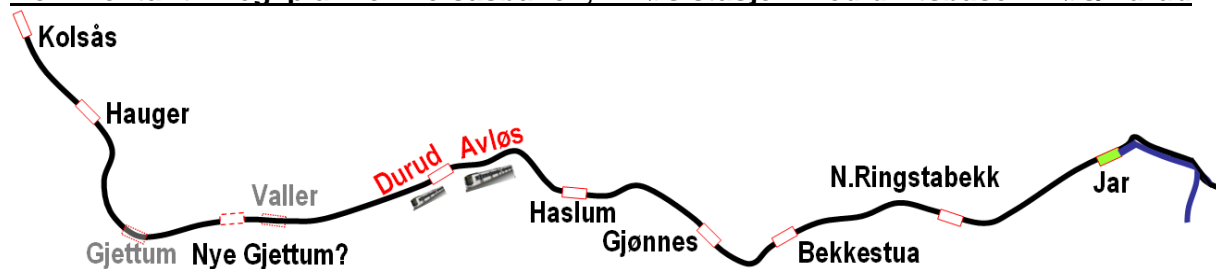


## Aksjon for drift av Kolsåsbanen

Til: Bærum kommune v. Kari Sagbakken

### Kommentar til Reg. plan for Kolsåsbanen, Avløs stasjon med driftsbasis Avløs/Durud



Refererer til Reguleringsplan for Kolsåsbanen, Avløs stasjon med driftsbasis Avløs/Durud med vedlegg, publisert på Bærum kommunes nettsider 31.12.2010.

Ut fra de begrunnelser og konsekvenser som legges til grunn i Konsekvensutredningen mener vi at tiltakshaverne har begrunnet tilstrekkelig behovet for en t-banebasis på Avløs/Durud i forhold til andre alternativer. Planen ser også ut til å ta nødvendig hensyn til de ulemper som naboene kan oppleve, både under anleggs- og driftsfase.

Med flytting av vaskefunksjonen fra Durud til Avløs samt reduksjon av takhøyden på Durudhallen med ca. 3,5 meter mener vi at dette er en akseptabel løsning for beboerne. Arkitektonisk tilpasses nye bygg til eksisterende byggmasse. Støyproblematikken virker godt underbygget, og nødvendige tiltak er beskrevet. Utfordringene vil være at utbygger nå utfører de tiltak som er forespeilet, og vi forventer at dette følges opp under og etter ferdigstillelse.

Det er grunn til å minne om at det ikke er et anlegg for tungindustri eller bearbeiding av avfall som er påtenkt, men et anlegg for nattparkering og vasking av vogner. Større verkstedsoperasjoner skal fortsatt skje på t-banens verksted på Ryen. Vi mener også at en basis på Avløs/Durud er viktig for å sikre fremtidig drift av Kolsåsbanen i Bærum. Med de historiske nedleggelsene vi har bak oss, er dette ingen selvfølge. Samarbeidet mellom kollektivaktørene<sup>1</sup> ser ut til å være godt nå – men det har ikke alltid vært slik, og det er ingen garanti at det forblir slik.

Aksjon for drift av Kolsåsbanen slutter seg derfor til Tiltakshavernes anbefaling som sier følgende (ref. Konsekvensutredningen side 143):

”På bakgrunn av konsekvensutredningen vil

- Ruter AS, på vegne av Akershus fylkeskommune, som tiltakshaver for banen, og
- Kollektivtransportproduksjon AS (KTP), som tiltakshaver for basen anbefale at Kolsåsbanens delstrekning Avløs stasjon (banens km 12,60 til km 13,50) ombygges til T-bane med metrostandard og at Avløs – Durud driftsbasisområde ombygges som basis for nye T-banetog med strømskinnedrift.”

Dette er også i tråd med Bærum Rådmanns innstilling:

”Rådmannen innstiller derfor på at planforslaget fra Ruter/KTP legges ut til offentlig ettersyn i tråd med forslagsstillers ønsker dog justert for sikring av grøntområdet ved Tors vei.”

