



Merknadsbehandling planprogram


Sammendrag av høringsuttalelser til planprogram med tiltakshavers kommentarer

Nytt Dobbeltspor OSLO – SKI

Plandokumenter med tilhørende konsekvensutredning

Oslo, Oppegård og Ski kommuner

Merknadsbehandling planprogram

03-A	Vedlegg til revisert planprogram til fastsetting	07.06.2010	BO	ER	TEV	
02	Vedlegg til revidert planprogram	31.05.2010	BO	ER	TEV	
01	Vedlegg til revidert planprogram	28.05.2010	BO	ER	TEV	
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato:	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Follobanen Oslo– Ski Sammendrag av innkomne uttalelser med tiltakshavers kommentarer		Antall sider				
		59				
		Produsent	Asplan Viak AS			
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
Prosjekt: Oslo - Ski Parsell: Oslo S - Ski stasjon		Dokument nr.	UOS00-A 0-36009		Rev. 03-A	
		 Jernbaneverket	Dokument nr.			Rev.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 7 av 59</p>
--	---	---

Innhold

1	OVERSIKT OVER INNKOMNE UTTALELSER.....	9
1.1	OVERSIKT OVER INNKOMNE UTTALELSER, FELLES.....	9
1.2	OVERSIKT OVER INNKOMNE UTTALELSER, OSLO.....	9
1.3	OVERSIKT OVER INNKOMNE UTTALELSER OPPEGÅRD.....	11
1.4	OVERSIKT OVER INNKOMNE UTTALELSER SKI.....	12
2	SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSER MED TILTAKSHAVERS KOMMENTARER- FELLES FOR ALLE KOMMUNER.....	13
2.1	OFFENTLIGE INSTANSER.....	13
2.2	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV.....	20
2.3	PRIVATE.....	28
3	SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSER MED TILTAKSHAVERS KOMMENTARER – OSLO.....	30
3.1	OFFENTLIGE INSTANSER.....	30
3.2	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV.....	37
3.3	PRIVATE.....	43
4	SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSER MED TILTAKSHAVERS KOMMENTARER – OPPEGÅRD.....	44
4.1	OFFENTLIGE ETATER.....	44
4.2	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV.....	45
4.3	PRIVATE.....	47
5	SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSER MED TILTAKSHAVERS KOMMENTARER - SKI	49
5.1	OFFENTLIGE ETATER.....	49
5.2	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV.....	51
5.3	PRIVATE.....	56

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 8 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
---	--	---

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 9 av 59
--	---	---

1 Oversikt over innkomne uttalelser

1.1 Oversikt over innkomne uttalelser, Felles

Offentlige instanser

Uttalelse fra	Datert
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	09.04.2010
Akershus Fylkeskommune	26.04.2010
Statens vegvesen	09.04.2010
NVE	13.04.2010
NSB	08.04.2010
Oslo kommune, Brann og redningsetaten	09.03.2010

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Høyhastighetsringen AS v/ Jon Hamre	13.04.2010			Høyhastighetsbane
Norsk forening mot støy	07.04.2010	X	X	Støy
Sørmarkas venner v/ Alison A Schjetne	08.04.2010		X	
Bærekraftig Follo v/ Sylvi O Samstag	09.04.2010		X	Støy
Norges Naturvernforbund	22.03.2010		X	Høyhastighetsbane
For Jernbane v/Kjell Erik Onsrud	09.04.2010		X	Høyhastighetsbane
Norsk Bane	12.04.2010		X	Høyhastighetsbane
NHO Oslo og Akershus	09.04.2010			Framdrift
LO Oslo	08.04.2010		X	Framdrift/Høyhastighetsbane/

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Alexander Savert		08.04.2010	X		X
Per Tyridal		07.04.2010			X

1.2 Oversikt over innkomne uttalelser, Oslo

Offentlige instanser

Uttalelse fra	Datert
Oslo kommune v/Byrådsavdeling for byutvikling	09.04.2010
Riksantikvaren	09.04.2010
Statsbygg	15.04.2010

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Oslo og omland friluftsråd	07.04.2010			
Oslo elveforum	09.04.2010			
Etterstad vel, Ekebergskrenten Ve og Vel, Gamlebyen beboerforening	09.04.2010			

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 10 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

Organisasjoner og næringsliv (forts.)

Uttalelse fra	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Bjørndal boligsammenslutning	02.03.2010			
Fjellhytta borettslag	06.04.2010			
Baglerstredet fellesarealsameie	09.04.2010			
Interesseforeningen Oslos Middelalder	07.04.2010			
Rom Eiendom AS	29.04.2010			

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Erik Logstein	Meklenborglia 2 1273 Oslo	10.03.2010			

Brønner

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert	Annet
Karin M. Valum og Lars Ole Spitalen - Merknaden erstatter e-post sendt 10.03.2010.	186/85	06.04.2010	Dybde 120-130 m
Thomas Rustad	Solveien 18 1177 Oslo	22.02.2010	Dybde 130-150 m
Dag K. Smemo m.fl.	Solveien 109 Nordstrand	18.02.2010	4 eiendommer, 4 brønner, dybde 100-200 m
Per Christian Fossum	156/131	12.03.2010	Dybde ca. 180 m
Eva M. Hylin på vegne av Marha Margrethe Hauland	197/393	27.03.2010	2 brønner, dybde ca. 100m
Lasse Karlsson	Bauneveien 65 1182 Oslo	16.03.2010	Dybde ca. 170 m
Hans Jørgen Solheim	157/307	13.02.2010	Dybde ca. 150 m
Tom og Margrete Maurstad	Kastellhagen 5a 1176 Oslo	07.04.2010	
Kjell Kristoffersen	182/807	22.02.2010	2 brønner, dybde 200 m
Kjell Aaser	157/122	15.03.2010	2 brønner, dybde 170 m
Christian Hestenes på vegne av Hans Petter Skarnæs	Solveien 105 A Norstrand	28.02.2010	2 brønner, dybde 100-200 m
Trond Lindstrøm	197/190	18.02.2010	Planlegger brønn på ca. 190 m dybde
Kjell Kobberdal	197/695	26.03.2010	Dybde 120 m
Tor Løken	197/699	14.02.2010	
Øyvind Muri	197/635	08.04.2010	Dybde ca. 160 m
Kari og Knut Philipps	158/614	30.03.2010	Dybde 150 m
Stein Sandbo	Vardeveien 12	20.02.2010	Dybde ca. 80 m
Nina K. Tendal	Tyselveien 7 1163 Oslo	21.03.2010	Dybde ca. 130 m
Kim Breitenstein Viser til e-post sendt 01.03.2010	158/411	04.03.2010	Dybde 150-160 m
Arne Hyggen	Munkerudveien 76 1165 Oslo	19.02.2010	Dybde ca. 170 m Vil anleggsarbeidet medføre rystelser i grunnen?

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 11 av 59
--	---	--

Brønner (forts.)

Uttalelse fra	G,nr/b.nr	Datert	Annet
Ole M. Stensrud	Kaptein Oppegaardsvei 23 Nordstrand	19.02.2010	Dybde ca. 170 m Pga. utbyggingsplaner planlegges det å etablere ytterligere en energibrønn med kapasitet 10-15 kW.
Pål Kristian Berger	158/300	09.03.2010	Dybde ca. 120 m
Steinar Bareid	181/1116	26.03.2010	Dybde ca. 120 m Naboen i Munkerudåsen 3c har en tilsvarende brønn.
Anne Julie Semb	Kastellhagen Nordstrand	24.02.2010	Sier ikke noe om brønn. Etterspør et mer nøyaktig kart som viser traséalternativene. Ønsker info om i hvilken grad de blir berørt av utbyggingen.

1.3 Oversikt over innkomne uttalelser Oppegård

Offentlige instanser

Uttalelse fra	Datert
Oppegård kommune v/rådmann	15.03.2010

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Oppegård vel	09.04.2010		X	
Naturvernforbundet i Oppegård	08.04.2010	X	X	
Forum for natur- og friluftsliv – Oppegård v/Harald Lundstedt	08.04.2010		X	Framdrift

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Inge Landerud	Kongev. 45, 1412 Sofiemyr	01.03.2010	X		Brønn
Jostein Norheim	44/372	02.03.2010	X		Brønn
Charles Granquist	44/989	05.04.2010	X		Brønn
Guro og Odd Atle Strømmand		09.04.2010	X		Brønn
Reidar Aasgaard/Anne M.W. Eilertsen		09.04.2010		X	
Svein Harald Tjærnes				X	Støy
Rolf Erik Lømo		02.03.2010		X	

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 12 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

1.4 Oversikt over innkomne uttalelser Ski

Offentlige instanser

Uttalelse fra	Datert
Ski kommune, Plan- og byggesak	08.04.2010

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Franzefoss Pukk AS	09.04.2010			X
Kvakestad planteskole og Langhus Hagesenter v/ Helleroy & co	08.04.2010		X	X
Taraldrun sameie/Taraldrud Eiendom v/Bjørn Kvale og Karl Rimfeldt	08.04.2010		X	
Eivind Sundt og Åsland Næringspark AS	07.04.2010		X	
Naturvernforbundet i Ski v/ Stein Martinsen	09.04.2010		X	
LA21 forum Ski	08.04.2010		X	
Langhus velforening v/ Jostein Nyhammer	17.03.2010		X	
Kråkstad og Ski Bondelag	18.03.2010		X	

Private

Uttalelse fra	G.nr/b.nr	Datert	Teknisk (VA)	Plan	Annet
Vibeke og Geir Tore Trondseth	117/10	15.03.2010	X		Brønn
Steinar Andresen x2	Øvreveien 19, 1405 Langhus	20.02/ 30.03.2010		X	X
Christian Mo	117/13	27.03.2010	X		Brønn
Arnlfjot Kristiansen	1/153	24.02.2010	X		Brønn
Sverre Grøv	Parkveien 21 A, Langhus	05.04.2010	X		Brønn
Marianne Dingemanse	Ramstadlia 15, Langhus	15.02.2010	X		Brønn
Per Sveinung Skare	117/11	26.03.2010	X		Brønn
Ingrid og Gro Fuglei	121/14	07.04.2010		X	
Hilde Clausen Endsjø og Erling Endsjø	Langhusveien 40, Ski	07.04.2010		X	
Frode Johansen	Bjerkehageveien 21, Langhus	09.04.2010	X		Støy
Svend-Erik og Gunvor Kværner	121/8	12.03.2010		X	
Halvor Mørck, Arne G Havnås, Gunnar Fjeld		Udatert, mottatt 09.04.2010		X	
Marit Lillejordet	121/9	05.04.2010			X
Finn Brække	Sandboveien 2b, Ski	25.03.2010		X	

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 13 av 59</p>
--	---	--

2 Sammendrag av høringsuttalelser med tiltakshavers kommentarer- felles for alle kommuner

2.1 Offentlige instanser

Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Tiltakshavers kommentarer
<p>Miljøvernavdelingen: Vannmiljø: Tiltaket må gjennomføres i tråd med bestemmelser i ”Forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften)”. Hovedmålet er å sikre god miljøstand i vann, både vassdrag, grunnvann og kystvann.</p> <p>Viktig at tiltaket ikke påvirker vannbalansen og grunnvannsnivået på en uheldig måte. Senkning av grunnvannsnivået vil kunne føre til setningsskader på bygninger og endre vekstforholdene for vegetasjonen i områder langs tunnelene.</p> <p>Det må defineres spesifikke tetningskrav til tunnelen (for de aktuelle alternativer og delstrekninger)på grunnlag av hydrogeologiske beregninger, med et mål om å opprettholde den naturlige vannbalansen.</p> <p>Det må utarbeides et program for overvåking av grunnvannsstanden som en del av MOP.</p> <p>Det må avklares om tiltaket krever konsesjon av NVE, i den grad tiltaket påvirker vannbalansen.</p> <p>Det må i utredningen gjennomføres tilstandsbeskrivelser av berørte resipienter basert på gjennomførte vannkvalitetsmålinger, og en risikovurdering av resipientens tålegrense basert på planlagt utslipp med hensyn til partikkel- og nitrogenbelastning. En slik vurdering må ligge til grunn for å kunne fastsette nærmere hva som kan aksepteres av utslippskonsentrasjoner i avløpsvannet fra anlegget.</p> <p>Tiltakshaver plikter å utarbeide et eget kontroll- og overvåkningsprogram for bruk under hele anleggsperioden som grunnlag for å registrere vannkvaliteten i resipientene og de utslippsmengder som tilføres omgivelsene (inngå som en del av MOP).</p> <p>Peker særlig på at en må unngå utslipp som belaster Gjersjøen som drikkevannkilde. FM vil vurdere behovet for tillatelse etter forurensningsloven når utarbeidet miljørisikovurdering og MOP foreligger.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Ved den tekniske planlegging legges til grunn tetningstiltak som skal sikre at tunnelen ikke lekker mer enn 4- 8 l/sek pr. 100m. Dette er i praksis tett tunnel.</p> <p>Overvåkningsprogram for grunnvannsstanden blir tatt inn som del av MOP. Konsesjonskrav vil bli avklart i fbm. detaljplan og MOP.</p> <p>Tilstandsbeskrivelse, risikovurdering og kontroll-/overvåkningsprogram gjennomføres i forbindelse med detaljplan og utarbeidelse av MOP.</p> <p>Ivaretas i MOP.</p> <p>Ivaretas i MOP.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 14 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>Reg.plan for avløpstunnel fra Gamlebyen til Bekkelaget renseanlegg i sin nåværende planlagte form kan komme i konflikt med Follobanen. Fylkesmannen vil påpeke at gjennomføring av dette prosjektet ("Midtgardsormen") er avgjørende for å kunne oppnå god vannkvalitet i tråd med vannforskriften for de aktuelle områdene i Oslo, inkl. sjøområdene ved Bjørvika, og forutsetter at en finner løsninger som gjør at begge prosjektene lar seg gjennomføre.</p> <p>Massehåndtering: Fylkesmannen forutsetter at det utarbeides en tiltaksplan for massehåndtering under anleggsperioden.</p> <p>Biologisk mangfold: Viser til kap. A.2.1 og ber om at lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) også tas med i listen og legges til grunn i den videre planprosessen.</p> <p>Det er viktig at planprogrammet legger opp til grundige undersøkelser av arter og naturtyper som berøres av tiltaket, samt utredninger av tiltakets konsekvenser for disse og mulige avbøtende tiltak. Miljøvernavdelingen forutsetter at hensynet til naturverdiene ivaretas, og at inngrep i sårbare områder i størst mulig grad unngås, både i anleggs- og driftsfasen.</p> <p>Oslo: Fylkesmannen i Oslo og Akershus er forvaltningsmyndighet for Ekebergskråningen naturreservat, og viser til verneforskriften for naturreservatet. Forutsetter at prosjektet ikke medfører negative konsekvenser for verneverdiene. Alternativ med dagstrekning vil også kunne berøre viktige natur- og friluftsområder ved Ljanselva og Gjersrudbekken. Forutsetter at konsekvensene utredes grundig og vektlegges ved valg av trase.</p> <p>Ski: I det aktuelle trasealternativet nord for Ski er det registrert flere naturtyper av nasjonal verdi, herunder Kværnerbekken og Kapelldammen, samt trekkveier for elg og rådyr. Området er videre registrert som et viktig kulturlandskap, og det er en del av det geologisk betydningsfulle Ås – Ski – trinnet. Fylkesmannens miljøvernavdeling forutsetter at man ivaretar hensynet til naturverdiene ved valg av trase, og at inngrepene i anleggsfasen minimeres. Det forutsettes at avbøtende tiltak følges opp, herunder eventuelt behov for viltoverganger.</p>	<p>Det er tatt hensyn til Midtgardsormen ved utvikling av alternative innføringer til Oslo S.</p> <p>Plan for massedisponering er igangsatt. Gjennom detaljplan og valg av drivemetode for tunnel vil en få oversikt over behov både for varig deponi og mellomlager. Deponiområder utenom anleggsområder og eksisterende steinbrudd vil bli regulert. Vil tas inn i planprogrammet.</p> <p>Omtale av loven tas inn i planprogrammet.</p> <p>Ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Er innarbeidet i utredningsprogrammet.</p> <p>Er innarbeidet i utredningsprogrammet</p>
---	---

