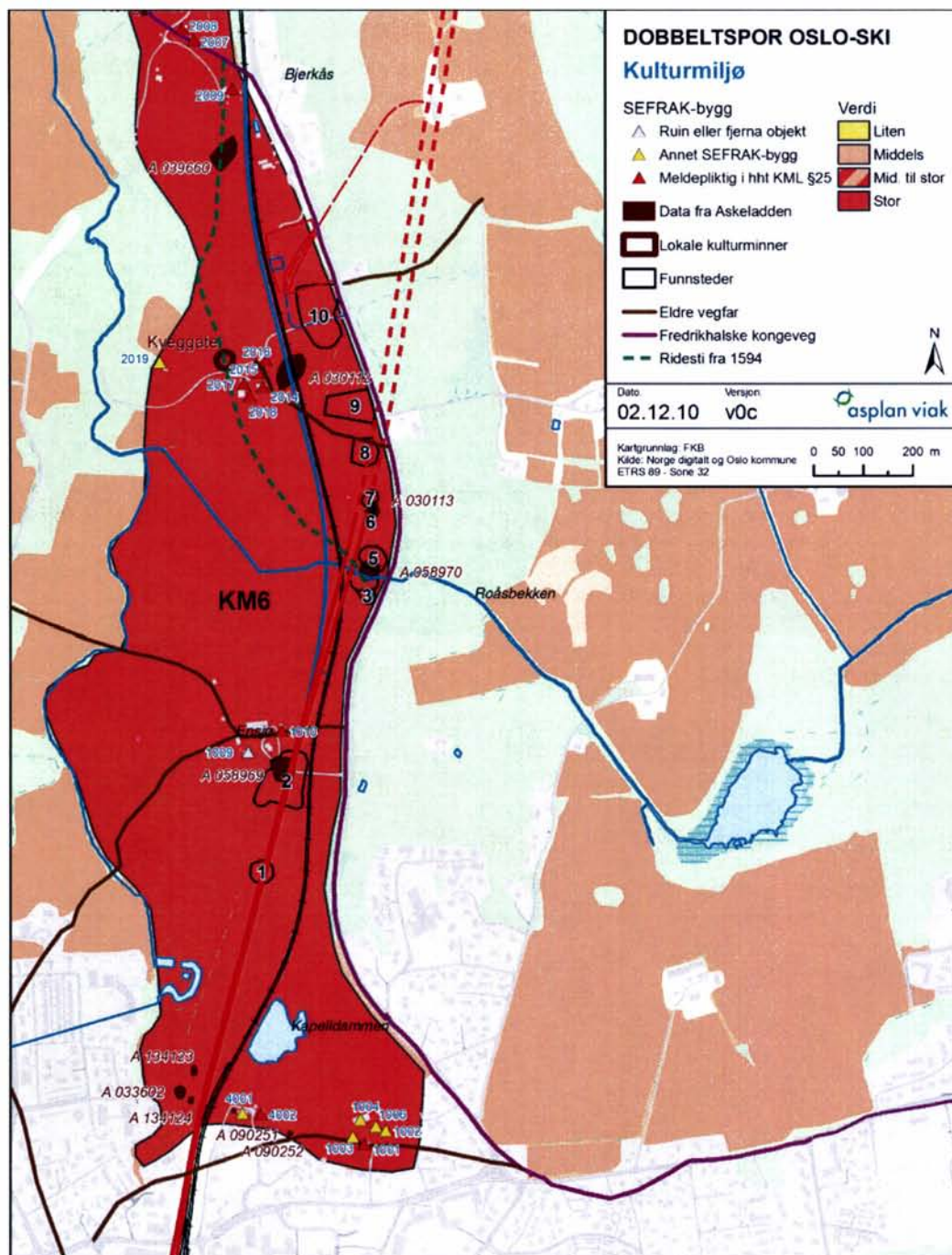
Det er Akershus fylkeskommune som er ansvarlig forvaltningsmyndighet i det gjeldende området. Det er gjennomført arkeologiske registreringer (§9 undersøkelser) parallelt med arbeidet med konsekvensutredningen. Alle de tre alternative løsningene til innføring til Ski stasjon vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner. Man må da søke dispensasjon fra kulturminnelovens §8 for automatisk freda kulturminner etter anbefaling fra Akershus fylkeskommune. Det er Riksantikvaren som fatter vedtak om dispensasjon fra automatisk fredning på bakgrunn av tilrådning fra regional kulturminneforvaltning. Ved frigiving må de omsøkte kulturminnene graves ut på tiltakshavers bekostning før nye tiltak kan iverksettes.