Vi har utdypet noen temaer i de etterfølgende sider.

*Aksjon for drift av Kolsåsbanen, 02.02.2011*

<sup>1</sup> Ruter, KTP, Akershus Fylkeskommune, Bærum kommune, Oslo kommune, Statens veivesen, Oslos T-banedrift, mfl.

## Indeks

Kort historikk .....	3
Ombygd base på Durud og Avløs – en katastrofe?.....	3
Støy .....	4
Hvor nærme er boligene Avløs/Durud base? .....	9
Innfartsparkering – økning eller reduksjon av veitrafikken? .....	10
Skolebarn og kryssing Nesveien-Avløsveien .....	11
NIMBY.....	13



Avløs vognhaller og verksted - Illustrasjon fra dokument 109 3812



Durud vognhall og stasjon - Illustrasjon fra dokument 109 3812

## Kort historikk

Det har vært driftbase på Avløs siden banen kom dit i 1924. Basen har i alle år vært benyttet til forskjellige vedlikeholdsoperasjoner, spesielt for trikker. I en periode fra 1943 til 1966 ble Avløs brukt som byggeplass for blåtrikker, samt tungt vedlikehold som bl.a. innebar utskifting av slitedeler. I de siste årene har basen vært brukt til hjuldreining, karosseriutbedringer og vognlakkeringer. Så slik sett var det mer "industrivirksomhet" på Avløs før enn det man nå ser for seg ifm. nattparkering, lettere vedlikehold og vasking av de nye MX-metrovognene.

Etter at Sporveien gikk over til pendeldrift i 1995 (togene kjører videre gjennom Oslo til de østlige hhv. vestlige linjene) trengte man færre vogner på t-banenettet totalt. Vognbehovet gikk ned, og dermed også behovet for baser. Vognene ble parkert på Majorstuen i stedet for Avløs, da det var plass til dem der. Sporveien mente den gangen at de skulle satse på få og store baser. I 2001 var planen å avslutte t-banen på Bekkestua, og i 2003 vurderte Oslo Sporveier å selge hele Avløs baseområde, med formål å utvikle dette med boliger. Dette ville verken vernemyndighetene eller Bærum kommune være med på, kommunen nektet å omspesifisere/regulere området iht. ønsket fra Oslo Sporveier. Og det kan man jo forstå, Sporveien fikk i sin tid området/traseen gratis fra Bærum kommune, med klausul at det skulle brukes til "jernbaneformål". Odd Reinsfelt, ordfører i Bærum, uttalte i Budstikka 26.07.02 at det "ikke er aktuell politikk å bygge boliger langs banetraseen, slik Oslo Sporveier ønsker".

Med utbygging av t-baneringen i Oslo, vedtaket om at Kolsåsbanen skulle være t-bane og økning i frekvens på noen ruter ser man at det er behov for flere vogner. Og på grunn av dette, samt sikkerhetsaspektet med å parkere vogner både på øst- og vestsiden av Oslo ønsker nå KTP (Kollektivtransportproduksjon AS) å ta i bruk Avløs/Durud som base. Lagring av alle vognene på samme sted eller side av Oslo er ikke ønskelig, da eksempelvis en feil på sporet i nærheten av lagringsstedet kan hindre utkjøring av alle vognene. Et eksempel på hvor risikabelt ansamling av vogner på samme sted kan være er brannen som oppstod i trikkehallen på Dalsenget i Trondheim i 1956. Tre mennesker omkom, og alle de 43 trikkene som var i trafikk ble ødelagt. Hadde ikke 17 utrangerte (men funksjonelle) trikker vært parkert et annet sted hadde ikke Trondheim hatt trikke-trafikk etter brannen i det hele tatt. At KTP nå vurderer å bruke området til base er jo også naturlig all den tid de eier området. Og fordi det nå skal være plass til 110 meters lange 6-vognstog må man utvide/bygge nye vognhaller på Avløs for å få plass til disse.