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 15 av 59</p>
---	--	--

<p>Marka: En dagstrekning ved Taraldrud vil ligge innenfor virkeområdet for lov om naturvernområder i Oslo og nærliggende kommuner (Markaloven), som trådte i kraft 1. september 2009. det ser også ut som tverrslag og riggområder kan bli liggende innenfor Marka.</p> <p>I henhold til § 6 i Markaloven krever igangsetting av arbeid med reguleringsplan som vedrører Marka tillatelse av Miljøverndepartementet. Anmodninger om oppstart av arbeid med reguleringsplan sendes via Fylkesmannen i Oslo og Akershus, som gir en vurdering og sender saken videre til Miljøverndepartementet for avgjørelse.</p> <p>Gjør videre oppmerksom på at i henhold til Markalovens § 6 må kommunenes endelige vedtak om arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan som vedrører Marka stadfestes av Miljøverndepartementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven.</p> <p>Ber om at inngrep i størst mulig grad søkes lagt til områder utenfor Marka. Der tiltak knyttet til anlegg - eller driftsfasen berører Marka, må konsekvenser for idrett, friluftsliv og naturressurser utredes grundig. Må ta betydelig hensyn til natur- og friluftslivinteresser. Det må videre vises hvordan tiltaket vil bli anlagt med sikte på å skape minst mulig negative konsekvenser for friluftslivet og naturmiljøet, herunder redegjøre for avbøtende tiltak.</p> <p>Støy – driftsfasen: Konsekvensene av tiltaket skal utredes og eventuelle krav til avbøtende tiltak bør legges inn i reguleringsbestemmelsene slik at de blir juridisk bindende. Reguleringsbestemmelsene bør ha rekkefølgebestemmelse som sikrer at nødvendige støytiltak er ferdigstilt før tiltaket får brukstillatelse.</p> <p>Støy – anleggsfasen: Ber om at konsekvensene av den støyende aktiviteten i anleggsfasen utredes. Kommunene kan i sine reguleringsplanbestemmelser legge inn grenseverdier for støy som regulerer arbeidet. Det kan legges inn krav om støyreducerende tiltak. Dersom det skal foretas sprengningsarbeid vil dette i tillegg medføre rystelser og konsekvensene for berørte bygninger med støyfølsom bruk må utredes.</p> <p>Retningslinjen åpner for å skjerpe grenseverdiene ved langvarige arbeider. Det må tas høyde for at dersom det ikke er mulig å overholde grenseverdiene, bør det benyttes driftstidsbegrensninger. Tiltakshaver må vurdere om det kan bli nødvendig med alternativt oppholdssted for særlig berørte i hele eller deler av anleggsperioden.</p> <p>Fylkesmannen ber om at tema informasjon og varsling tas med i støyutredningen.</p>	<p>Tas til orientering. Søknad om tillatelse til planlegging er sendt Miljøverndepartementet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Blir ivaretatt.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p>
--	--

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 16 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

<p>Landbruksavdelingen Landbruksavdelingen forutsetter at det fokuseres på området mellom Ski sentrum og Langhus i konsekvensutredningen;</p> <p>Konsekvensutredningen:</p> <p>Dyrket og dyrkbar mark: Må vise konsekvenser for dyrket og dyrkbar jord og kulturlandskap. For de ulike alternativene må det gjøres anslag på areal som kan gå med, fordelt på varig omdisponering. Konsekvenser for landbruksdrift må utredes, herunder bla arrondering, eventuell endring av driftsveier og mulighet for samferdselsjordskifte bør vurderes som et aktuelt tiltak.</p> <p>Kulturlandskap: Viser til kulturlandskapet mellom Ski og Langhus. Området ved Taraldrud har verdi som lokalt kulturlandskap. Overordnede hensyn til kulturlandskapet må ivaretas i utarbeidelse av konsekvensutredninger.</p> <p>Avbøtende tiltak: Det må redegjøres for avbøtende tiltak, herunder begrensning av inngrep i jordressurser og kulturlandskap.</p> <p>Overordnede arealplaner: Det må utredes hvordan eksisterende og planlagt arealbruk påvirkes av tiltaket med utgangspunkt i gjeldende kommuneplaner. Det må redegjøres hvordan inngrep i dyrket mark og kulturlandskap kan reduseres dersom det blir liggende inneklemt jordbruksarealer mellom Follobanen og dagens Østfoldbane.</p> <p>Riggområder, massedeponier med mer: Landbruksavdelingen oppfordrer til å begrense inngrep i form av riggområder og massedeponi i dyrka og dyrkbar jord. Forutsetter at arealtall og eventuelle konsekvenser for dyrka og dyrkbar jord og kulturlandskap til anleggs-/midlertidige områder også framgår av konsekvensutredningene.</p> <p>Fylkesmannen forutsetter at evt riggområder/massedeponier i LNF – områder skal tilbakeføres til opprinnelig formål og kvalitet. Planforslaget må sikre hensynet til kvaliteten på matproduserende arealer/jordressurser både i anleggsfasen og ved tilbakeføring. Bestemmelser må sikre tidsfrist for tilbakeføring, at matjordlag tas av, oppbevares og tilbakeføres. Tiltak for å redusere pakking, erosjon og avrenning innarbeides.</p> <p>Beredskapsstab Fylkesmannens beredskapsstab forventer at samfunnssikkerhet prioriteres høyt ved valg av trase og tunnelalternativer som skal utredes.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Er ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Ivaretas i grunnervvervsprosessen.</p> <p>Er ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Er ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Er ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Er ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
---	---

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 17 av 59
--	---	--

<p>Helseavdelingen</p> <p>Der tiltaket berører boligeiendommer, er det viktig å planlegge for en god dialog med beboere i forhold til avbøtende tiltak. Der negative konsekvenser for bo - og nærmiljø avdekkes, bør man ha gode kompensierende tiltak f.eks ved å legge til rette for nye friområder, bygging av nye turveier etc.</p> <p>Understreker viktigheten av løpende kontakt med berørte beboere og arbeidsplasser i anleggsfasen.</p>	Tas til orientering.
---	----------------------

Akershus Fylkeskommune	Tiltakshavers kommentarer
<p>Fylkestinget gir sin tilslutning til planprogrammet.</p> <p>Det bør i tillegg undersøkes nærmere for hvor barrierevirkningen av traseføringen for et nytt dobbeltspor inn til Ski sentrum kan reduseres gjennom bruk av kulvert som eventuelt senere kan overbygges og dermed bidra til en miljømessig gunstig løsning i utviklingen av Ski kollektivknutepunkt.</p> <p>Fylkestinget anbefaler at den videre planprosess gjennomføres etter alternativ 2, dvs <i>"Det gjennomføres en konsekvensutredning etter fastsatt planprogram. Denne konsekvensutredningen legges til grunn for at Samferdselsdepartementet fastsetter hvilket trasealternativ som skal reguleres. Det utarbeides deretter reguleringsplaner i hver kommune som blir gjenstand for politisk behandling i den enkelte kommune"</i>.</p> <p>Ber om at Jernbaneverket gjør sitt ytterste for å sikre full prosjektfinansiering av hele strekningen før arbeidet startes, for å hindre unødig tidstap og ekstra kostnader knyttet til stykkevis finansiering.</p>	<p>Ikke relevant for dette tiltaket, tilligger kommuneplanleggingen i Ski kommune.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Er ikke relevant for dette arbeidet.</p>

Statens vegvesen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Viktig å følge opp det nye dobbeltsporet med forbedring av det lokale togtilbudet på Østfoldbanen, tilrettelegging for innfartsparkering, evt. matebusser, samt sykkelparkering ved stasjonene.</p> <p>Begge alternative prosesser ivaretar Vegvesenets interesser og utredningsbehov i tilstrekkelig grad.</p> <p>De ulike trasealternativene vil berøre dagens hovedvegnett i begrenset grad. En dagsone ved Taraldrud må tilpasses eksisterende E6/kryss. Tunnelalternativer med tverrslag fra Mosseveien ved Bekkelaget og Nordseter kan komme i konflikt med en eventuell Mosseveitunnel.</p>	<p>Utbedring av stasjoner på Østfoldbanen inngår ikke i dette tiltaket.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 18 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>Tiltaket vil ha konsekvenser for vegnettet/vegtrafikken i anleggsfasen. Det vil være av betydning å få avklart lokalisering av deponiområder.</p> <p>Savner konsekvenser for veg- og kollektivtrafikk i anleggsfasen i utredningsprogrammet for Oslo. Det bør utredes hvordan de ulike alternativene påvirker framkommelighet og tilgjengelighet for ulike trafikantgrupper, og hvilke avbøtende tiltak som kan gjøres.</p> <p>Kostnader til avbøtende tiltak på vegnettet forutsettes å inngå i prosjektet.</p> <p>Forutsetter at det benyttes kartgrunnlag som viser vedtatt regulering / framtidig vegsituasjon (jf. Bjørvika) i den videre planprosessen.</p>	<p>Plan for massedisponering er igangsatt. Gjennom detaljplan og valg av drivemetode for tunnel vil en få oversikt over behov både for varig deponi og mellomlager. Deponiområder utenom anleggsområder og eksisterende steinbrudd vil bli regulert</p> <p>Konsekvenser for veg- og kollektivtrafikk i anleggsperioden tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Blir ivaretatt i prosjekteringen.</p>
--	---

NVE	Tiltakshavers kommentarer
<p>Grunnvann Tunneltraseer på vurderes i forhold til påvirkning av grunnvannstanden i områdene. Reg.plan / KU må i så fall beskrive hvordan grunnvannet blir berørt, konsekvenser og eventuelt avbøtende tiltak. Det bør også komme fram i planen dersom grunnvannstanden ikke blir berørt.</p> <p>Vassdragsforhold Viktig at reg.plan / KU beskriver alle tiltak som vil komme i berøring med vassdrag ve framføring og/eller midlertidig i anleggsperioden, både med hensyn på nåsituasjonen i vassdraget, teknisk utførelse, konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak. Minner om sikkerhet i forhold til 200-års flom. Krav må stilles til bygge- og anleggsperioden med hensyn til vassdragsmiljøet. Spesielle hensyn må tas til vassdrag som er vernet mot kraftutbyggingsformål.</p> <p>Forholdet til vannressursloven § 20 Minner om forholdet til vannressursloven § 20, og at den åpner for at en godkjent reguleringsplan kan erstatte konsesjon. Dette forutsetter grundige vurderinger av tiltakene. NVE mener at behandling av slike tiltak bør kunne ivaretas gjennom utarbeiding av reguleringsplanene, under forutsetning av en god planprosess og tilstrekkelige utredninger. Viser til deres retningslinjer: NVE 1/2008.</p>	<p>Ved den tekniske planlegging legges til grunn tetningstiltak som skal sikre at tunnelen ikke lekker mer enn 4- 8 l/sek pr. 100m. Dette er i praksis tett tunnel.</p> <p>Overvåkningsprogram for grunnvannstanden blir tatt inn som del av MOP. Konsesjonskrav vil bli avklart i fbm. detaljplan og MOP. Tilstandsbeskrivelse, risikovurdering og kontroll-/overvåkningsprogram gjennomføres i forbindelse med detaljplan og utarbeidelse av MOP.</p> <p>Tas til etterretning.</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 19 av 59
--	---	--

NSB	Tiltakshavers kommentarer
<p>Vil understreke viktigheten av en rasjonell planprosess, som gjør at Follobanen kan ferdigstilles så raskt det teknisk og bevilgningsmessig er mulig.</p> <p>Kapasitet og driftsmessig robusthet er viktige hensyn for NSB. Viser til brev av 06.02.2006 om forslag til innføring av det nye dobbeltsporet.</p> <p>Forutsetter at anleggsdriften i minst mulig grad vil forstyrre den daglige togtrafikken.</p>	Tas til orientering

Oslo kommune, Brann og redningsetaten og Nordre Follo brannvesen.	Tiltakshavers kommentarer
<p>Brann- og redningsetaten i Oslo og Nordre Follo brannvesen avholdt den 26.01.2010 møte om prosjektet med bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Ved møtet ble det diskutert forskjellige sikkerhetsaspekter omkring valg av tunnelprofil/antall tunnellopp, drivemetode og trase/etablering av dagsone.</p> <p>Vurderingene omkring en toløpstunnel baseres på en forutsetning om at de to tunnellopene blir brannteknisk atskilt med slusekonstruksjoner.</p> <p>Begge brannvesen vurderer at det er tungtveiende sikkerhetsargumenter for at tunnelen må utføres som en boret toløpstunnel og med en dagsone eller tilsvarende som bygges utenfor tettbebygd område. En slik løsning gir best sikkerhet i fht. Brann og eksplosjon, transport av farlig gods, viljestyrte handlinger, ras i tunnel og togavsporing.</p> <p>Innføringsalternativ A til Oslo S vurderes som det beste for rednings- og sløkkemannskaper.</p> <p>Tunnelen bør gis flatest mulig vertikal kurvatur mht. sikkerhet mot ulykker på Oslo S.</p> <p>Planprogrammet må omfatte behovet for beredskapsplasser ved tunnelmunninger og ved de tverrslag som etableres fra tunnelen.</p> <p>Toløpstunnel vil også gi store fordeler ved:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redusert behov for riggområder og terrenginngrep for etablering av tverrslag til tunnelen. - Reduserer/eliminere støy, forurensning og muligheter for ulykker med anleggstrafikk i lokalmiljøene i byggeperioden. - Boring som drivemetode gir god beskyttelse mot vanninntrenging i tunnelen. - Mindre/ingen rystelser ifm. sprengning og evt. skader dette kan medføre. <p>Bemerkningen videre gir grundig begrunnelse for totalvurderingen fra brannvesenet.</p> <p>Det vises til Veiledning for saksbehandling ved brannsikring av jernbane- og banetunneler, utgitt av Statens jernbanetilsyn og</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 20 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap i 2005.	
--	--

2.2 Organisasjoner og næringsliv

Høyhastighetsringen AS v/ Jon Hamre	Tiltakshavers kommentarer
<p>Høyhastighetsringen (HHR) er et utviklingsselskap som jobber med hvordan et norsk høyhastighetssystem kan bygges ut og trafikkeres. I den forbindelse har vi synspunkter på hvordan prosjektet Oslo – Ski bør utformes og hvordan sammenhengen kan være mellom dette prosjektet, videre dobbeltspor på Østfoldbanen, og tilslutt Europabanen som binder Oslo og Norge til kontinentet.</p> <p>Oslo – Ski må bygges slik at høyhastighetstog kan ha optimal akselerasjon og nedbremsing på strekningen. Det betyr at trafikk til/fra Ski legges i avvik når Europabanen er ferdig. Knutepunktet må ligge nord for Ski stasjon, noe vårt forslag til lokalisering av Europabanen er tilpasset.</p> <p>Vårt perspektiv er korteste vei gjennom Indre Østfold med trase mellom Ski og Kråkstad.</p> <p>Vi har laget en fullstendig rutemodell for Østlandet, i tillegg til ruteplanen for de nasjonale forbindelsene for å teste kapasiteten på Oslo S og gjennom Oslotunnelen. Dette arbeidet har inkludert Østfoldbanen og vårt funn er at en fire-spors innføring på Oslo S er unødvendig. Verken Oslo S, eller Oslotunnelen har kapasitet som er tilpasset en utnyttelse av fire spor fra Østfold i tillegg til Gardermobanen, Hovedbanen og Oslotunnelen. I forbindelse med denne uttalelsen har HHR laget en analyse av en mulig kapasitetskabal for Oslo - Ski og Oslo S. Studien er tilpasset den rutemodellen vi har utviklet for all togtrafikk gjennom Oslo S.</p> <p>Tabellen viser en trafikk situasjon der tilbud og kapasitet er fordoblet i forhold til i dag. Legger vi til reservene som ligger i maks tog lengde vil systemet ha kapasitet til en tredobling av trafikken på Østfoldbanen. Det burde holde i mange tiår ennå. Diskusjonen omkring innføring på Oslo S må ses sammen med Oslotunnelen og Oslo S sin funksjon. Et nytt sporsystem og ny hovedstasjon vil være enormt komplekst og kostbart prosjekt som må prioriteres opp mot behov andre steder i landet. HHR mener derfor at man må utnytte eksisterende kapasitet optimalt gjennom gode ruteplaner og at det kan fungere tilfredsstillende i mange tiår fremover.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Jernbaneverket har igangsatt utredningsarbeider for Høyhastighetsbaner og Intercity-triangelet på Østlandet.</p> <p>Jernbaneverkets utredning viser at det er helt nødvendig med 4 spor helt inn til Oslo S for å oppnå tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet i togtrafikken.</p> <p>Jernbaneverket har igangsatt et utredningsprosjekt som skal se på kapasiteten gjennom Oslo og løsninger for nye forbindelser i Oslo – området ("Oslo-avet").</p>