For alternativ 3 vil det være aktuelt å søke om dispensasjon fra kml §8 i forhold til Askeladden id nr 39660, 30113 og 58969/lok 2, samt lok 3-10 (registrert av Akershus fylkeskommune oktober/november 2010). For alternativ 4 og 5 vil det være aktuelt å søke om dispensasjon fra kml §8 i forhold til Askeladden id nr 30112 og 58969/lok 2, samt lok 1 og 3-5 (registrert av Akershus fylkeskommune oktober/november 2010).

Det bør gjennomføres synfaring med kulturminneforvaltningen i konfliktområdene, og områder der tiltakene har nærføring til kulturminner og kulturmiljø.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø	<b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 120 av 125		

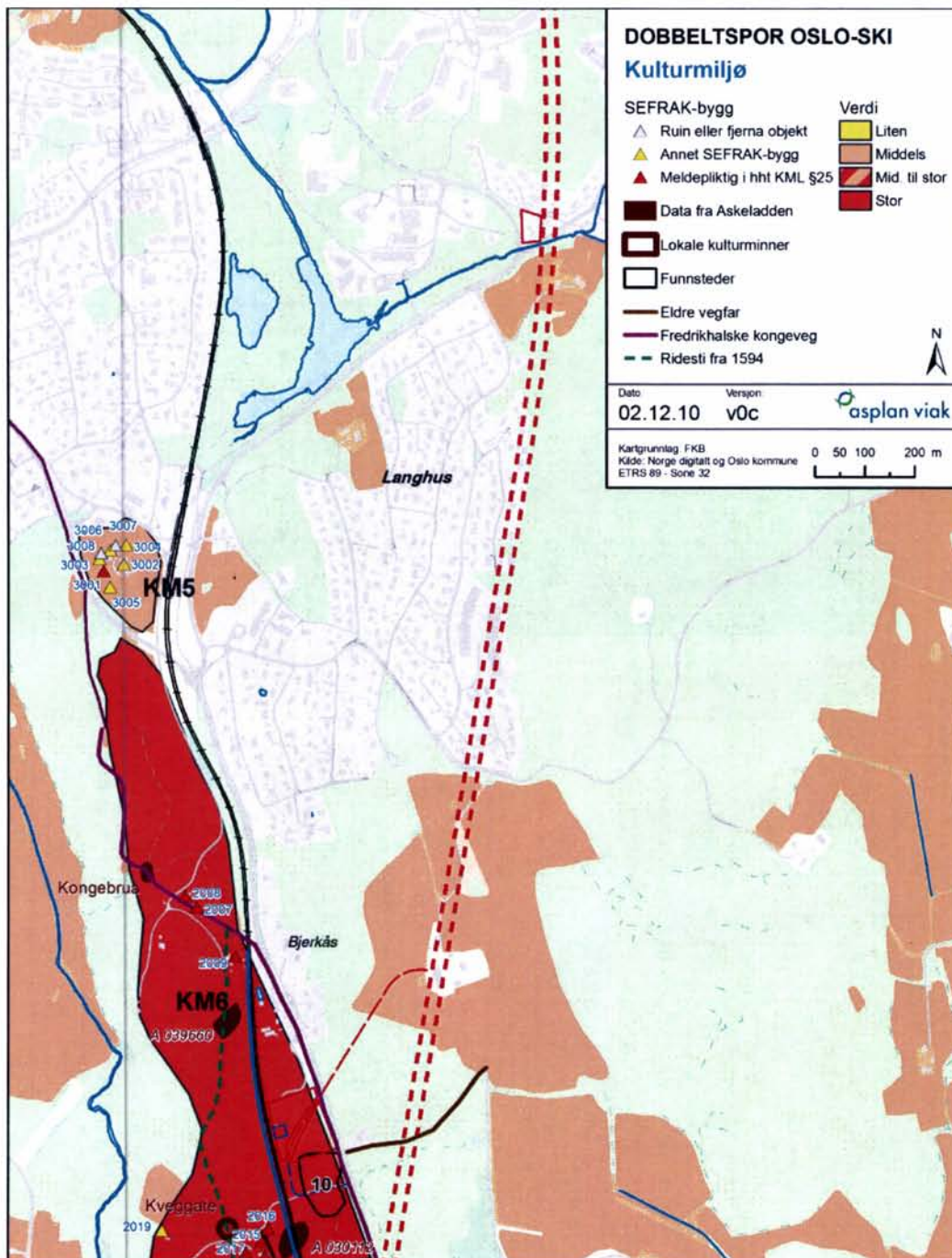
## 7.6 Temakart Langhus- Ski



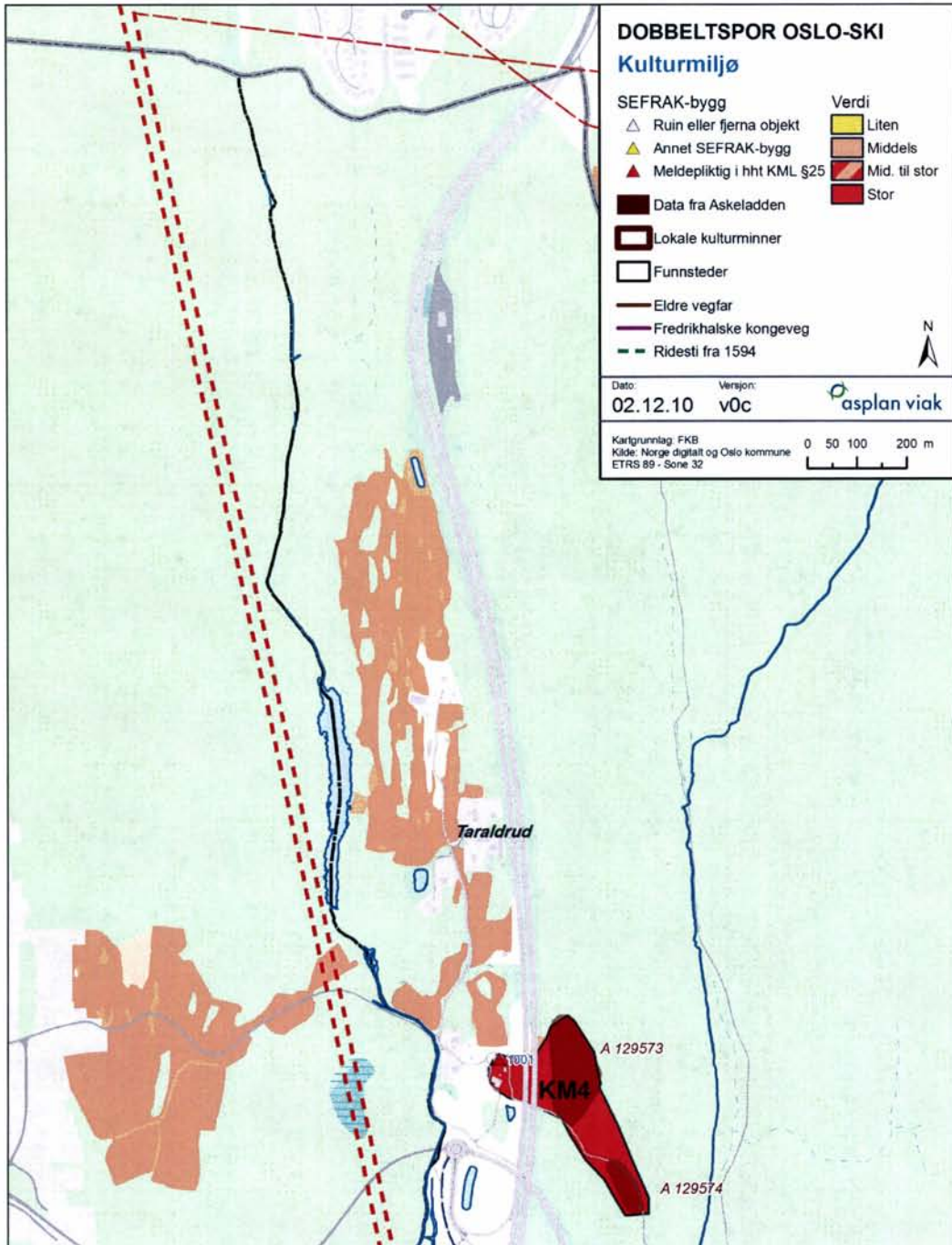


<p>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 121 av 125</p>
---	--	--