## Ombygd base på Durud og Avløs – en katastrofe?

Vi vil tro at for nær 100 % av de beboerne som i dag bor ved basen har basen alltid vært der i en eller annen form. Naboene har altså selv valgt å bosette nær basen. Når nå selve driftsformen for banen endrer seg må man regne med at også basen må endre seg for at den skal tilpasses den nye driftsformen. Man må også være klar over at det ikke er snakk om å opprette et hovedverksted på Avløs, disse operasjonen vil t-baneverkstedet på Ryen fortsatt ta seg av. I hovedsak vil hovedfunksjonen til Avløs base være nattparkering av t-banetogene, dernest enklere vedlikehold, spesielt vasking av vognene. Vasking og andre enkle operasjoner må i hovedsak skje om natten, da de fleste vognene er i trafikk på dagtid.

Så da er spørsmålet: Vil den nye driftsformen føre til vesentlig mer ulempe for naboene enn det den gamle basen gjorde? Vil det eksempelvis bli mer støy, farlige aktiviteter, mer veitrafikk?

## Støy

Det vil trolig bli mindre støy på den nye basen enn det var på den gamle da den var i drift, fordi det skal gjøres mer støyskjerming på det nye anlegget enn på det gamle. Vedlikehold vil skje innendørs bak lukkede porter, men slik var det også før. Dessuten skal slitte deler skiftes ut med nye, og det skal monteres nye sporvekslere som bråker mye mindre når toget passerer. (i den gamle vekseltypen "falt" vognhjulene ned i forsenkningen i sporkrysset i vekselen, og dette laget støy). Så lenge banen går (ca kl 05:30-01:00) vil banen være den dominerende støykilden, fordi hastigheten på togene er høyere på banen (opp til 50km/t forbi Avløs) enn på basen (maks 15 km/t). Det er også mye mindre skinneskrik fra de nye MX-vognene enn det var fra de utrangerte røde vognene, fordi boggiene på MX-vognene ikke er så stive. For eksempel, en beboer på Ullernåsen som bor 50 meter fra Kolsåsbanen på og i samme høyde som banen, og som nå har passerende vogner av den nye MX-typen uttalte følgende: *Med dagens vogner kan jeg ikke høre t-banetogene passere forbi uten at jeg åpner vinduet og lytter spesielt for å høre passeringen. De gamle togene støyet mye mer.* Figur 1 og 2 viser bilde av de gamle utrangerte og de nye vognene.