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 21 av 59</p>
--	---	--

Norsk forening mot støy	Tiltakshavers kommentarer
<p>Støtter anbefalingen av alternativ I4 (ingen stopp underveis) fordi K3 (Follobanen innom Kolbotn) anslås å koste 2,3 mrd kr mer, og likevel bare vi gi ca 3,6 % flere passasjerer.</p> <p>Follobanen i tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Togene vil neppe kunne passere Ski stasjon i stor fart, men dersom de allikevel kan det vil dette medføre betydelig støy. - Tunnelen bør vurderes forlenget under Ski stasjon. - Høyhastighetstog støyer i det de går ut av en tunnel. Med tunnel også under Ski stasjon blir det færre tunnelåpninger. <p>Daglinje-alternativet vil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gi mer støy, særlig ut av tunnelen i høy fart. Legger dessuten beslag på verdifulle arealer. - Ligge innenfor Markagrensen som betydelig barriere. - Komme svært nært Ljanselva og Gjersrudbekken - Gi mer stigning, slik at tunge godstog må bruke mer energi og vil støye mer. - Sikkerhetsargumentet (s. 27) virker svakt fordi høyhastighetslinjer har vist seg svært trafikksikre. - Innføring til Ski bør legges østenfor dagens Østfoldbane hvis dette ikke fordyrer prosjektet, pga minst mulig inngrep på dyrket mark. - Ved innføring til Oslo må hensynet til Gamle Oslos ønsker om minst mulig barrierevirkning, og en senere Bryndiagonal og en ny Oslotunnel ivaretas. <p>Mener at med de kostnader som er forbundet med jernbaneutbygging, er naturlig å se Follobanen i sammenheng med det kraftige løftet for lokal og regional togtrafikk. Med antatt levetid på 100 år bør traseen dimensjoneres for minst 300 km/t. Dimensjoneringen gjelder kurveradier, tunnelens bredde og avstand mellom spor.</p> <p>Gjennomføring av dette kraftige løftet vil gjøre toget til en viktig konkurrent med fly, bil og tungrafikk. Togselskapene bør derfor kutte kjøretiden med mer enn antydnet på side 27. 45 minutter mellom Oslo og Fredrikstad i 2040 er for lite ambisiøst.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Hastighetsprofil 300 km/t kan ikke utnyttes for tiltaket Follobanen mellom Oslo S og Ski.</p> <p>Ikke relevant for tiltaket.</p>

Sørmarkas venner v/ Alison A Schjetne	Tiltakshavers kommentarer
<p>Trasealternativene passerer viktige og sårbare deler av Sørmarka både i og utenfor Markalovens grenser. Området fra Grønliåsen til Langhus er nærfriluftsområde for titusener av mennesker og innfallsport til markaområdene lenger øst. Denne delen er allerede sterkt berørt av inngrep. Vassdragene har store forurensningsproblemer og badevannskvaliteten i Kloppa og Tusse er faretruende dårlig.</p>	<p>Tas til orientering</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 22 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>Dersom kvalitetene i dette område reduseres ytterligere har det negativ konsekvens for friluftslivet for mange mennesker.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daglinje ved Taraldrud må unngås - Massedeponier o.l kan ikke lokaliseres slik at de påvirker vassdragene. - Velg den utforming av bane som gir minst terrenginngrep for riggplasser, rømningsveier etc. - Tverrslag må trekkes ut av markaområdene og i størst mulig grad direkte til eksisterende anlegg og transportveier. <p>Disse hensynene må veie tungt i forhold til anleggskostnad.</p> <p>Ønsker å være aktivt med i planarbeidet.</p>	
--	--

Bærekraftig Follo v/ Sylvi O Samstag	Tiltakshavers kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> - Anbefaler alternativ med dyp tunnel, slik at toget kommer opp i dagen så nær Ski stasjon som mulig og at dagstrekning på Taraldrud unngås. - Anbefaler at prosessen kvalitetssikres med tanke på tilgjengelige ressurser før det endelige valg gjøres. <p>Ulemper ved dagstrekning Taraldrud:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Støy ved eksisterende bebyggelse, friluftsliv, vannforvaltning (hindre ytterlige forurensning av Assuren og bekkene mot Gjersjøen da disse vassdragene allerede er meget forurenset). - Dagstrekning på Taraldrud vil kreve dispensasjon fra Markaloven, anbefales ikke. - Hinder for viltet, er enig i betenkningen beskrevet i planforslaget s. 100. - Bærekraftig utvikling anbefales og nærhet til turterreng er viktig. <p>Ulemper ved dagstrekning Langhus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbefaler at toget kommer opp i dagen så nær Ski stasjon som mulig - Er enige i fordelene planprogrammet beskriver for kortest mulig dagstrekning. 	<p>Tas til orientering</p>

Norges Naturvernforbund	Tiltakshavers kommentarer
<p>Det nye dobbeltsporet må ses på som et ledd i en moderne høyhastighetsbane fra Oslo S mot kontinentet. Viktig å huske at denne banen ikke har sitt sørlige endepunkt på Ski.</p> <p>Problem at Ski stasjon ikke kan passeres i hastighet høyere enn 130 km/t pga krapp sving etter stasjonen. Det er også hastighetsbegrensninger ved Ås og Vestby. Slik banen ligger er det ikke mulig på noen fornuftig måte å rette ut disse svingene. Det er neppe sannsynlig eller fornuftig å bygge separat høyhastighetsbane gjennom Østfold, i tillegg til nytt</p>	<p>Follobanen bygges til Ski og kan være første etappe på en høyhastighetsbane til kontinentet.</p> <p>Jernbaneverket har igangsatt utredningsarbeider for Høyhastighetsbaner og Intercity-triangelet på Østlandet.</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 23 av 59
--	---	--

<p>dobbeltspor. Det er viktig at Follobanen anlegges slik at hastighetsbegrensningen gjennom Ski kan unngås uten at det krever en ny, separat høyhastighetsbane gjennom Østfold. Som et byggetrinn 2 burde Follobanen forlenges fra et sted like nord for Ski til et sted like sør for Vestby. Da unngås hastighetsbegrensningene, i tillegg til at kapasiteten i banesystemet økes vesentlig. Viktige stasjoner som Ås og Vestby kan da tilbys f.eks kvartersruter, uten at dette forstyrrer høyhastighetstog, regiontog og godstog. Viktig at et slikt byggetrinn vil avgrense fra Follobanen så langt sør at det ikke blir nødvendig med ”dobbel” utbygging over lengre strekninger. Også viktig at mulige avgreiningpunkter nord for Ski innarbeides i planene for Follobanen slik at det blir mulig å etablere byggetrinn 2 med gjennomgående høy hastighet uten vesentlige konsekvenser for togtrafikken i anleggsperioden samtidig som det tas hensyn til lokale naturkonsekvenser.</p> <p>Alternativt til å forlenge Follobanen kunne være at Ski stasjon bygges ut slik at passering i 250 km/t blir mulig, kombinert med delstrekninger sør for Ski. Anses som lite realistisk pga bebyggelse sør for Ski. Den vil heller ikke gi den økte kapasiteten som oppnås gjennom forlengelse av Follobanen til Vestby.</p> <p>Østfoldbanen: For Østfoldbanen sørover må Stortingets krav om minste hastighet på 250 km/t ivaretas. Nye stasjoner for høy hastighet anlegges som bystasjoner . Hvis ikke må alternative løsninger for byene i Nedre Glomma-regionen vurderes. F.eks at banen følger dagens korridor mellom Moss og Fredrikstad og derfra legges i ny linje til Skjeberg/Ingedal og videre mot Halden. I så fall vil dagens bane beholdes for regiontog og godstog og eventuelle lokaltog. Det nye høyhastighetssporet vil få tett togtrafikk mellom Follo og Nedre Glomma – regionen. Blanding av ulik togtrafikk vil begrense kapasiteten. Det er derfor en stor fordel at Østfoldbanens østre linje rustes opp. Forutsetter også at Stortingets krav til hastighetsstandard også innfris for det planlagte dobbeltsporet gjennom Moss.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Ikke relevant for denne planen.</p>
--	--

For Jernbane v/Kjell Erik Onsrud	Tiltakshavers kommentarer
<p>Det er svært viktig at Follobanen utformes slik at det blir mulig å bygge videre på den med gjennomgående høyfartsstandard.</p> <p>Prosjektet bør utrede mulighetene for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Å bygge om traseen fra og med Ski st. og sørover for minst 250 km/t - Å gjøre innkjøringen til Ski st. fra nord til en avgreining og se på mulige traseer for videre høyfartsstandard som går utenom Ski, Ås og Vestby. <p>For å øke lokaltilbudet til Ås og Vestby kan man:</p>	<p>Jernbaneverket har igangsatt utredningsarbeid for Høyhastighetsbaner og Intercity-triangelet på Østlandet.</p> <p>Ikke relevant for denne planen.</p> <p>Er muliggjort.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 24 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> - Skille ut raske persontog/noen godstog på en egen bane - Begge stasjoner fikk fire spor, to til plattform og to til passerende - Å betjene Ås og Vestby med kombibaner som kjører av jernbanesporet og inn på lokalt banenett. <p>Alt dette bør utredes på hovedplannivå.</p> <p>Mot innkjøringen til Oslo S er det viktig at muligheter for avgreining mot øst og nord blir utredet (Bryndiagonalen, Romeriksporten).</p> <p>Bryndiagonalen vil spare tid og energi for godstogene og gi mulighet for mer direkte personreiser mellom sør og øst/nord. Dersom Nittedalsbanen også realiseres vil Bryndiagonalen også gi mulighet til å kjøre fra sør rett mot nord og vest og omvendt utenom Oslo S og Oslotunnelen. Dette vil skape viktige nettverkseffekter og avlaste belastet infrastruktur.</p> <p>Planlegging, finansiering og gjennomføring av Kolbotn stasjon bør inngå som en del av Follobaneprosjektet, som kompensasjon til Oppgård kommune.</p> <p>Vil advare mot et tidspress som vil gå ut over kvaliteten.</p>	<p>Ligger utenfor denne planen.</p> <p>Vil bli nærmere presisert i planprogrammet.</p> <p>Gjennomføres som eget prosjekt.</p>
--	---

Norsk Bane	Tiltakshavers kommentarer
<p>Viser til anmodning til Jernbaneverket 11.01.10 om å utarbeide et annet planprogram enn det som da avtegnet seg som forslag til planprogram. Har også sendt detaljerte illustrasjoner 25.01.10 til Samferdselsdepartementet med kopi til Jernbaneverket, for å tydeliggjøre behovet for et nytt planprogram. Notatene ligger som vedlegg til uttalelsen.</p> <p>Kan ikke se at noen av innspillene er kommentert eller fulgt opp i planprogrammet. Mener at Jernbaneverkets forslag på mange viktige punkt er et brudd på Stortingets forutsetninger, slik de ble vedtatt for framtidige baneprosjekter generelt og for Oslo – Ski spesielt.</p> <p>Viser til Stortingets vedtak fra i fjor vedrørende en hastighet på minimum 250 km/t på framtidig høyhastighetsnett, og at det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regiontog og godstrafikk. Stortinget fremhevet viktigheten av å planlegge strekningen Oslo – Ski ”som ein lekk i heilskapleg strategi for den nye Østfoldbanen” og som ”ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høgfarstlinje for å kunne oppnå eit best mogleg traseval uten flaskehalsar og unødvendige fartsavgrensningar”.</p> <p>Ser ikke at noe av dette vil være oppnåelig dersom Jernbaneverkets planprogram legges til grunn for videre arbeid. Påstand om at Oslo – Ski vil utgjøre første etappe i utbyggingen av en høyhastighetsbane til Europa er villedende. Samtlige trasealternativer i planprogrammet for Oslo – Ski krever at</p>	<p>Tiltaket er definert i NTP 2010-2019.</p> <p>Ligger som premiss for plan- og utredningsarbeidet i planprogrammet.</p> <p>Trase sør for Ski er ikke en del av denne planen. Eventuell høyhastighetsbane kan ha avgreining nord for Ski stasjon.</p>

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 25 av 59</p>
---	--	--

<p>togene reduserer hastigheten til 130 km/t både like sør for Ski stasjon, ved Ås og ved Vestby. Tog fra Oslo mot sør vil ikke oppnå 250 km/t noe sted på den planlagte strekningen.</p> <p>Planprogrammet vil bli et nytt eksempel på at bit-for-bit-planlegging uten helhetlig strategi som resulterer i flaskehals, unødvendige hastighetsbegrensninger og et alt for dårlig togtilbud.</p> <p>Man kan ikke først bygge Oslo – Ski og så i ettertid finne løsninger for høyhastighetstog, f.eks med en parallell bane som legges utenom flaskehalsene ved Ski, Ås og Vestby.</p> <p>Høyhastighetsbanen må bygges først. Den stive linjeføringen for en slik bane gir bare noen få trasealternativer i det aktuelle, svært følsomme området. Disse må avklares nå, ikke siden.</p> <p>Norsk Bane har undersøkt dette meter for meter og kan dokumentere i detalj at det ikke finnes noe alternativ for en høyhastighetsbane som med enkle tiltak kan kombineres med noe av Jernbaneverkets trasealternativer, spesielt mellom Vevelstad og Ski. Milliardinvesteringene i en firespors jernbane med flere planskilte forgreininger vil være bortkastet.</p> <p>Det er tvilsomt om Jernbaneverkets planer for ombyggingen av Ski stasjon er hensiktsmessige.</p> <p>Dersom planprogrammet ikke erstattes av hensiktsmessige planforutsetninger, vil en etter byggingen måtte innstille togdriften i lengre tid for å på nytt gjennomføre et meget krevende anleggsarbeid i et av Norges mest verdifulle jordbruks-, natur- og kulturlandskaper. Er uansvarlig og sterkt kritikkverdig å legge dette planprogrammet til høring uten å ha undersøkt noen av de mest sentrale planpremissene.</p> <p>Med dette planprogrammet vil milliardinvesteringene i ny bane Oslo – Ski bare gi svært begrensede gevinster for reisende mellom stasjonene langs Østfoldbanen nord for Ski. Reisetiden bli like lite konkurransedyktige som nå. For mange som er bosatt i de søndre delene av Oppegård kommune eller i Ski kommune nord for Ski vil det være mindre ugunstig å kjøre bil fra hjemstedet til Ski stasjon og ta toget derifra til Oslo enn å vente på lokaltoget på Østfoldbanen.</p> <p>Dersom planprogrammet legges til grunn for videre planlegging, vil en forspille store muligheter til en kraftig forbedring av togtilbudet i hele regionen.</p> <p>I forslag til Planprogram heter det at en har vurdert å legge Follobanen nær Østfoldbanen ved Kolbotn. Denne vurderingen er ikke annet enn en sammenligning av to uhensiktsmessige forslag. Formålstjenelige løsninger, f.eks- en sporforbindelse som gjør det mulig å kjøre tog Oslo – Kolbotn på Follobanen og videre sørover på Østfoldbanen, slik at reisetidene mellom Oslo og samtlige stasjoner fra Kolbotn og sørover blir reduserte med ca 10 minutter, er ikke vurdert i det hele.</p>	<p>Jernbaneverket har igangsatt utredningsarbeider for Høyhastighetsbaner og Intercity-triangelet på Østlandet.</p> <p>Ski stasjon omfattes av egen godkjent reguleringsplan.</p> <p>Utbyggingen av Follobanen vil ikke påvirke Østfoldbanen i vesentlig grad, da store deler av det nye dobbeltsporet vil gå i egen tunneltrase.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	---

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 26 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>Forventer at Jernbaneverket følger opp Stortingets vedtak om et flerbrukskonsept og legger fram et nytt planprogram der slike muligheter gis en reell vurdering.</p> <p>Viser til tidligere løsninger; høyhastighetsbanen Oslo – Stockholm, avvikling av godstrafikk på Follo- og Østfoldbanen, for banekapasitet sør for Ski og for gods- og persontogtrafikken mellom Alnabu / Gardermoen og Follo / Østfold / Sverige og Mellom – Europa.</p> <p>Jernbaneverkets forslag til planprogram må avvises. Et nytt forslag, basert på helt andre forutsetninger, må utarbeides omgående.</p>	<p>Jernbaneverket forholder seg til vedtak gitt i NTP 2010 – 2019.</p> <p>Tiltaket er definert i NTP 2010-19 og planlegges og utredes videre i henhold til Stortingets vedtak.</p>
--	--