## 7.7 Temakart Langhus



## 7.8 Temakart Taraldrud



<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> Kulturminner og Kulturmiljø</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 123 av 125</p>
--	---	--

## 8 REFERANSER OG KILDER

### Litteratur

Akershus fylkeskommune, 2007. Spor for fremtiden. Fylkesdelplan for kulturminner.

Blix Peter 1879. Fortidslevninger i Aaslo. *Den norske ingeniør- og arkitektforenings organ* 1879 nr.3,4,6,8. Kristiania.

Byantikvaren 1995. Verneplanutredning for Gamlebyen. Delrapport 3: Historisk gjennomgang og konklusjoner. Oslo 16.mars 1995. Oslo kommune, Byantikvaren

Fischer, Gerhard 1939. Minoritenes hus i Oslo. I Ingrid Semmingsen. Gerhard Fischer og Arno Berg: *Oslo Hospitals Historie*. S.131-149. Oslo.

Fischer, Gerhard 1950. *Oslo under Eikaberg*. Oslo

Hauge, Silje, 2010. Dobbeltspor Oslo-Ski. GNR/BNR 156/7,156/19, 156/50, 156/52, 182/131 og 235/48. Oslo Kommune. Rapport arkeologisk registrering.

Håndbok 140. Konsekvensanalyser. Statens vegvesen, 2006, Oslo.

Jernbaneverket, 2010. Planprogram for Follobanen.

Johansen Lise-Marie Bye, Vibeke Vandrup Martens 2009. Grunnundersøkelser i forbindelse med bygging av ny avløpsledning under Middelalderparken og Sørenga. Arkeologisk og jordfaglig undersøkelse i miljøbrønner. NIKU rapport nr. 102/2009. Oslo.

Landskaps- og kulturmiljøanalyse for Ekebergsletta med omkringliggende skogsområder. Rapport, Asplan Viak.

Lidén, Hans Emil, Øgar Svendsen, Ola 1961. Innberetning om gravning i Gamlebyen, Oslo sommeren 1960 i forbindelse med oppførelse av bro Bispegt.-Mosseveien. Riksantikvarens arkiv Molaug, Petter B. 1990. Oslo under Eikaberg 40 år etter. I *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok* 1990. Oslo.

Molaug, Petter B. 1990. Oslo under Eikaberg 40 år etter. I *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok* 1990. Oslo.