Figur 1 – Utrangerte røde vogner som trafikkerte Kolsåsbanen frem til 2006

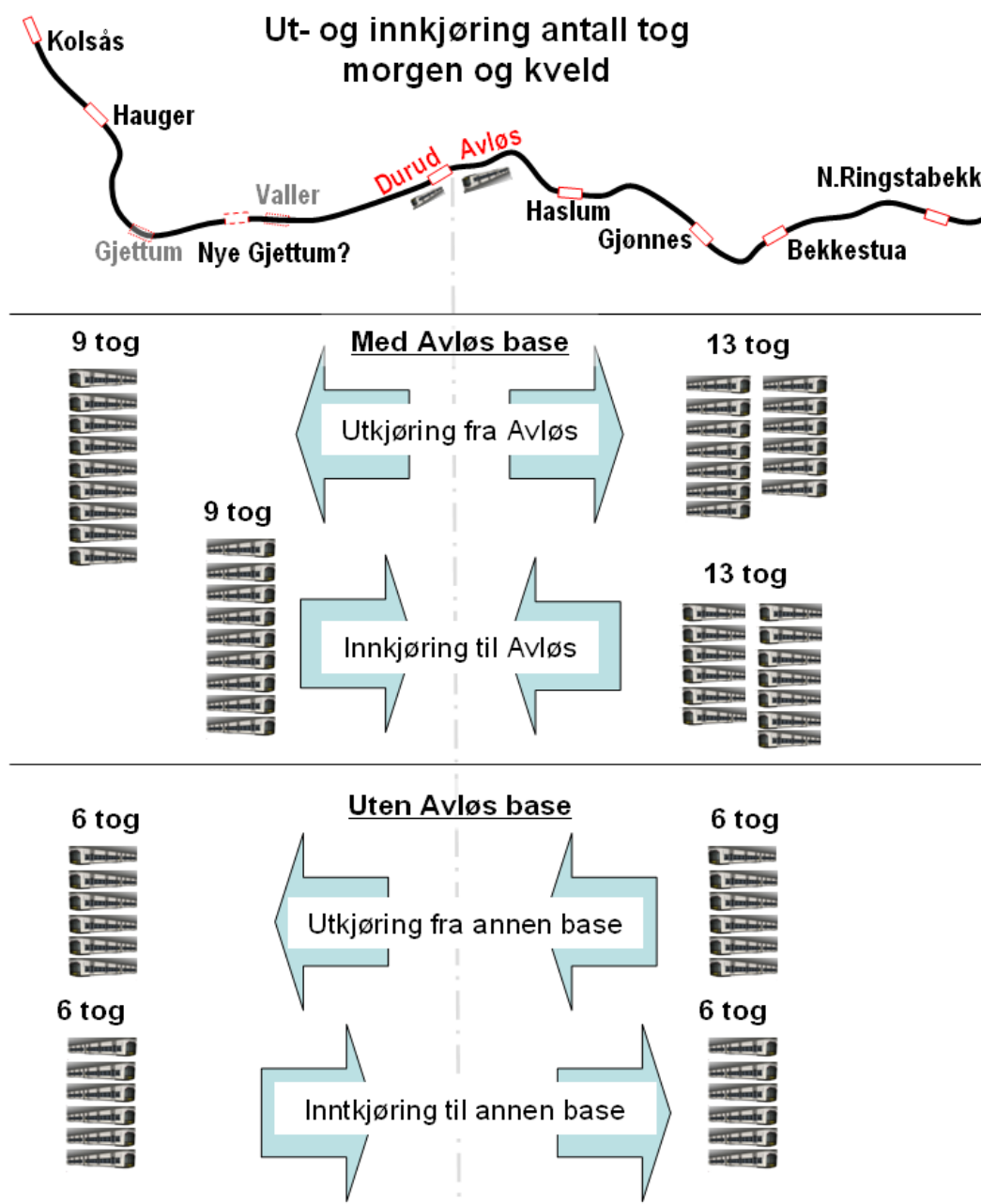


Figur 2 – Nye MX-vogner som vil trafikere fremtidens Kolsåsbane

Hva med antall vognbevegelser og støy fra disse, hvordan vil det bli i forhold til før?