NHO Oslo og Akershus	Tiltakshavers kommentarer
<p>Et forbedret kollektivsystem er en avgjørende betingelse for et effektivt arbeidsmarked og en regionutvidelse, som både næringsliv og arbeidssøkere kan ha glede av. Et godt kollektivsystem må ha god kapasitet, høy frekvens og god regularitet.</p> <p>Behovet for Follobanen er der allerede i dag. Derfor bør Follobanen bygges så raskt som mulig.</p> <p>Har engasjert Bjørn Sund, Advansia, for å gi en faglig vurdering av mulighetene for å forkorte den samlede gjennomføringstiden. Notatet ligger vedlagt. Rapportens konklusjon er at ved optimal fremdrift for planlegging og bygging, og hensiktsmessig organisering med en egen prosjektorganisasjon og bruk av eksternt kompetanse bør det være mulig å ferdigstille dobbeltsporet 2,5 – 3 år tidligere enn forutsatt i Jernbaneverkets planer.</p> <p>Vil primært anbefale en statlig regulering, subsidiært at SD fastsetter trasealternativ, og at det deretter utarbeides reguleringsplaner i hver kommune, og med sterke og forpliktende fremdriftsplaner.</p>	<p>Rapporten er gjennomgått, og påstandene er ikke tilstrekkelig underbygget. Forutsatt framdrift kan ikke gjennomføres innenfor lovpålagt saksbehandling og krav om kvalitetssikring av store infrastrukturtiltak.</p> <p>Tas til orientering.</p>

LO Oslo	Tiltakshavers kommentarer
<p>Viser til Jernbaneverkets egen informasjon</p> <p>Start på høyhastighetsforbindelse til Europa</p> <p>LO støtter Follobaneprojektet. Mener det haster og at det burde være mulig å gjennomføre på kortere tid enn planleggerne legger opp til, helst innen utløpet av 2015. For å muliggjøre dette må det benyttes moderne tunneldriving med TBM samt finansiering som gjør det mulig å fullføre prosjektet i et strekk, uavhengig av statsbudsjett-finansiering fra år til år. Dette kan skje etter samme modell som for Botniabanen i Sverige med:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En statlig garanti/fullårsordning via statslån - Ved en lønnsomhetsvurdering etter standarden i andre nordiske land. 	<p>Tas til orientering.</p>

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 27 av 59</p>
--	---	--

<p>- Som konsekvens av at man ser på utbyggingen som en investering i samfunnets infrastruktur.</p> <p>Utbygging av Follobanen er en investering med betydelig gevinstpotensial i andre deler av samfunnet. Utviklingen av samferdselsinfrastrukturen i Oslo og Østlandsregionen er dels forankret i Nasjonal transportplan, dels Oslopakke 3. LO i Oslo mener Jernbaneverket kan etablere en prosjektorganisasjon under egen styring, men med en fullfinansieringsordning finansiert gjennom vedtak i Stortinget. Det er verken ønskelig eller formålstjenlig å etablere et aksjeselskap utenfor JBV til etablering og drift av Follobanen. LO i Oslo er skeptisk til bruk av OPS.</p> <p>Gods fra veg til bane Som Jernbaneverket også understreker burde Follobanen være ferdig utbygd når Alnabruterminalen står klar. Det er en forutsetning for at JBV's godstogstrategi og Stortingets vedtatte klimapolitikk med mer gods fra vei til bane, skal bli mulig å realisere. Slik framdriften nå er planlagt vil Alnabruterminalen være bygget ut omtrent samtidig med at planlegging for Follobanen fullføres.</p> <p>Er bekymret for at statsbudsjettforberedelse skal ligge 2 milliarder bak planlagt framdrift. Pga mye snø og kulde har mye godstransport gått over fra bane til veg, stikk i strid med politikken. Sterkere trykk på utbyggingen er altså nødvendig for å møte klimautfordringene og få fram folk og gods i et av landets tettest befolkede områder.</p> <p>Sammenføyning Å kunne nå målsettingen om mer gods på bane er en forutsetning for å oppnå målsatt reduksjon i utslipp av klimagasser. 100 % kapasitetsutnyttelse på Østfoldbanen tilsier at dagens bane ikke har plass til flere godstog uten at persontog tas ut av rute.</p> <p>Viser til NTP strategi i kapittel 8.2, samt s.53 i Planprogrammet som sier: "Det vil ikke bli betydelige endringer for godstrafikken før Bryndiagonalen realiseres. Bryndiagonalen er ikke en del av tiltaket nytt dobbeltspor Oslo - Ski". Dette vil altså innebære at dobbeltspor til Alnabruterminalen ikke bygges ut før i neste NTP-periode. Dette framstår for oss som uakseptabelt. Bryndiagonalen må inkluderes i Oslo – Ski-utbyggingen. Om ikke det skjer, innebærer det at godstrafikken på vei over svenskegrensen øker ytterligere, med kraftig økning i så vel klimautslipp som trafikkbelastning i Østlandsregionen. Ved utelukkelse av Bryndiagonalen fra Planprogrammet vil investeringene og Alnabruterminalen ikke komme til sin fulle rett. Dette får konsekvenser både for jernbanen og for samlasterne som forventes å investere opp mot økt kapasitet på jernbaneterminalen – investeringer som forlengst er satt i gang.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Bryndiagonalen er ikke en del av tiltaket Follobanen. Det skal vurderes og tilrettelegges i fjell for en eventuell fremtidig avgrensning fra Follobanen. Bymessige og regionale virkninger må eventuelt utføres som egen utredning/prosjekt.</p>
--	--

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 28 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

<p>Reguleringsplanarbeidet LO i Oslo har erfart at Plan- og bygningsetaten i Oslo ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til de nasjonale føringene som legges til grunn i høringsprosessen. Prosessene har tatt lengre tid enn det som rimelig er.</p> <p>Siden utbyggingen av Follobanen bør gjennomføres så raskt som råd, foreslår vi bruk av statlig reguleringsplan. Det går an å kombinere en statlig reguleringsplan for utbyggingen med god kommunikasjon og dialog med viktige brukergrupper som blir berørt. Kapittel om informasjon, samarbeid og medvirkning viser en overdreven optimisme for at publikum vil få tilfredsstillende informasjon gjennom massemediene. Arbeidslivet er utelatt som bruker- og interessegruppe.</p> <p>Konklusjon: LO i Oslo er opptatt av en raskest mulig utbygging av Follobanen, og mener at det i prosessen må tas hensyn til både person- og godstrafikk. Anbefaler at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bryndiagonaler med dobbeltspor til Alnabru inkluderes i utbyggingen. - Statlig reguleringsplan (alt. 2), men med vekt på tilbørlig kommunikasjon med berørte brukergrupper (også lokalt og nasjonalt arbeidsliv) så vel i henhold til lovpålagt kommunikasjon som til god informasjonsskikk. - Valg av trase for tunnelen Langhus – Gamlebyen som i størst mulig grad tar hensyn til dobbeltspor til Alnabru, og i minst mulig grad berører Middelalderparken. - Prosjektorganisering som statsfinansiert prosjekt under JBV uten bruk av OPS (etter samme modell som for Alnabru containerterminal) og med målsetting å fullføre utbyggingen innen utgangen av 2015. 	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Bryndiagonalen er et eget prosjekt. Tas til orientering</p> <p>Avgreining for Bryndiagonalen er ivaretatt.</p> <p>Follobanen har egen budsjettpost i statsbudsjettet, framdrift er fastsatt i NTP 2010 – 2019.</p>
---	---

2.3 Private

Alexander Savert	Tiltakshavers kommentarer
<p>Hvis banen bygges i tunnel på hele strekningen kunne en ved to – løpstunnel lage en nødstasjon halvveis, hvor tog kan stanse ved plattform (f.eks ved brann). Reisende forlater toget og går inn i et brannsikkert oppholdsrom hvorfra folk etter hvert får videre til den andre plattformen for å bli plukket opp av tog i møtende retning. Viser til den nye Gotthard basetunnelen i Sveits hvor denne byggemåten er brukt.</p> <p>Vurdering av ny tunnel mot vest, under Oslo sentrum, er livsviktig for fremtiden. Mener at det ikke kommer frem hvilken løsning Jernbaneverket har tenkt seg forbi Ski ved senere utbygging. Dette må tas med</p>	<p>Tas til orientering.</p>

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 29 av 59</p>
--	---	--

<p>fra starten av for å unngå problemer og ekstraavgifter senere. Å kjøre gjennom Ski, langs plattform, med redusert fart er uakseptabelt for moderne jernbaner.</p> <p>Støynivå gjennom Ski endres pga høyere fart på togene, og bør tas med i vurderingen framover.</p> <p>Foreslår at det kan bygges en kulvert under den nye plattformen på Ski. Må se på koblingen mellom Oslo og Europa.</p> <p>Neste skritt kan bli ”Pilotprosjekt Europabanen”. Lag ambisiøse planer for fremtiden nå, både til utland og senere innenriks, få ned skadelige utslipp fra fly- og veitrafikk, i tråd med politiske miljøløfter.</p>	
--	--

Per Tyridal	Tiltakshavers kommentarer
<p>Mener at det foreliggende planprogram for Oslo – Ski blir for snevert. Den nye Follobanen skal også brukes av tog på det som kalles Europabanen, høyhastighetsbane fra Oslo mot Gøteborg. Follotunnelen må planlegges og bygges som en moderne dobbeltsporet jernbane mot Europa. Follotunnelen og dens sydlige ende må utformes slik at høyhastighetslinjen blir hovedsporet dimensjonert for minst 250 km/t, mens Ski stasjon betjenes med avviksspor.</p> <p>Det må ikke skje at all fremtidig jernbanetraffikk skal gå gjennom Ski stasjon og en tunnel syd for Ski som begrenser hastigheten til 130 km/t.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 30 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

3 Sammendrag av høringsuttalelser med tiltakshavers kommentarer – Oslo

3.1 Offentlige instanser

Oslo kommune v/Byrådsavdeling for byutvikling	Tiltakshavers kommentarer
<p>Oslo kommunes ved har Byrådsavdeling for byutvikling uttalelse avgitt uttalelse basert på uttalelser fra Plan- og bygningsetatens og 19 bydeler og etater. Det bemerkes at planprogrammet slik det foreligger vurderes å være tilfredsstillende i forhold til formelle utredningskrav og at utvalgte utredningstema vurderes som dekkende i forhold til tiltaket og hva som er beslutningsrelevant.</p> <p>Oslo kommune forutsetter at følgende tillegg og presiseringer innarbeides i det endelige planprogrammet som skal fastsettes av Samferdselsdepartementet.</p>	
<p>Oslo kommune bemerker at gjennomføringsmodellen der Oslo kommune gjennomfører arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning på vanlig måte foretrekkes som modell for videre planprosess.</p>	Tas til orientering.
<p>Områdeplan er den mest hensiktsmessige plantypen for Oslos del av prosjektet. Endelig avgjørelse om plantype feltinndeling og eventuell inndeling av inner- og ytterstrekning bør finne sted i løpet av høsten 2010.</p>	Tas til orientering.
<p>Reguleringsplan for Ljanselvadalen (S-3986) må omtales og tas hensyn til i planprogrammet.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Hafslunds planer om biokraftverk på Klemetsrud og pågående planarbeid for Sørliveien-Grønmo må omtales med tanke på å få til koordinering av prosjektgjennomføring.</p>	Tas til orientering.
<p>Friluftsetatens igangsatte regulering av restareal i Konowsgate gnr 233 bnr 259 til grønnstruktur må omtales i B.4.3 under pågående planprosesser.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Samferdselsetatens arbeid med reguleringsplan for Bispegata og planer for Dronning Eufemias gate må omtales i planprogrammet.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Idrettsetatens planarbeid knyttet til etablering av ny skytebane samt idrettshall på Åsland må omtales i planprogrammet.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Vann- og avløpsetatens planinitiativ for utvidelse av Bekkelaget renseanlegg bes omtalt under pågående planarbeid.</p>	Tas inn i planprogrammet.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 31 av 59</p>
---	--	--

<p>Ut fra foreløpige opplysninger anbefaler Oslo kommune at JBV velger en løsning med to enkeltsporede tunneler som drives med tunnelboremaskin fremfor sprenging. Bakgrunnen for dette er i hovedsak; boring krever færre tverrslag og bare ett riggområder, færre nødutganger, mindre arealkrevende ift dobbeltsporet tunnel som krever mer areal til anleggsområder og tverrslag, færre potensielle arealkonflikter, lettere å oppfylle kravet til universell utforming ift rømningsveier ved evakuering mellom to tunneler.</p> <p>Det anbefales en løsning som gir muligheter for overbygning med lokk over Klypen helt frem forbi Mariakirken og kommunen anser det som positivt dersom det er mulig å reetablere helt eller delvis middelalderterreng på lokket lengst mulig sørover. Samtlige trasealternativer gjennom Klypen kommer i konflikt med kommunens målsetting om å gjenåpne Alna fra Dyvekes bro til Middelalderparken.</p> <p>Temaet gjenåpning av Alna bes behandlet grundigere i planprogrammets beskrivelse av hvordan Alna miljøpark skal vurderes i konsekvensutredningen.</p> <p>Alternativet med dagstrekning medfører store utfordringer knyttet til Ljanselva og Gjersrudbekken i anleggsperioden. Dagsonen kan også medføre permanent jernbanestøy i området med ulemper for befolkningen på Bjørndal. Oslo kommune mener at dersom dagsone ikke gir sikkerhetsmessige fordeler så vil alternativet med dyp tunnel uten dagsone være å foretrekke.</p> <p>Støyutredningen må uansett fange opp konsekvensene av dagsone for berørt befolkning i Oslo.</p> <p>Oslo kommune er skeptisk til innføring til Oslo S som medfører demontering og remontering av ruinene i Minneparken. Foreløpig anses den beste løsningen totalt sett for kulturminnene og vedtaksfredete bygninger i området å være Alternativ B – Loenga 3. Det anbefales at splittingen av spor mot buttspor og gjennomgående spor skjer nærmest mulig Oslo S. Det må gjennomføres flere utredninger før kommunen kan ta endelig stilling de ulike alternativene for innføring til Oslo S.</p> <p>Utredning av fremtidig Bryndiagonal bør igangsettes snarest mulig. Utredningen bør omfatte både trasé og konsept, herunder arealbehov og samspill med eksisterende og nye boligområder. Det vises til planprogram for Breivoll/Alnabru som planlegges fastsatt av Oslo kommune høsten 2010.</p> <p>Forslag til tilføyelser og presiseringer til selve utredningsprogrammet: Sammenlikningsgrunnlaget/0-alternativet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da lokalisering av Kulturhistorisk museum ikke er valgt er det usikkerhet rundt hva situasjonen vil være i 2025 og om 	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Det vurderes som ikke relevant å operere med flere</p>
--	---

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 32 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>dette vil kunne påvirke valg av løsning for Follobanen. Det bør tas høyde for at dersom lokaliseringsspørsmålet avklares i løpet av reguleringsplanarbeidet for Follobanen, kan det bli nødvendig å justere valgt 0-alternativ. Det kan bli nødvendig med tilleggsutredning knyttet til justering av 0-alternativet.</p> <p>Bryndiagonal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utredningsprogrammet bør kort omtale bymessige og regionale virkninger av en ny Bryndiagonal. <p>Kulturminner og bruk av bygninger i anleggsperioden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Løkkeeiendommer, murgårdsbebyggelse, lokstall og trehusbebyggelse kunne vært klarere nevnt blant annet i kap 4.1 og 5.1. - Byantikvarens anbefalte justeringer til krav om arkeologiske registreringer bes fulgt opp. - Det bes vurdert om tiltaket gir økt mulighet for å utvide barokkhagen i Oslo Ladegård. - Det er vesentlig at Olavsklosteret ikke utsettes for rystelser. Det gjelder også for middelalderborgens ruiner ved Ladegården. Hvelvkjelleren til Ladegården kan ha behov for ekstra sikring under arbeidene med Østfoldbane-kulverten. Disse hensynene må utredes særskilt. - Behov for støydempende tiltak knyttet til kulverten gjennom Minneparken bør avklares. - Ved utredning av overbygning av Klypen bør muligheten for reetablering av Clemens-allmenningen utredes. - Rystelser og støy i forbindelse med bruk av tunneler og kulverter bør vurderes også med hensyn til konsekvenser for byggverk og ruiner. - Det må gis klare rammer for størrelse og omfang samt tidsmessige rammer for anleggsarbeidet i Klypen av hensyn til Kulturetatsens tiltak i området. Oslo kommune anbefaler at Kulturetaten involveres i videre planarbeid. - Saxegaarden har jernbanespor på to sider og tiltaket kan skape driftsproblemer i forhold til utleieaktiviteten. Det bes avklart om støy og rystelser blir så store at huset ikke kan benyttes i anleggsperioden. <p>Naturmiljø</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risikoen for negativ innvirkning på vassdragene i form av eventuelle lekkasjer i grunnen og endret grunnvannstand må utredes grundig. 	<p>referansealternativer. KMH er ikke avgjørende for valg av traséalternativ for Follobanen.</p> <p>Bryndiagonalen er ikke en del av tiltaket Follobanen. Det skal vurderes og tilrettelegges i fjell for en eventuell fremtidig avgrensning fra Follobanen. Bymessige og regionale virkninger må eventuelt utføres som egen utredning/prosjekt.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p>
---	--