Molaug, Petter B. 2007. Kulturminner og kulturmiljø. Konsekvensutredning for nytt Kulturhistorisk Museum. Delutredning. For Civitas og Statsbygg. NIKU rapport Arkeologiske undersøkelser 2007/15. Oslo

Molaug, Petter B. 2010. Arkeologisk prøveboring for Jernbaneverket i forbindelse med utbygging i mulige traseer for nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Undersøkelser i Gamlebyen, Oslo 2009. NIKU Oppdragsrapport nr.16/2010. Oslo.

Nedkvitne, Arnved. og Norseng, Per 1991. *Oslo bys historie. Bd. 1. Byen under Eikaberg*. Oslo.

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski. Dagsone nord for Ski stasjon. Innspill til hovedplandokument. Rapport frå Nordconsult, 2010.

Dok nr: UOS00-A 0-36011	<b>Temarapport Kulturminner og Kulturmiljø</b>	<b>Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b>
Rev nr: 00-A		
Dato: 29.03.2011		
Side: 124 av 125		

Oslo byråd 2003. Bystyremelding 4/2003. Oslo kommune.

Riksantikvaren, 2003. Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar. Rettleiing, Oslo.

Rui, Liv Marit 1994. Grunnlagsutredning for Sørenga. NIKU utgravningskontoret for Oslo.

Rønne, Ola, 2005. Kulturlandskap i Follo. Rapport. Akershus fylkeskommune.

Schia, Erik 1991. *Oslo innerst i Viken*. Oslo

Ski kommune, 2004. Kommunedelplan for kulturminner. Ski kommune.

Sollied, Henning, 1947. Akers gårder. Hovedbølenes eierrekker. Akers sogeselskap.

Stendahl, Bjarne 1997. NSB's historiske levninger på Sørenga. Munkedammen arkitektkontor for MGO. Oslo

Taugbøl, Trond, 1995. Kulturminneatlas Follo. Ferdsel og vegfar. Follo museum, Akershus fylkeskommune og Follorådet.

Wihl, Lotta og Inger Karlberg 1991. Kanslergate 10, 1986. I E.Schia og T.Wiberg (red.). *Grøftegravinger. De arkeologiske utgravninger i Gamlebyen, Oslo*. Øvre Ervik 1991, s.115-146.

#### Internettlinker

[www.askeladden.no](http://www.askeladden.no)

[www.dokpro.uio.no](http://www.dokpro.uio.no)

[www.unimus.no](http://www.unimus.no)

<http://www.des-norge.no/ski-historielag/skiibliertil.html>

[http://www.ski.kommune.no/Om\\_Ski/Ski-lokalhistoriske-arkiv/Krakstad---en-bygdebok/Bygdebok-for-Krakstad--/](http://www.ski.kommune.no/Om_Ski/Ski-lokalhistoriske-arkiv/Krakstad---en-bygdebok/Bygdebok-for-Krakstad--/)

#### Infomanter

Anne Traaholt, Akershus fylkeskommune

Bengt Lifoss, Byantikvaren

Elin Buene, Ski kommune

Ingeborg Hvidsten, Akershus fylkeskommune

Ingrid Misund, Akershus fylkeskommune

Oddmund Arntsberg, Ski kommune

Reidun Aasheim, Akershus fylkeskommune

<p style="text-align: center;"><b>Follobanen</b> <b>Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Temarapport</b> <b>Kulturminner og Kulturmiljø</b></p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36011 Rev nr : 00-A Dato: 29.03.2011 Side: 125 av 125</p>
---	--	--

## VEDLEGGSOVERSIKT

- "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
- "Jernbanelinje anbefaling av trasékorridor for Follobanen - Rapport på utredningsnivå" - UOS-00-A-90007  
Asplan Viak AS – februar 2009
- Tekniske rapporter som er tilgjengelige hos Jernbaneverket 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



11TU00640