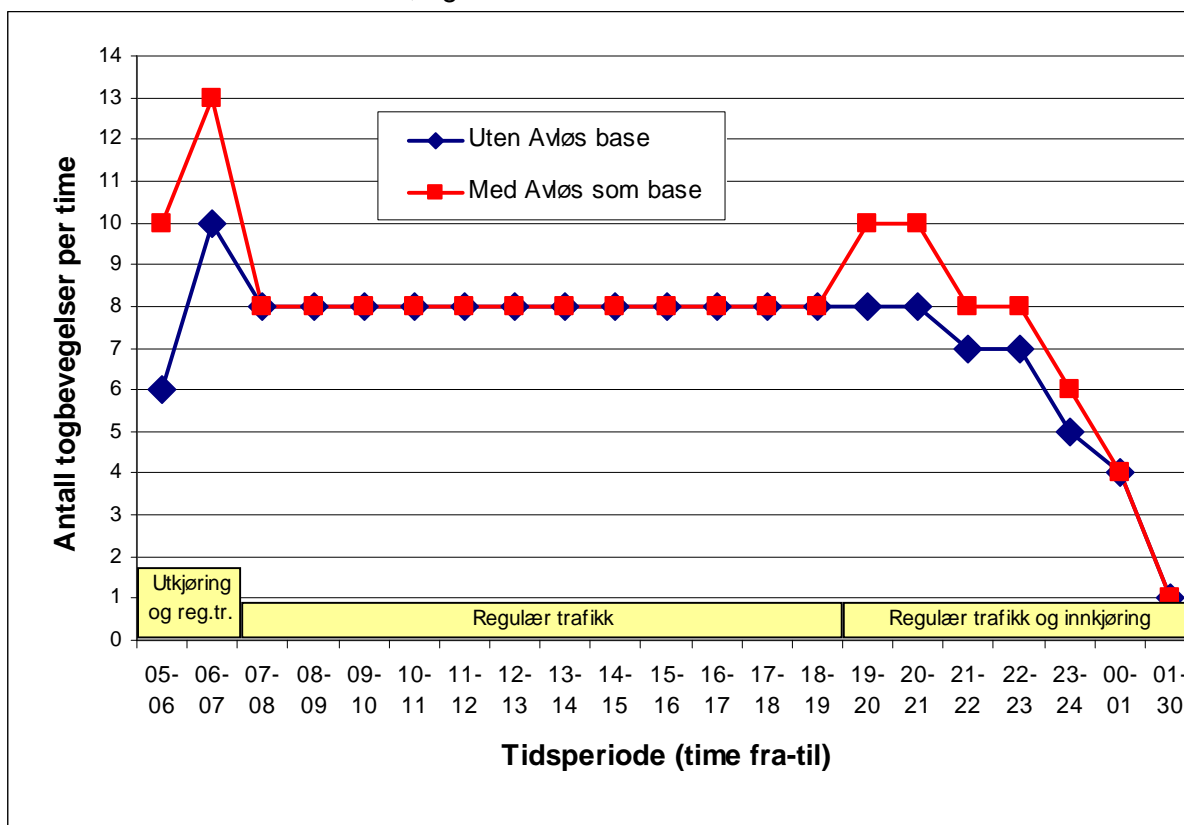
1. scenario iht. Konsekvensutredningen: Hvis Durud og Avløs bygges som planlagt er det plass til 40 stk. 3-vognstog = 20 stk. 6-vognstog. Noen tog er inne til lettere vedlikehold og kjøres ikke ut. Ifølge et scenario beskrevet i Konsekvensutredningen (KU) side 74 kan en regne med at 22 tog kjøres ut hver morgen, og 22 tog inn hver kveld. Antar at dette er på hverdager. 9 av disse er Kolsåsbanens egne tog. De skriver ikke noe om fordelingen mellom 3- og 6-vognstog. Men hvis vi for enkelthetens skyld antar at 5 stk. 3-vognstog er inne til lettere vedlikehold og ikke kjøres ut og at de 9 togene som tilhører Kolsåbanen er 3-vognstog, så er det 13 stk. 6-vognstog som kjøres tomme mot Oslo.

Hvis det ikke er base på Avløs, så må 6 av Kolsåsbanens startvogner kjøres tomme fra annen base til Kolsås hver morgen, og det samme antallet må kjøre tomme inn mot Oslo hver kveld. Figur 3 viser dette.



Figur 3 – Antall tomme vogner ut- og innkjøring med og uten Avløs base iht. KU s. 74

I forhold til total togtrafikk vil bildet bli noenlunde som vist i Figur 4. Her er det antatt at banen fortsetter med 15-minutters rute, og 30-minuttersrute etter kl 21.



Figur 4 – Antall togbevegelser per time med og uten Avløs base til/fra Oslo iht. KU s. 74