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 33 av 59</p>
---	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Risikoen for vannlekkasjer fra vann og vassdrag inn i tunnelene ønskes tydeligere inn som et eget utredningstema under Miljøfaglige, tekniske og økonomiske forhold s.82. - Det bør nevnes spesielt at lekkasje og endrete fuktighetsforhold i grunnen er en mulig påvirkningsfaktor under Naturmiljø, s.84. - Områder som er viktig for biologisk mangfold systematisert i Friluftsetatens naturdatabase omfattes ikke nødvendigvis av de nevnte planene KDP for blågrønn struktur i Oslos byggesone og KDP Alna miljøpark under Naturmiljø, s.84. I tillegg til naturtypeområder bør også konsekvenser for områder som er kartlagt som viktige for viltet utredes. - Det bør vurderes om andre områdetyper/lokaliteter enn de nevnt på s.87, under ROS-analyse/sårbar fauna og flora, kan bli påvirket av eventuell lekkasje og endrete fuktighetsforhold i grunnen. Biologiske tilleggsregistreringer bør gjennomføres i områder som er kartlagt som viktige for biologisk mangfold og som potensielt kan bli påvirket negativt. - Gamlebyens verdi som nærrekreasjonsområder for befolkningen i bydelen bør komme frem i planprogrammet på s.56 nest siste avsnitt og s.71. <p>Sikkerhet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behov for beredskapsplasser ved tunnelmunninger og tverrslag må utredes som eget tema. <p>Miljøfaglige, tekniske og økonomiske forhold</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør gjennomføres en egen vurdering av hvilke konsekvenser en eventuell dagsone ved Taraldrud vil få for befolkningen på Bjørndal, herunder redusert opplevelseskvalitet i friluftsområdet på grunn av støy og eventuelle barrierevirkninger. - Gamle Oslos belastninger med hensyn til støy og vibrasjoner fra dagens Østfoldbane må tydeliggjøres, s. 82. - Krav til undersøkelser i henhold til forurensingsforskriften bør omtales på s.87. Helse- og velferdsetatens registreringer av forurensing i grunnen i Kværnerdalen må benyttes i arbeidet. - Kostnader forbundet med stenging av gater og eventuell omlegging av kollektivtrafikk, sykkelveier osv bør beskrives og vurderes. <p>Gjenåpning av Alna</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiltakets betydning for mulig gjenåpning av Alna skal ikke bare beskrives, men vurderes s.84. <p>Anleggsperioden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konsekvenser knyttet til støy, støv og rystelser i anleggsperioden bes tatt med. - Risikoen for avrenning til våtmarksområdene ved Gjersrudtjern, Gjersrubbekken, Ljanselva og Myrerbekken må utredes i tilknytning til etablering av hovedriggområde på Åsland. 	<p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p>
--	--

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 34 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<ul style="list-style-type: none"> - Det bør gjennomføres en egen vurdering av hvilke konsekvenser for allmennhelsen gjennomføringen av anleggsfasen vil ha for befolkningen som blir berørt av anleggstrafikk. Støy og eventuell redusert tilgang til rekreasjonsområder. - Utfordringen knyttet til utbygging av nytt dobbeltspor nord for Klypen under Bispegata bør omtales i planprogrammet. Midlertidig stenging må planlegges og koordineres med Ruter. - Hvordan konsekvenser for gravlunden skal utredes bes beskrevet i planprogrammet. Behov for kompetanse knyttet til gravferdsloven med forskrift i tillegg til kulturminne- og landskapskompetanse bør komme frem. - Det bør komme frem hvor lenge det må forventes anleggstrafikk i de ulike anleggsområdene. - Ulempene for kollektivtrafikken i anleggsperioden må utredes. - For å visualisere virkningene av prosjektet og inngrepene, særlig knyttet til rigg- og anleggsområder, bør det benyttes 3D-verktøy, s.81. 	<p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet – koordineres også med Samferdselsetaten og SVRØ.</p> <p>Metode og krav til kompetanse tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p>
---	---

Riksantikvaren	Tiltakshavers kommentarer
<p>Riksantikvaren omtaler de deler av planprogrammet som berører nasjonale interesser; herunder Middelalderbyen i Oslo.</p> <p>Det bemerkes at i kombinerte reguleringsområder vil kombinasjonen ofte omfatte ulike bruk i forhold til ulike dybder og at alle alternativene for Follobanen trolig vil medføre riving av Borgen, Bispegata 12.</p> <p>Det må utredes alternativer og tiltak som ikke medfører inngrep i ruinanleggene tilsvarende det som ble gjort med deler av Hallvardskatedralen frem til 1930-tallet.</p> <p>Det er bevart middelalderske bygningsdeler i dagens Bispegård og i Oslo Ladegård som ikke skal berøres eller skades av noen type tiltak. Disse absolutte punktene er ved Oslo Bispegårds sørvestre hjørne og ved hovedbygningen i Oslo Ladegård i det nordøstre hjørnet.</p> <p>Jernbaneverket bes utrede og tydeliggjøre at nye tiltak og oppgraderinger av eksisterende løsninger ikke forårsaker senking av grunnvannstand.</p> <p>Det bemerkes at det er viktig at Jernbaneverket reduserer de negative barrierevirkningene som sporområder kan ha gjennom bystrøk og kulturminneområder hvis spor blir liggende i dagen.</p> <p>Tiltak i områder med gammel sjøbunn kan utløse krav om arkeologiske undersøkelser.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Overvåkningsprogram for grunnvannstanden blir tatt inn som del av MOP.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p>

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 35 av 59</p>
---	--	--

<p>Det bes om at teknisk plan utføres med snittegninger som viser dybder, gjennomskjæring i eksisterende landskap, berørt bygningsmiljø og overdekking med fremtidig kulvert der det er aktuelt.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p>
<p>Det må redegjøres for dybder knyttet til de nye tunneltraséene.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p>
<p>Det bemerkes at det kan være aktuelt å gå til innsigelse til samtlige alternativer for innføring til Oslo S.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Nøyaktige posisjoner for riggareal og hva det vil medføre av belastning eller konflikt med kulturminnene må detaljeres i planprogrammet som grunnlag for konsekvensvurderinger og med tydelighet i reguleringsplanene.</p>	<p>Konkretisering og vurdering av arealer for rigg gjøres som del av arbeidet med selve konsekvensutredningen.</p>
<p>Det bes om at det tas kontakt med Byantikvaren, NIKU og Norsk Maritimt Museum etter behov for kunnskap om de ulike kulturminnene i forhold til utredningene.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p>
<p>Beskrivelser og vurderinger s.86 bør suppleres av kart og detaljtegninger i plan og snitt som viser konsekvenser ved omfanget av blant annet inngrepsområder, gjerne også fotomontasjer der slike best kan belyse problematikk og muligheter.</p>	<p>Konkretisering av alternativer med plan, snitt og definert arealbruk inngår i arbeidet med selve konsekvensutredningen.</p>
<p>Miljøovervåkning skal vurderes i influensområdene.</p>	<p>Tas inn i planprogrammet.</p>
<p>Videre arbeid må fokuseres på gode detaljtegninger over alle planer og tiltak innenfor Gamlebyens område, herunder også rigg- og tverrslagsområder.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Begrensinger av inngrepsoner i bevarte kulturlagsområder bes vektlagt, kart s.72.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p>
<p>Best mulig og mest omfattende overdekkinger i Klypen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Planlegge for miljøovervåking av kulturlagstilstanden på kritiske steder som skal iverksettes i god tid før graving igangsettes.</p>	<p>Tas inn i planprogrammet.</p>
<p>Alternativer som reduserer negative barrierenvirkninger med å skape gode og lange overdekkinger over kulverter, og som samtidig medfører minst inngrep i urørte kulturlagsområder bør vektlegges sterkt i planarbeidet med de ulike alternativene.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Dersom innspill til planprogrammet ikke følges opp vil Riksantikvaren kunne komme til å kreve tilleggsutredninger.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Dersom Riksantikvaren på grunnlag av konsekvensutredningen finner at noen av forslagene i den kommende reguleringsplanen er i konflikt med nasjonale kulturminneinteresser i en uakseptabel grad vil Riksantikvaren gå til innsigelse.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 36 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

Statsbygg	Tiltakshavers kommentarer
<p>Stasbyggs uttalelser omhandler forholdet til det planlagte nye bygget for Kulturhistorisk Museum (KHM) da det så langt ikke ser ut som om andre statlige eiendommer forvaltet av Statsbygg berøres av planen.</p>	
<p>Det er fortsatt ikke besluttet om museet skal lokaliseres til Bjørvika/Middelalderparken, men det forventes at Kunnskapsdepartementet vil ta stilling til dette innen sommeren.</p>	Tas til orientering.
<p>Dersom Bjørvika-alternativet videreføres vil byggeområdet for museet grense mot Follobanens trasé gjennom Klypen. Dette bygget må sikres på alle nivåer mot vibrasjoner og rystelser i grunnen. Statens Vegvesens prosjekt for ny veitrasé i Bispegata vil krysse både museets byggeområder og Klypensporet. Prosjektene er delvis sammenfallende i tid og det vil derfor bli nødvendig å koordinere disse tre statlige prosjektene.</p>	Tas til orientering.
<p>KHM prosjektet forutsetter at det kan etableres et sammenhengende lokk over Klypensporet for å gjenskape et bilde av middelalderens terreng i parken.</p>	Tas til orientering.
<p>Det bemerkes at i utredningsprogrammets pkt B.7.1 Miljøfaglige, tekniske og økonomiske forhold under Støy, vibrasjoner og rystelser må utredningstema også omfatte konsekvenser for et mulig museum for vikingskipene innenfor det foreslåtte byggeområde for KHM (iht. foreliggende planforslag).</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Under pkt.B.7.2 Natur- og ressursgrunnlaget under Friluftstinteresser Landskap må utredningstemaet også omfatte konsekvenser for det planlagte reetablerte middelalderterreng på lokk over Klypen.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Byutvikling og arealbruk – utredning av mulig konflikt i arealbruken i forhold til museet bør spesifiseres nærmere.</p>	Presiseres i planprogrammet.
<p>Teknisk infrastruktur – konsekvenser for bygging av Bispegata på lokk over Klypensporet bør inn som eget utredningspunkt.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Universell utforming – konsekvenser for universell utforming i forbindelse med gangveier som skal føres over/under banetraséen bør medtas.</p>	Tas inn i planprogrammet.
<p>Det bemerkes til pkt. b.7.3 Konsekvenser i anleggsperioden at behovet for samordning med bygging av KHM og Bispegata gjelder også i anleggsperioden.</p>	Tas inn i planprogrammet.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 37 av 59
--	---	--

3.2 Organisasjoner og næringsliv

Oslo og omland friluftsråd (OOF)	Tiltakshavers kommentarer
<p>OOF er positiv til Follobanen. Utbyggingen vil føre til mange og store inngrep i natur- og friluftsområder, og det er viktig at tiltakshaver tilstreber å minimere inngrepene.</p> <p>Det presiseres at markaloven er gjeldende. Det må også vises hensyn til naturmangfoldlovens §§6, 11 og 12.</p> <p>OFF mener dyp tunnel uten dagstrekning vil være det beste trasévalget. Dagstrekning vil blant annet berøre et svært viktig friluftsområde ved Taraldrud samt komme i konflikt med vilttrekk.</p> <p>Ift. drivemetoder ønsker OOF at alternativ B1 tas i bruk. Alternativet vil bare kreve ett tverrslag under anleggsperioden, og kan legges til et område som allerede er disponert til anleggsområde.</p> <p>Deponering av massene fra tunnelene i Marka eller i strandsonen anses av OOF ikke som et alternativ.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>

Oslo Elveforum	Tiltakshavers kommentarer
<p>Oslo Elveforum konsentrerer sitt høringssvar om konsekvensene for åpning av Alna og Hovinbekken (innføringen til Oslo S) og for vassdragene Ljanselva og Gjersrudbekken/Myrerbekken (anleggsområder, dagstrekningen).</p> <p>Alna og Hovinbekken – innføringen til Oslo S:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør foretas en grundig vurdering av hvor egnet planprogrammets ulike innføringstraseer til Oslo S for Follobanen er med hensyn til en fremtidig sammenkobling med a) en dyptunnel vestover fra stasjonsområdet på Oslo S, b) en dyptunnelring og c) et senket sporområde og en senket togstasjon på Oslo S. - Det bør samtidig vurderes om alternative innføringer av Follobanen kan være bedre egnet i denne sammenheng. <p>Koordinert planlegging av Follobanen og Alna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oslo Elveforum mener det er helt nødvendig å koordinere planleggingen av Follobanen og åpningen av Alna. - Oslo Elveforum forutsetter at planprosessen gjennomføres i tråd med alternativ 1 (jf. s. 17 i planprogrammet), dvs. slik at endelig valg av trasé avklares gjennom reguleringsplan som behandles av Oslo bystyre. - Oslo Elveforum forutsetter at gjenåpning av Alna utredes i konsekvensutredningen for Follobanen, og at elvetraseen fra Dyvekes bru til Middeldervannspeilet fastlegges i reguleringsprosessene knyttet til innføringen av Follobanen til Oslo S. 	<p>Alternativenes betydning for mulig gjenåpning av Alna i henhold til KDP for Alna Miljøpark blir vurdert. Tiltak som beskrevet i uttalelsen inngår ikke i alternativene og vil ikke bli vurdert. Det vil som utgangspunkt ikke bli vurdert alternative innføringer som går utover de avgrensingene som er definert i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Alternativenes betydning for mulig gjenåpning av Alna i henhold til KDP for Alna Miljøpark blir vurdert.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 38 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> - Jernbaneverkets forslag til utredningsprogram for Follobanen må suppleres når det gjelder utredningstemaet Alna miljøpark. Jernbaneverket må utrede om gjenåpning av Alna mellom Dyvekes bru til Middelalderparken virkelig er umulig uten å komme i alvorlig konflikt med jernbanedriften. - En fullgod gjenåpning av Alna på strekningen fra Dyvekes bru til Middelalderparken er etter Oslo Elveforums syn fullt mulig, og Oslo Elveforum anbefaler at Alna åpnes i tråd med INBYs og Civitas' løsningsforslag. <p>Gjenåpning av Alna fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Et sentralt punkt i konsekvensutredningen for Follobanen blir å utrede hvor det er gunstigst at Alna krysser over Klypen i forhold til de ulike alternativene for fremføring av Follobanen. - Det forutsettes at Jernbaneverket vurderer ikke bare hvordan alternativene Dyvekes vei, Loenga 1, Loenga 2 og Loenga 3 eventuelt kan justeres for å få en optimal løsning, men også om andre alternativer for fremføring av Follobanen kan ivareta hensynet til Alnas gjenåpning på en enda bedre måte. - Det er naturlig at Jernbaneverket vurderer hvor langt mot sør (dvs. hvor mye lenger sør enn Clemenskirken) det er mulig å forlenge lokket over Klypen, slik at østre og vestre del av middelalderbyen Oslo igjen kan forenes og opparbeides parkmessig. - Jernbaneverket bør særskilt vurdere om utgående spor for Østfoldbanen kan legges dypere gjennom Klypen i partiet ned mot Loenga, herunder også om utgående spor for Østfoldbanen eventuelt kan legges under sporene på Loenga. <p>Kan alle spor for Østfoldbanen og Follobanen legges i Klypen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør vurderes om alle spor for Østfoldbanen og Follobanen kan legges i Klypen. - Dersom dette lar seg gjøre, bør en samtidig vurdere om driftssporene under Minneparken fra Lodalen til Oslo S kan legges dypere ved Oslo ladegård slik at det blir mulig med en stortilt landskapsreparasjon rundt Oslo ladegård. - Dersom dette ikke lar seg gjøre, bør en vurdere om det kan legges lokk over dagens skjæring for Østfoldbanen fra Dyvekes bru til Geitabru og videre sørvestover. <p>Hovinbekken og Nordre Tomters spor</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør utredes hvordan en best kan lede Hovinbekken ut i nordenden av et forlenget Middelaldervannspeil ved de 	<p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Fastlegging av elvetraséen fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet er ikke en del av tiltaket Follobanen.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering. Det vil som utgangspunkt ikke bli vurdert alternative innføringer som går utover de avgrensingene som er definert i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Vurdering av høyder for spor gjennom Klypen inngår i planprogrammet. Utgående spor for Østfoldbanen under Loenga er i utgangspunktet ikke definert alternativ for videre utredning.</p> <p>Dette er vurdert tidligere og er i utgangspunktet ikke definert som alternativ for videre utredning. Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p>
---	---

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 39 av 59</p>
--	---	--

<p>ulike innføringsalternativene til Oslo S for Follobanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør spesielt vurderes om Nordre Tomters spor kan senkes eller nedlegges for å sikre en fremføring av Hovinbekken med så stor grad av gjenåpning som mulig. <p>Gjenåpningen av Alna fra Lodalsbruene til Dyvekes bru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - For traséalternativet Dyvekes vei for Follobanen bør det utredes hvilke muligheter både en struping av Dyvekes vei og en nedleggelse av Dyvekes vei vil kunne gi for en god fremføring av Alna i et bredt turveidrag fra Lodalsbruene til Dyvekes bru. - Det bør videre redegjøres for omfanget av det historiske reparasjonsarbeidet som bør gjøres i området etter en eventuell realisering av dette traséalternativet, og hvilke kostnader Jernbaneverket vil dekke i den forbindelse. <p>Ljanselva og Gjersrudbekken/Myrerbekken – anleggsområder, dagstrekning</p> <p>Oslo Elveforum ber om at fremføring av Follotunnelen skjer på en slik måte at</p> <ul style="list-style-type: none"> - anleggsområder/riggplasser nær eller ved Ljanselvvassdraget plasseres på en mest mulig skånsom måte, - eventuelt skadelig prosessvann tas hånd om og ikke slippes ut i vassdraget, og at - den fremtidige vannføringen i elva ikke reduseres, men gjerne sikres/styrkes med kreative overvannstiltak. <p>Det gjøres oppmerksom på at Myrerbekken som renner gjennom Åsland pukkverk, sannsynligvis samler opp nitrøse sprengningsrester fra området via regn- og smeltevann og fører disse videre ned i vassdraget. Virkningen av dette er så vidt vites ikke undersøkt.</p> <p>Av hensyn til vassdraget foretrekkes det dypeste tunnelalternativet fordi dette trolig ikke vil berøre vassdraget.</p> <p>Dersom den øverste traseen med daglinje velges, eventuelt kombinert med boringsalternativet, bes det spesiell oppmerksomhet rettes mot behandlingen av boreslammet slik at dette ikke tilflyter vassdraget med påfølgende fare for ødeleggelse av gyteplassene.</p>	<p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p>
---	--

<p>Etterstad vel, Ekebergskrenten Ve og Vel, Gamlebyen beboerforening</p>	<p>Tiltakshavers kommentarer</p>
<p>Planprogrammet bør liste opp de åpningsalternativer for Alna som skal utredes.</p>	<p>Dette vil vurderes i videre planarbeid.</p>
<p>Det må være et krav om at det i planarbeidet legges frem forslag om åpning av Alna og Hovinbekken.</p>	<p>Dette er ikke en del av tiltaket og er derfor ikke relevant.</p>
<p>Åpning lar seg kombinere med ny jernbane.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 40 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

Merkostnadene åpning medfører bør videre planarbeidet gi svar på.	Dette er ikke en del av tiltaket
---	----------------------------------

Bjørndal boligsammenslutning	Tiltakshavers kommentarer
Dagstrekning ved Taraldrud vil få store negative konsekvenser for befolkningen på Bjørndal. Også anleggsperioden vil medføre vesentlig ulempe knyttet til framkommelighet på Ljabruveien og selve anleggsområdet på Åsland. Det bes om at behovet for å utrede og belyse konsekvensene for befolkningen i Oslo sydøst vektlegges i større grad i planprogrammet.	Tas inn i planprogrammet.

Fjellhytta borettslag	Tiltakshavers kommentarer
To av de aktuelle tunnelalternativene vil sannsynligvis gå under Fjellhytta borettslag i Nordsetergrenda 1-25. Det bes om informasjon om hvilken tunneldybde og redegjørelse for om det er fare for setningsskader for bygningsmassen ifm sprenging av tunnel.	Presiseres i planprogrammet.

Baglerstredet fellesarealsameie	Tiltakshavers kommentarer
Representerer ca 250 leiligheter og 800 – 1000 beboere. Det bemerkes at konsekvensene av alternativ A Dyvekes vei for kulturminner, verneinteresser, folk og bomiljø ikke tas opp i tilstrekkelig grad i planprogrammet. Alternativ A vil ha størst konsekvenser for Gamlebyen som helhet fordi det også må gjøres omfattende inngrep både i Klypen og Loenga. Behovet for og kostnadene ved erstatningsboliger må tas inn i konsekvensutredningen. Det kreves at alternativ A forkastes da konsekvensene for miljø, byutvikling og folk er for omfattende. Det minst belastende alternativet for Gamlebyen er alternativ Loenga uten oppgraving av Minneparken. Prosessen med Follobanen bør bidra til å bedre forholdet mellom jernbanen og Gamlebyen. Det bes lagt til grunn at	Presiseres i planprogrammet. Tas til orientering. Tas inn i planprogrammet. Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering. Tas til orientering.
<ul style="list-style-type: none"> - Jernbaneverket bruker minst mulig ekstra arealer på tiltaket - gode boforhold sikres gjennom forpliktende offentlige planer - mest mulig anleggs- og rigginstallasjoner lokaliseres på jernbanens egne områder. 	Tas til orientering.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 41 av 59
--	---	--

Det bes om en oversikt over Jernbaneverkets planer for bruk av egne arealer.	Presiseres i planprogrammet.
I forbindelse med Jernbaneverkets ekspansjonsplaner kunne det vært interessant å sammenlikne jernbanebruk i øvrige byer i Europa.	Tas til orientering.

Interesseforeningen Oslo Middelalder (IOM)	Tiltakshavers kommentarer
IOM krever at det må komme klart fram i planprogrammet at konsekvensutredningen skal gi de nødvendige premisser for at reguleringsplanen skal inneholde arealdisponering som tar hensyn til middelalderområdene.	Dette er ivaretatt i planprogrammet.
IOM krever at spørsmålet om oppgraderingen av kulvertene for dagens Østfoldbane og driftspor til Lodalen gjennom Minneparken må avklares gjennom reguleringsplanarbeidet (planprogrammet kap. 3.2).	Dette er ivaretatt i planprogrammet.
Planarbeidet må ta hensyn til de kravene som en framtidig dyptunnel under Oslo S vil stille, slik at ikke fremføringen av Follobanen og omlegging av Østfoldbanen vil hindre gjennomføringen av dyptunnel i fremtiden, men vil kunne knyttes sammen med en slik.	Jernbaneverket har igangsatt et utredningsprosjekt som skal se på kapasiteten gjennom Oslo og løsninger for nye forbindelser i Oslo – området ("Oslo-navet").
Klypen og Bispegata Konsekvensutredningen må avklare omfanget av kulturminner som blir berørt ved tiltaket og virkningen av bygging av kulvert på kulturlagene inntil kulverten.	Presiseres i planprogrammet
Betydningen av overbygging av terrenget for Oslo middelalderby og utformingen av dette må utredes.	Presiseres i planprogrammet.
IOM vil arbeide for at det i reguleringsplanen skal gis konkrete bestemmelser om slik overdekking som et krav til utbyggingen.	Tas til orientering.
Lodalen og Loenga Konsekvensutredningen må avklare muligheter for å kunne rekonstruere deler av Alnaelva som et kunstig vannspeil. Muligheten for å fjerne spor, spesielt på sør- og sørøstsiden av Saxegaarden må utredes. IOM ønsker færrest mulig jernbanespor i dette området.	Dette er ikke en del av tiltaket. Tas til orientering.
Minneparken og kulverter for Østfoldbanen og driftspor i Lodalen Følgende kreves utredet:	
- konflikt i forhold til urørte levinger av middelaldergraver og ruiner (Hallvardskatedralen) .	Presiseres i planprogrammet.
- påvirkning av kulverter for kulturlagene inntil og omkringstående bygninger som Olavsklosteret/Oslo bispegård og bispeborgen/Oslo Ladegård.	Presiseres i planprogrammet.
- negative konsekvenser for publikum i anleggstiden	Presiseres i planprogrammet.

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 42 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> - rekonstruksjon av ruiner og terreng etter ferdiggjøring av kulverter - bygging av vernebygg over nordfløyen i bispeborgen inntil jernbanekulverten - formidling før, under og etter anleggsperioden. <p>IOM vil støtte alternativene hvor det ikke vil være nødvendig med åpning av dagens to kulverter fra overflaten.</p> <p>Gjennomføring av tiltaket Hensyn til publikum som oppsøker middelalderområdet og de aktiviteter som foregår der, eks Oslo middelalderfestival må sikres i gjennom bestemmelser i reguleringsplanen.</p> <p>Hensynet til et best mulig varig resultat for middelalderbyen og dens helhet må være overordnet hensynet til publikum i anleggsperioden dersom det er nødvendig å velge.</p> <p>Dagens situasjon og planstatus IOM har store motforestillinger til beskrivelsen av dagens arealbruk og gjeldende planer.</p> <p>Follobanens konsekvenser for Oslo torg bes utredet.</p> <p>Forholdet til utnyttelse av arealer under bakken inntil og vest for nye kulverter gjennom Klypen og evt. overbygging av denne må avklares i videre planarbeid.</p> <p>Det bemerkes at det er viktig at kulturminner og kulturmiljø blir behandlet som en viktig del av landskap, grøntstruktur, friluftsinnteresser, estetikk, byggeskikk og byutvikling.</p> <p>Hensynet til kulturmiljøer fra middelalder bes tillagt spesiell vekt i planarbeidet.</p> <p>IOM ser frem til at planarbeidet for Follobanen skal resultere i konkrete linjeløsninger som vil gjøre det slutt på båndlegging av arealer som ikke er i aktiv bruk for jernbaneformål. Mulighetene er store for at Follobanen alt i alt vil kunne virke positivt på kulturminnene i middelalderbyen og på opplevelsen og formidlingen av disse.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Vil bli vurdert i planarbeidet.</p> <p>Konsekvenser for dagens og fremtidig bruk er en viktig del som inngår i utredningsarbeidet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Detaljene i Bjørvikareguleringsplanen vil bli ivaretatt i planarbeidet.</p> <p>Tas inn i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Blir ivaretatt i utredningsarbeidet.</p> <p>Hensynet til kulturminner er en viktig del av planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	---

Rom Eiendom AS	Tiltakshavers kommentarer
Byutvikling, forringelse av eiendommer og konsekvenser for eksisterende bygningsmasse er ikke tatt opp eksplisitt som tema i det foreliggende høringsutkastet til planprogram.	Presiseres i planprogrammet.
Tiltakets konsekvenser for utviklingspotensialet på tilgrensende eiendommer bes tatt inn i planprogrammet, spesielt de	Presiseres i planprogrammet.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 43 av 59</p>
--	---	--

<p>byplanmessig svært viktige UKM- og Borgen-eiendommene vest for Klypen (nord og sør for Bispegata).</p>	
---	--

3.3 Private

Erik Logstein	Tiltakshavers kommentarer
<p>Dagstrekning ved Taraldrud vil få støy- og sikkonsekvenser for bebyggelsen på Bjørndal. Det bes om at konsekvenser for Bjørndals bruk av turområde Sørmarka tas inn i planprogrammet og at konsekvenser av dagstrekning også utredes i forhold til Oslo.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 44 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

4 Sammendrag av høringsuttalelser med tiltakshavers kommentarer – Oppegård

4.1 Offentlige etater

Oppegård kommune v/rådmann	Tiltakshavers kommentarer
<p>Formannskapetets vedtak: Oppegård mener følgende premisser må fastsettes i planprogrammet for Follobanen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planprosessen baseres på lokal medvirkning og styring som skissert i alternativ 1. 2. Fremdriftsplanen viser tilstrekkelig tidsrom for utredninger og vurdering av alternativer før byggeprosessen starter. 3. Marka vernes mot unødige inngrep. Tunnel under Marka bygges med det profilet og den teknikken som gir minst overflateinngrep. Tunnelboring utredes på lik linje med konvensjonell sprengning. 4. En vesentlig del av godstogene til terminalen på Alnabru benytter Follobanen, også i tiden før Bryndiagonalen er bygd. 5. Planområdet er nedslagsfelt for drikkevannskilden Gjersjøen, og friluftsområde for kommunens 25.000 innbyggere. Konsekvensutredningens kvalitet sikrer befolkningen mot unødige negative virkninger for miljø og helse, både i anleggs- og driftsfasen. Støy, støv og vibrasjoner i anleggsfasen, samt betydningen av universell utforming av rømningsveier utredes. 6. Bryndiagonalen blir prioritert, slik at den økende godstrafikken på Østfoldbanen kan flyttes over på Follobanen. 7. En løsning som ikke innebærer dagstrekning eller bruk av rømningstunnel til det fri (konsept A2), vil gjøre det aktuelt for Oppegård kommune å overlate reguleringsarbeidet til staten. 8. Oppegård kommune anmoder om at offentlig privat samarbeid (OPS) vurderes som finansieringsmodell for utbygging av Follobanen. 	<p>Tas til orientering</p> <p>Ivaretas i plan- og utredningsarbeidet.</p> <p>Er ivaretatt i planprogrammet.</p> <p>Bryndiagonalen gjennomføres som eget prosjekt.</p> <p>Overordnet myndighet har ansvaret for finansieringen. Temaet er ikke relevant å ta inn i et planprogram.</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 45 av 59
--	---	--

4.2 Organisasjoner og næringsliv

Oppegård vel	Tiltakshavers kommentarer
<p>Miljøhensyn: Traseene passerer det som er friluftsområdet for befolkningen i vårt område (viser til kart, 1-c). Mange har dette som sitt viktigste område for turer og som adkomst østover i marka. Området må ikke forringes med nye inngrep. En typisk skitur for folk er en runde fra Greverud til Stallerud og Fløysbonn. Det må komme klarere fram at alle tilførselsbekkene i området er i dårlig forfatning. Tussetjern står i fare for å bli ødelagt som badevann. Det er større behov for tiltak som forbedrer tilstanden i Grytebekken, Assurbekken og alle andre vannforekomster i området framfor mer kartlegging.</p> <p>Forutsetter at tunnelarbeidene ikke vil påvirke vannforekomstene på overflata. Sigevann må ledes ut av området og renses.</p> <p>Planområdet for ”vår del” av Follobanen framgår som noe snevert. Hvis dette begrenser muligheten for å finne gode løsninger for riggområder etc bør planområdet utvides.</p> <p>Trasevalg : Det må velges tunnelløsning som gir best mulig driftsikkerhet og kapasitet for dobbeltsporet, og som ikke forstyrrer bolig-, natur- og friområder. Lavere hastighet må foretrekkes dersom krav til høyhastighetsbane kommer i konflikt med disse hensynene.</p> <p>Planprogrammet gir uklart bilde på behovet for tverrslag, anleggsveger, riggområder og rømningsveier for de ulike alternativene. Dyp tunnel med dobbelt løp drevet med boremaskin og anleggsområde ved Åsland synes å ha mange fordeler.</p> <p>Refererer til modell for beregning av fordeler og ulemper ved alternativene. Det må komme klart og troverdig fram at kortsiktige hensyn som f.eks besparelser i anleggskostnader ikke favoriseres.</p> <p>Østfoldbanen: Forutsetter at en opprusting av Østfoldbanen tillegges stor vekt ved planlegging av Follobanen.</p> <p>Det bør søkes løsninger som fører godstrafikk i størst mulig grad over til det nye dobbeltsporet.</p> <p>Det er stort behov for oppgradering av flere stasjoner enn Kolbotn, gjelder spesielt Greverud og Oppegård som også har</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Dette er ikke en del av tiltaket, men avbøtende tiltak vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>Ivaretas i MOP</p> <p>Ikke relevant, planområdet er dekkende.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Vil ivaretas i det videre planarbeidet.</p> <p>Retningslinjer for konsekvensutredning legges til grunn.</p> <p>Ikke relevant for denne planen</p> <p>Bryndiagonalen er ikke en del av tiltaket Follobanen. Det skal vurderes og tilrettelegges i fjell for en eventuell fremtidig avgrening fra Follobanen.</p> <p>Ikke relevant for denne planen</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 46 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

<p>vanskelig adkomst. Minner igjen om at utgående perrong ved Oppegård er uoversiktlig og farlig og ikke kan brukes av mennesker med lett redusert førlighet.</p> <p>Mener planprogrammet tillegger forhold ved Kolbotn stasjon for stor vekt. Dersom planprogrammet går direkte inn på konkrete forhold langs Østfoldbanen må situasjonen på alle stoppesteder tas med.</p> <p>Lokaldemokrati: Viser til figur 7-C, hvordan kommunegrensa mellom Ski og Oppegård tilfeldig deler planområdet. Området mellom Langhus og Taraldrud brukes i hovedsak av Oppegårds befolkning, mens Taraldrudåsen brukes av Oslos befolkning. Ski kommunes politikere representerer derfor ikke de reelle brukere og berørte interesser, noe som har medført problemer i tidligere plansaker.</p> <p>Temakart gir ikke nødvendigvis et riktig eller fullstendig bilde av forholdene. Forutsetter kvalitetssikring og utfyllende kartlegging og at det blir mulig for innbyggerne å kommentere materialet før det brukes i planarbeidet.</p> <p>At kartene presenteres oppdelt etter kommunegrensene gjør informasjonen unødvendig tungt tilgjengelig. Henstiller Jernbaneverket til å gjennomføre planlegging på en helhetlig måte, uavhengig av kommunegrens. Det må fokuseres på reelle forhold om befolkning, trafikk, vassdrag etc.</p> <p>Det må legges opp til en åpen planprosess, hvor befolkningen og lokale organisasjoner får innsyn og reell påvirkningsmulighet. Ønsker å bidra i planprosessen.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>De ulike tema vil konsekvensutredes.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Medvirkning er innlemmet i planprosessen.</p>
--	--

Naturvernforbundet i Oppegård	Tiltakshavers kommentarer
<p>Vern av biologisk mangfold: Naturmangfoldloven må legges til grunn for videre planlegging, og tas med under avsnitt A.2.1.Kartutsnitt, figur 5-C, er ikke å jour i forhold til dagens muligheter for viltet til å passere E6.</p> <p>Faren for forurensning: NiO ber om at forurensningsfaren blir vurdert ved valg av drivemetode, særlig i forhold til Gjersjøen som drikkevannskilde. Det er viktig at mest mulig avrenning fra både anleggsperioden og fremtidig driftfase ledes utenom Gjersjøens nedslagsfelt.</p> <p>Alternativ med dagstrekning ved Taraldrud: NiO anser det som svært uheldig med en dagstrekning gjennom kulturlandskapet / dyrket mark ved Taraldrud, da dette er hovedadkomsten til marka for Oppegårds befolkning. Et dobbeltspor med dagstrekning vil øke sannsynligheten for en utbygging og endring av markagrensen i Taraldrudområdet.</p>	<p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Tas til orientering</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 47 av 59
--	---	--

<p>Dyp tunnel vil få vesentlig mindre avrenning mot Gjersjøen, fordi den får sitt laveste punkt nær Ljanselva og med jevn stigning helt til Ski (fig. 7-A i planprogrammet).</p> <p>En dyp tunnel gir gunstigere vertikal profil fra Oslo og sydover, i og med at man unngår 1,25 % stigning frem til Taraldrud. At banen i stedet får en strekning nedover, vil øke muligheten for rask akselrasjon for sydgående tog, og redusert behov for oppbremsing i motsatt retning mot Oslo.</p> <p>Anleggsperioden Innenfor Markagrensa bør anleggsområdet begrenses til et minimum.</p> <p>Massedeponi må ikke etableres i marka.</p> <p>Område med rømningstunnel / anleggsområde ved Taraldrudhytta forutsettes kun brukt til eventuell rømningstunnel om nødvendig.</p>	Tas til orientering
---	---------------------

Forum for natur- og friluftsliv – Oppegård v/Harald Lundstedt	Tiltakshavers kommentarer
<p>FNF ønsker en raskest mulig ferdigstilling av Follobanen der alle natur- og miljømessige hensyn blir ivaretatt.</p> <p>Traseløsning med dyp tunnelloøsning uten dagstrekning vil være det klart beste valget.</p> <p>Det går et viktig vilttrekk fra øst mot vest i området som må hensyntas.</p> <p>Forventes at det kun blir 2-3 rømningsveier ut i det fri fra service-/rømningstunnelen mellom Oslo og Ski, og at disse blir plassert innenfor eksisterende egnet infrastruktur uten å skade eksisterende natur- og friluftsområder.</p>	Tas til orientering

4.3 Private

Inge Landerud	Tiltakshavers kommentarer
<p>Meddeler at det er miljøvennlig oppvarming av deres bolig knyttet til "fjellvarme" ved grunnboring, dybde 130 m (ca 2,5 m utenfor grunnmur). Adressen er Kongev. 45, 1412 Sofiemyr.</p>	Tas til orientering
Jostein Norheim	Tiltakshavers kommentarer
<p>Gjør oppmerksom på at de har privat brønn. Brønnen er registrert i forbindelse med utbygging av E6-tunnelen, venter tilbakemelding fra SVV.</p>	Tas til orientering
Charles Granquist	Tiltakshavers kommentarer
<p>Kart i høringsdokumentet er ikke oppdatert (mangler veier). Foreslår at trasevalgene legges inn på Follokart.no.</p> <p>Opplyser også om en 170 m dyp energibrønn på gnr 44/ bnr 989</p>	Tas til orientering
Guro og Odd Atle Strømland	Tiltakshavers kommentarer
<p>Bor rett utenfor planområdet, og gjør oppmerksom på at de har boret brønn for jordvarme.</p>	Tas til orientering

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 48 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

Reidar Aasgaard/Anne M.W. Eilertsen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Mener konsekvensene for nåværende Østfoldbane ikke er tilstrekkelig belyst i planprogrammet. En eventuell økning av godstransport på dagens Østfoldbane vil innebære en betydelig økt belastning for de som bor langs Østfoldbanen.</p> <p>Hovedbegrunnelser til dette er: Støy, verdiforringelse på boliger, sikkerhetsrisiko og båndlegging av arealer som kunne blitt brukt til arealutvikling.</p> <p>Viktig å unngå ytterligere trafikkbelastning. Mer godstransport er uheldig.</p> <p>Konklusjon: Konsekvenser for beboere langs Østfoldbanen må utredes Behovene for Follobanen og Østfoldbanen må skilles i den videre planleggingen.</p> <p>Østfoldbanens strekning Oslo – Ski bør brukes til persontransport. Regiontog bør på Follobanen.</p> <p>Det må sikres i fremdriftsplanen for bygging av Follobanen at man unngår en lengre periode med økt transportbelastning på Østfoldbanen.</p> <p>Av hensyn til naturen og fremtidig tilgang til marka må en helt klart velge en tunnelløsning fra Oslo og helt til Ski.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Østfoldbanens kapasitet er mer enn fullt utnyttet i dag. Trafikkbelastningen på Østfoldbanen blir ikke påvirket av Follobanen før denne er åpnet.</p> <p>Tas il orientering.</p>

Svein Harald Tjærnes	Tiltakshavers kommentarer
<p>Østre alternativ inn mot Ski stasjon må velges av hensyn til: jordvern, det østre alternativet sparer kanskje mer enn 100 daa</p> <p>Jord: Tap av jordareal på vestre alternativ vil i tillegg bidra til at arronderingen blir vesentlig dårligere.</p> <p>Støy: Det østre alternativet får støyen vekk fra Langhus – området.</p> <p>Estetikk: Østre alternativ bevarer i stor grad det vakre kulturlandskapet mellom Langhus og Ski</p> <p>Framdrift: Østre alternativ reduserer fare for forsinkelser som følge av utbyggingen.</p>	<p>Tas til orientering</p>

Rolf Erik Lømo	Tiltakshavers kommentarer
<p>Bidraget er kommet blant annet etter drøftelser med frivillighetssentralens medlemmer i Oppegård.</p> <p>Oppegårdmarka er populær for Oppegårds befolkning. Viktig med forbindelser som gir støyfri adkomst til fots, sykkel og ski inn i Østmarka.</p> <p>Tror det er klokt å velge østre trase, mest mulig nær motorveien.</p> <p>Myrer og tjern kan bli ødelagt med de to vestre alternativene. Bruken er muligens 10 ganger større av friområdene i Oppegårdmarka enn lenger inn i Østmarka.</p>	<p>Tas til orientering</p>

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 49 av 59</p>
--	---	--

5 Sammendrag av høringsuttalelser med tiltakshavers kommentarer - Ski

5.1 Offentlige etater

Ski kommune v/Plan- og byggesak	Tiltakshavers kommentarer
<p>Kommuneplanutvalgets vedtak 24.03.10 er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ski kommune anbefaler at alternativ 1 velges for videre planprosess. 2. Dyp tunnel med tunnelkonsept B1, toparallellelt løp drevet med tunnelboremaskin er det beste alternativet for kommunen. 3. For å redusere fremtidig støybelastning fra økt godstrafikk på Østfoldbanen bes det om at utredningsarbeidet for Bryndiagonalen startes opp så raskt som mulig. 4. Det avsettes plass til nytt stoppested med parkeringsarealer i tilknytning til Østfoldbanen mellom Langhus og Ski, eksempelvis i området Roås/Endsjø. 5. Innføring til Ski stasjon skjer ved å velge østre innføring for å skåne boliger, landskap og miljø. 6. Ski kommune ber om at følgende punkter innarbeides i planprogrammet: <p><u>Kulturminner:</u> Hensynet til kulturmiljøet fra Kapelldammen og mot Ski stasjon må fremheves. Dette er et svært viktig historisk område hvor det samtidig legges opp til sporveksling mellom banene. Tiltakets konsekvenser for bevaring av dette området må utredes spesielt.</p> <p>Temakartet bør få med lokale registreringer om nyere tids kulturminner for å fange opp kongevei og "kongebrua" ved Norås.</p> <p><u>Vann- og vannmiljø:</u> Forankring i EUs vannrammedirektiv og vannregion 1, Bunnefjorden m/ Årungen- og Gjersjøvassdraget må synliggjøres bedre i planprogrammet. Det samme gjelder vannovervåkning i driftsfasen.</p> <p>Informasjon vedrørende tiltak mot avrenning fra tunnelbygging under anleggsfasen savnes. Det bør konsekvensvurderes om det er behov for særskilt rensiltak.</p> <p>Planen bør belyse konsekvenser og tiltak i området Taraldrud</p>	<p></p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Ivaretas i KU.</p> <p>Presiseres i planprogrammet.</p> <p>Ivaretas i planprogrammet, innarbeides i MOP.</p> <p>Ivaretas i KU.</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 51 av 59
--	---	--

5.2 Organisasjoner og næringsliv

Franzefoss Pukk AS	Tiltakshavers kommentarer
<p>Ser positivt på at tunnelmassene fra prosjektet (anslått til ca 8 mill tonn) bør planlegges utnyttet som ressurs og forvaltes av eksisterende pukkverk som framtidig råstoff til nytte for samfunnet. Pukkverkene driver allerede under gitte tillatelser fra myndighetene.</p> <p>Anlegget på Vinterbro kan (eventuelt sammen med våre anlegg på Nesodden og Åros) være mulig mottaker for mellomlagring og utnyttelse av tunnelmassene, for senere knusing til pukkprodukter. Valg av drivemetoder for tunnelen vil legge føringer for hvor mye av tunnelmassen som kan anvendes til produksjon av pukkprodukter. Produksjon av pukk på råstoff fra "tunnelstein" vil, etter vår erfaring, uansett gi et overskudd av finstoffer, som må deponeres permanent.</p> <p>Ved konvensjonell sprengning kan det være aktuelt å ta i mot all tunnelmassen. I den sammenheng må det finnes egne deponiløsninger for overskuddet av finstoffer (erfaringsmessig ca 30 %).</p> <p>Boring med TBM vil gi større utfordring mht finstoffer. Ved TBM kan det være aktuelt å ta imot all masse med fraksjon > ca 10 med mer. Ser foreløpig ingen anvendelse for finstoffene.</p> <p>Konvensjonell sprengning vil, etter vår oppfatning, være mest gunstig ut fra et pukkfaglig, miljømessig og ressursutnyttelsesmessig synspunkt. Vil gi klart høyest gjenbruksandel.</p> <p>Det er snakk om det omfattende volum. Ser det som viktig at det arbeides for løsninger knyttet til håndtering av tunnelmassene i god tid før prosjektstart. Franzefoss sin produksjon planlegges i god tid.</p> <p>Dersom det er ønskelig å levere tunnelmasse til Franzefoss, vil en tidlig dialog og avklaring bidra til en best mulig driftsplanlegging/-omlegging. Ved tidlige avklaringer vil vi trolig kunne samarbeide om en totalløsning for håndtering av tunnelmassene.</p> <p>Ta gjerne kontakt for ytterligere opplysninger!</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Jernbaneløst vil søke samarbeid bl.a. med Franzefoss om planer for massedeponering.</p>
Kvakestad planteskole og Langhus Hagesenter v/ Helleroy & co	Tiltakshavers kommentarer
<p>Kvakestad planteskole: Eiendommen / selskapet blir berørt dersom østre trasealternativ blir valgt. Selskapet eier eiendommen gnr 118 bnr 2 og gnr 119 bnr 1,2,3 og 4 i Ski (vedlagt kartskisse!).</p>	<p>Tas til etterretning.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 52 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>På eiendommen drives planteskole med Langhus Hagesenter som største kunde.</p> <p>Bebyggelsen er angitt med kryss på vedlagt skisse, dertil er angitt med klamme/grønt antatt tunnelstrekning som vil berøre eiendommen.</p> <p>Virksomheten har stort vannbehov. Det foreligger underjordiske vannreserver på eiendommen som er vurdert og beskrevet av UMB som betydelige. Viktigste reserve er angitt mot vest – kryss i grønt. Tunnel som angitt vil berøre denne vannreserve og risiko for volumtap, volumreduksjon og forurensning er til stede. Forutsetter at vannreserve hensyntas i prosjektet på best mulig måte</p> <p>Tar forbehold om erstatning i den utstrekningen eksisterende vanntilgang faller bort, reduseres eller forurenses.</p> <p>Har 4 grunnvannsborehull med pumpeanlegg (angitt på tegning med rødt kryss), produksjonen er helt avgjørende for virksomheten. Hvert hull er 140 m dype og koster 100 000 pr stykk. Tar forbehold om erstatning på disse.</p> <p>Langhus hagesenter: Eiendom angitt med blå sirkel på kart. Vil berøres om vestre alternativ blir valgt.</p> <p>Alle ulemper og tap på Kvakestad planteskole vil berøre Langhus hagesenter negativt. Det samme gjelder i motsatt tilfelle.</p> <p>Det blir nærføring av jernbanesporet. Eneste vannings-/borehull på eiendommen vil kunne bli berørt (inntegnet på kartskisse). Tas forbehold om at vanningsanlegget ikke blir negativt berørt av prosjektet.</p> <p>Er positiv til relokalisering av virksomheten ved Rv. 152 (ved innkjørsel til Kvakestad planteskole). Dette vil bedre arealutnyttelsen og trafikale forhold og frigjøre arealer til jernbaneverket. Dagens arealbruk og avkjørselsituasjon er ikke optimal.</p>	<p>Driftssituasjonen for hagesenter og planteskole vil bli utredet.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
---	--

Taraldrud sameie/Taraldrud Eiendom v/Bjørn Kvale og Karl Rimfeldt	Tiltakshavers kommentarer
<p>Alternative jernbanetraseer, spesielt alternativet med dagstrekning, beslaglegger verdifulle arealer vest for E6 inkludert Taraldrud gård. Ski kommune og grunneierne arbeider her med en kommunedelplan for et større næringsområde og det er gjennomført et omfattende konsekvensutredningsarbeid. De utredningene som er gjennomført viser at lokalisering på</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 53 av 59
--	---	--

<p>Taraldrud av transportintensive bedrifter for lager og logistikk vil være gunstig i forhold til reduksjon av transportarbeid og utslipp av klimagasser.</p> <p>Det er ikke tilstrekkelig å utrede hvordan eksisterende og planlagt arealbruk påvirkes av tiltaket, konsekvensutredningen for Follobanen må belyse hvilke konsekvenser de ulike trasekorridorer vil få i forhold til den planlagte næringsutviklingen.</p> <p>Grunneierne slutter seg til Ski kommunes høringsuttalelse til forslag til planprogram, vedtatt 24.03.10.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	---

Eivind Sundt og Åsland Næringspark AS	Tiltakshavers kommentarer
<p>Stasjon ved Åsland bør være en del av utredningsprogrammet. Stoppested mellom Oslo og Ski er en mulighet som bør undersøkes i konsekvensutredningen. Både alternativene med og uten dagstrekning bør utredes med stoppested. Dette kan bli et vært godt transporttilbud til de søndre bydeler og utvikles til et knutepunkt med Park & Ride parkering. Mer trafikk på Follobanen vil gi et bedre samfunnsøkonomisk resultat.</p>	<p>Jernbaneverket har valgt et utbygningskonsept uten stopp mellom Oslo S og Ski. Stortinget har gitt tilslutning til dette.</p>

Naturvernforbundet i Ski v/ Stein Martinsen	Tiltakshavers kommentarer
<p>Viktig å ikke ta lettvindt på planarbeidet, selv om prosjektet i seg selv gjelder etablering av miljøvennlig infrastruktur. Viktig at de enkelte kommunene og lokale organisasjonene blir hørt da disse kjenner til lokale forhold.</p> <p>Den endringen Follobanen vil medføre i reisemønsteret er en lite omhandlet problemstilling. Det vil være avgjørende at tog på gammel bane også vil bli ivaretatt med tilstrekkelig kapasitet inn og ut mot Oslo S.</p> <p>Finner det uheldig å anlegge dagstrekning innenfor Markagrensa. Det vakre og verdifulle kulturlandskapet på Taraldrud må bevares. En dagstrekning vil forsterke barrieren mellom Oppegårds innbyggere og Sørmarka og for viltet. Det vil også fungere som en brekkstang for de som ivrer for ytterligere tiltak i form av næringsutvikling innenfor Markagrensa.</p> <p>Det er ikke akseptabelt å nevne en Langhus/Ski by i dette planprogrammet. Dette er i strid med politikernes signaler. Kulturlandskapet mellom Ski og Langhus bør bevares da området er viktig for matproduksjon, for biologisk mangfold, rekreasjon og som trekkområde for vilt. Området er viktig for å opprettholde Ski sin identitet, hvor tettstedene ligger som øyer i landskapet. Planprogrammet må ikke legge føringer som i en annen sammenheng kan benyttes som argument til å bygge Ski og Langhus sammen.</p> <p>Mellom Ski og Langhus er det viktig at inngrepene blir så begrenset som mulig.</p> <p>Kværnerbakkens naturlige løp må ikke påvirkes.</p>	<p>Blir ivaretatt i planprosessen.</p> <p>Er grundig omtalt i forutgående utredningsfase.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 54 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>Trasene må holdes så tett som mulig. Kulverter eller pilarer må vurderes om spor blir liggende lavt eller høyt i terrenget. Forventer at tunnelinnslag blir lagt så nært Ski stasjon som mulig, og sør for Ensjø/Kværnerbekken.</p>	
--	--

LA21 forum Ski	Tiltakshavers kommentarer
<p>Understreker at det må lages rutiner på plan- og konsekvensutredningsprogrammet slik at dette følges opp i alle faser i det videre arbeidet med planlegging, gjennomføring og drift av banen. At midlertidige massedeponi og anleggsveier ikke skader viktige miljøverdier nevnes spesielt.</p>	<p>Ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsprogram.</p>
<p>Viktig å begrense arealinngrep og barrierer, hindre støy og skjemmende landskapsinngrep samt ivareta mulighetene for friluftsliv og landbruksinteresser. Peker på hensynet til biologisk mangfold, kulturmiljø og kulturminner, vassdrag, Marka og barn og unge.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Viktig at kartlegging av friluftsliv og nærmiljøkvalitetene er detaljerte og angår både sommer og vinter.</p>	<p>Ivaretas i KU.</p>
<p>Meget uheldig med dagstrekning på Taraldrud, ber om at miljøkonsekvensene utredes særlig. Viktig med god oppstilling mellom alternativer.</p>	
<p>Kjent med at Dalsåsen, Taraldrud og Snipetjern er viktige områder for biologisk mangfold, men det er behov for mer kunnskap. Viktig med kontakt med kommunene ved kartlegging av vilt og biologisk mangfold.</p>	<p>Ivaretas i KU.</p>
<p>Arealstørrelse og arealtype bør kartlegges for de ulike alternativene. Ber om at det skrives inn i utredningsprogrammet at landskapsanalysen må ta utgangspunkt i siktepunkter fra viktige veger, stier/løyper, utfartsteder og boligområder.</p>	<p>Ivaretas i KU.</p>
<p>Ser helst at det benyttes tunnelboremaskin som drivemetode.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Langhus velforening v/ Jostein Nyhammer	Tiltakshavers kommentarer
<p>Rigg- og anleggsområder: Står ikke noe om hvor det er tenkt rigg- og anleggsområder på Langhus eller i nærområdene.</p>	<p>Er tatt inn i illustrasjon i planprogrammet.</p>
<p>Det er ikke angitt hvor det skal være tverrslag for tunnelene. I orienteringsmøte på Langhus 1 mars 2010 ble det nevnt et tverrslag i nærheten av Berghagan Næringspark. Vi finner dette uheldig, da dette er i randsonen for Tussetjern som er nærmeste og største vanntilførsel til Gjersjøen. Tussetjern er også badeplass for Langhusbeboerne. Området benyttes daglig til fritidsaktiviteter for barn. Stor anleggstrafikk her vil være til stor ulempe.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 55 av 59
--	---	--

<p>På samme møte ble det orientert om at ved østre trasevalg er det tenkt et riggområde og tverrslag i dalføre mellom Vevelstadåsen og Bøleråsen. Dette området er tettes befolket i Langhus. Utstrakt anleggstrafikk her vil medføre mye forurensning. Området benyttes også mye av skole- og barnehager.</p>	Tas til orientering.
<p>Rigg- og anleggsområde bør forsøkes å legges utenfor tett befolkede områder.</p>	Tas til orientering.
<p>Konsekvenser i anleggsperioden: Tverrslag i nærområdet av Langhus tettsted vil få konsekvenser for nærområdet, spesielt da anleggsperioden for dobbeltsporet vil være sammenfallende med andre store utbygginger på Langhus (to store industrianlegg).</p>	Tas til orientering.
<p>Veistrukturen på Langhus er sterkt belastet. Tverrslag bør derfor legges nord for nærområdet, og derfor få transport av tunnelmassene bort fra dette området.</p>	Tas til orientering.
<p>Østre trasevalg vil være best egnet både i anleggs- og i driftsperioden. Ber om at en tar hensyn til dette ved konsekvensutredning.</p>	Begge traséalternativer skal konsekvensutredes.

Kråkstad og Ski Bondelag	Tiltakshavers kommentarer
<p>Forutsetter at valget av ny trase til ny Follobane tar hensyn til vern av dyrka mark både under anleggsprosessen og til selve banen. Den beste løsningen vil være å legge banen mest mulig under dagen.</p> <p>I området ved Ski stasjon befinner det seg en av tre husdyrbruk med melkeproduksjon i Ski kommune. Denne type produksjon krever store arealer til grovforproduksjon, spredearealer til husdyrgjødsel samt beitearealer. Viktig at denne næringen blir hensyntatt.</p> <p>Hensyn på vannkvalitet i nedbørsfeltet mot Gjersjøen, krysningpunkt for vilt, hekkeområde for rovfugl, støyskjerming og visuell tilrettelegging av banen samt det unike kulturlandskapet mellom Langhus og Ski bør vektlegges.</p>	Tas til orientering.

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 56 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttaleleser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	---	---

5.3 Private

Vibeke og Geir Tore Trondseth	Tiltakshavers kommentarer
Det er i forbindelse med bygging av enebolig blitt boret energibrønn. (117/10)	Tas til orientering.

Steinar Andresen – to merknader	Tiltakshavers kommentarer
<p>1. Lurer på om eiendommen vil bli direkte berørt av blått alternativ med tunnel, som går rett under huset i Øvreveien 19, Langhus. Ønsker en mer detaljert tegning av traseene i dette området.</p> <p>2. Viser til informasjonsmøte i Langhuset Ski kommune: Lite fornøyd med gjennomføringen av møtet med lite tilfredsstillende svar fra møteleder.</p> <p>Gjennomføringsmetoden for tunnelen: Forsamlingen påpekte at tunnelboring var mest skånsomt for berørte eiendommer. Jernbaneverket ga uttrykk for at de var negative til denne metoden, spesielt fordi den økonomiske utnyttelsen av sprengstein var gunstigere enn for de massene som fremkom av boring. Nevner i denne forbindelse veimyndighetenes opptreden i forbindelse med bygging av Nøstvedtunnelen hvor de lyttet til naboer og la tunnel under hele det aktuelle området og oppnådde en tilnærmet problemfri gjennomføring av prosjektet.</p> <p>Konklusjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ber på nytt om å få tilsendt et mer detaljert kart over linjeføringene i Langhusområdet, slik at man kan få begrep om hvor banene er tenkt bygget. - For mest mulig skånsom gjennomføring, må tunnelboremaskin benyttes istedenfor et forhistorisk sprengningsopplegg. - I Langhusområdet må den østre dyptgående traseen velges, da denne innebærer minst inngrep i landskapet hva angår forurensning av drikkevannskilder samt for å unngå betydelige ulemper for boligområder og landbruksarealer. 	<p>Avklares i detaljplanfasen.</p> <p>Jernbaneverket vurderer begge drivemetoder, uavhengig av deponeringsbehov. Deponerte masser har liten økonomisk betydning for Jernbaneverket.</p>

Christian Mo	Tiltakshavers kommentarer
Legger ved skisse som markerer borrehull for jordvarme på 140 meter for Ramstad Terrasse 15 på Langhus. Vet at flere av naboene har tilsvarende hull (117/13).	Tas til orientering

Arnljot Kristiansen	Tiltakshavers kommentarer
Gjør oppmerksom på at i Parkveien 23 på Langhus er det boret brønn for vann (1/153).	Tas til orientering.

Sverre Grøv	Tiltakshavers kommentarer
Informerer om energibrønn på 120 meter på eiendommen i Parkveien 21A på Langhus. Kan kontaktes på 64869385/90774584	Tas til orientering.

Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 57 av 59
--	---	--

Marianne Dingemanse	Tiltakshavers kommentarer
Vil melde fra om at eiendom i Ramstadlia 15 på Langhus har energibrønn som går 185 m ned i bakken.	Tas til orientering.

Per Sveinung Skare	Tiltakshavers kommentarer
Melder om at det er borrehull/energibrønn på eiendommen Gnr. 117/ Bnr 11 i Ski. Energihullet er 180 m dypt. Vil borrehullet komme i konflikt med tunnelen?	Tas til orientering.

Ingrid og Gro Fuglei	Tiltakshavers kommentarer
Vestre trasevalg vil ut fra beskrivelsen gå veldig nærme deres eiendom. Dette vil gi økt støy og store endringer i miljøet rundt. Det finnes også kulturminner i nærmiljøet som kan bli berørt. Ett anleggsområde i nærheten er heller ikke positivt. To naboer vil miste husene sine ved det vestre trasevalget. Østre alternativ vil berøre færrest personer + bo - og nærmiljø. Ønsker at østre alternativ uten dagstrekning velges.	Tas til orientering.

Hilde Clausen Endsjø og Erling Endsjø	Tiltakshavers kommentarer
Er sterkt berørte grunneiere med en sårbar husdyrproduksjon på eiendommene Endsjø og Roaas, og krever en landbruksfaglig konsekvensvurdering ved planleggingen av Follobanen. En landbruksfaglig vurdering av sivilagronom Per Boe Guren er vedlagt merknaden. Guren peker på at eiendommene er spesielle pga driftsformen som har vært drevet i lang tid. Det er behov for landbruksfaglig konsekvensutredning pga driftsformens arealkrav og krav til drift uten opphør av noe slag. Vurderingen peker også på behovet for kjennskap til detaljplaner og på behovet for avklaring/utredning mht vannforsyning, telekommunikasjon, adkomst, drenering, støy, vibrasjoner og rystelser samt forurensning. Gjør oppmerksom på at det bor 6 familier på de berørte eiendommene. Konsekvenser for vår arbeids- og bo-situasjon som følge av anlegget bør utredes på et faglig grunnlag. Vedlagt: ”Vurdering av behov for landbruksfaglig konsekvensutredning for landbrukseiendommene Endsjø og Roås i Ski kommune ved planlegging av ny jernbane Oslo – Ski, Follobanen”.	Presiseres i planprogrammet. Utredning av konsekvenser og avbøtende tiltak.

Frode Johansen	Tiltakshavers kommentarer
Begge alternativene medfører en økning i togtrafikken mellom Ski og Langhus stasjon. For oss som bor i den sørlige delen av Langhus vil dette sannsynlig medføre en betydelig støyøkning fra jernbanen. Samlet støybilde fra både Follobanen og Rv. 152 for den nærmeste bebyggelsen på Langhus må kartlegges, spesielt med hensyn på den sterkeste støypåvirkningene med sørøstlig vindretning. Avbøtende tiltak i form av støyskjerming må utredes, samt kostnader. Det må videre redegjøres for	Ivaretas i KU.

Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 58 av 59	Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser	Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
--	--	---

<p>hvilken praksis som normalt legges til grunn for bruk av denne type avbøtende tiltak.</p> <p>For å øke samfunnsnyttene av Follobanen foreslås det å etablere et rutetilbud som går i en ringforbindelse mellom lokalbanen mellom Oslo og Ski og Follobanen. Med dette menes et tog som starter i Oslo og går lokalbanen til Ski, for deretter uten særlig opphold på Ski stasjon gå Follobanen tilbake til Oslo igjen. Dette vil føre til mindre reisetid for de som bor nærmest Ski. Videre kan det gå et tilsvarende tog den andre veien. Det må utredes hvorvidt det er rom for en slik ringforbindelse i NSB's togtilbud.</p>	Ruteopplegg for lokaltog og regiontog avklares i en senere fase.
--	--

Svend-Erik og Gunvor Kværner	Tiltakshavers kommentarer
<p>Kommer til å bli direkte berørt av vestre alternativ. Er femte generasjon som bor og driver gården Norås (gnr 121/bnr 8). Hovedhuset er 300 år gammelt, og det er lagt ned tusenvis av timer på eiendommen i form av bygging og oppussing, og har ikke noe ønske om å flytte. Har også eget avløp og drikkevann fra borehull.</p> <p>Til eiendommen er det også noe dyrka mark. En bekk er lagt i rør, jordene er planert for å få utnytta jorda bedre. Jordprøver viser at jorda er av god kvalitet. Det er også rikt dyreliv på eiendommen.</p> <p>Ber om at østre alternativ benyttes.</p> <p>For oss er eiendommen uerstattelig, og har barn med sterke ønsker om å overta og drive gården videre.</p>	Tas til orientering.

Halvor Mørck, Arne G Havnås, Gunnar Fjeld	Tiltakshavers kommentarer
<p>Positive til utbyggingen, men for å sikre det vakre kulturlandskapet, redusere støyplasser for befolkningen, hindre nedbygging av dyrka jord, bevare området nord for Ski til et område for skitur og samt å beholde et gammelt viktig dyretråkk gjennom området bør følgende argumenter vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nord for Ski stasjon bør banen gå i rett linje og krysse Langhusveien Rv. 152 v/innkjøringen til Endsjø gård og gå øst for denne videre. - Skiftestasjonen bør legges i fjell eller under bakken, om nødvendig plasseres et annet sted på linjen for å få dette til(støy). 	Tas til orientering.

Marit Lillejordet	Tiltakshavers kommentarer
<p>Blir direkte berørt av vestre alternativ (gnr 121/ bnr 9). Driver oppdrett av stor hunderase, og har derfor behov for en eiendom der hundene kan få utfolde seg fritt. Også viktig at eiendommen er usjenert samtidig som den ligger sentralt. Kan vanskelig se at den kan erstattes med noe tilsvarende.</p> <p>Ønsker at man velger østre alternativ.</p>	Tas til orientering.

<p style="text-align: center;">Follobanen Nytt dobbeltspor Oslo – Ski</p>	<p style="text-align: center;">Planprogram Sammendrag av innkomne uttalelser</p>	<p>Dok nr: UOS00-A 0-36009 Rev nr : 03-A Dato: 07.06.2010 Side: 59 av 59</p>
--	---	--

Finn Brække	Tiltakshavers kommentarer
<p>Selve valg av trase bør være alt 2. Ski sentrum: Jernbaneverket sitt forslag vil dele Ski sentrum i to for all fremtid og vil gi en uheldig vegløsning i sentrum. Har følgende løsning på dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jernbanesporene må legges i kulvert forbi Ski stasjon. Dette er mulig siden vi har en stigning fra Langhus stasjon og til Ski. - Selve stasjonsområdet i Ski med et nedsunken spor vil binde Ski Øst/Vest sammen. Dette vil frigi dagens jernbanereal til sentrumsaktiviteter. - Benen mot østre linje må få sin løsning, kanskje med at vei og bane bytter plass, ved undergangen Ski Syd. - Rundkjøringen, Jernbaneveien, Nordbyveien og Kirkeveien sammen med broen bearbeides slik at en heving på ca 2 m unngås. 	<p>Tas til orientering.</p>