Iht. KU vil antall togbevegelser med Avløs som base vil bli omtrent som før, da basen var i drift. Togene som kjørte før var imidlertid kortere. Et 6-vognstog har dobbel så lang passeringstid som et 3-vognstog ved samme hastighet. Hvis hastigheten f.eks. er 50km/t er passeringstiden 7,2 sekunder for et 6-vognstog, og 3,6 sekunder for et 3-vognstog. Forenkelt kan man si at den økte tidspåvirkningen av støyen fra 6-vognstog motvirkes av at de nye MX-togene støyer mindre enn de gamle 3-vognstogene. Et bortfall av Avløs/Durud som base betyr en reduksjon på ca. 8 % i antall togbevegelser sett over hele driftsdøgnet fra Avløs til/fra Oslo. Beregninger som reguleringsplanen henviser til viser at ekvivalent støynivå øker med ca. 1dB fra Avløs og østover – i forhold til om det ikke er base på Avløs/Durud. En økning på 1dB er i praksis ikke merkbar. Se Figur 5, utdrag fra KU som viser hvordan mennesker oppfatter støynivåendringer.

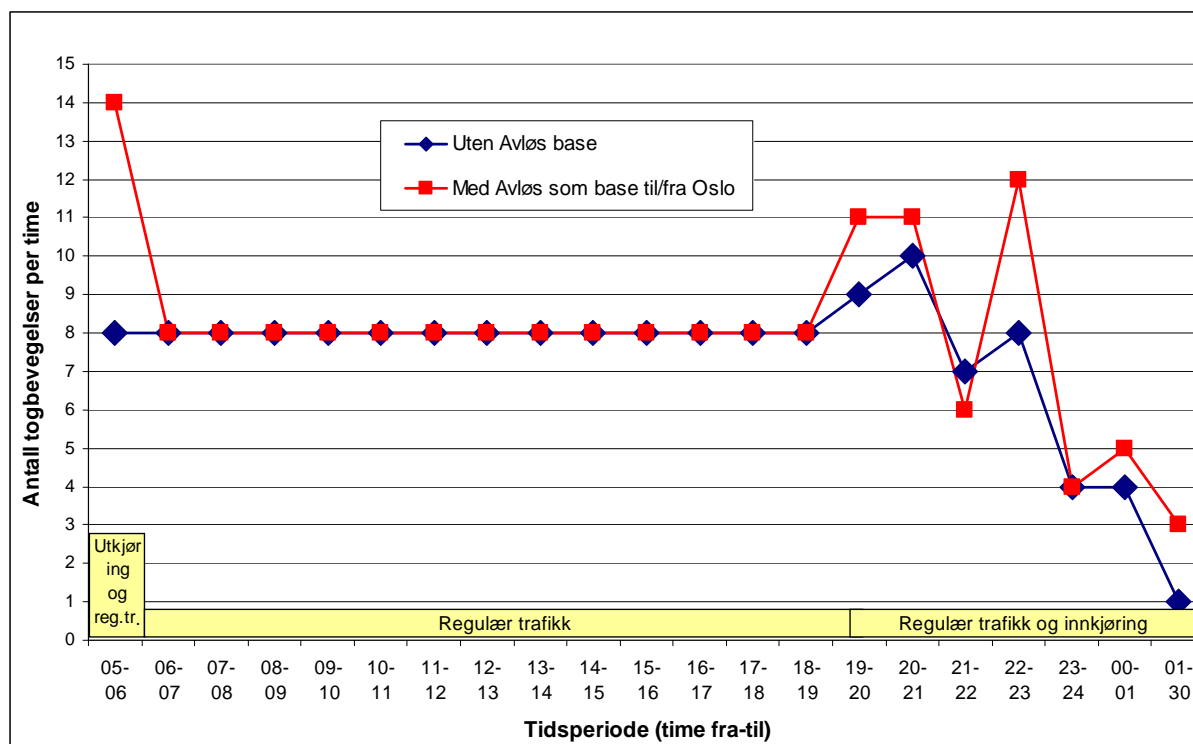
Mot Kolsås vil det bli en økning på 6 togbevegelser frem- og tilbake til Avløs i forhold til at det ikke er base på Avløs.

En økning av lydnivået på 10 dB tilsvarer tidobling av lydenergien, men for de fleste vil dette oppfattes som en fordobling av støyen. Videre kan vi regne med at de fleste mennesker vil oppleve følgende endringer i støyen:

- 2-3 dB : så vidt merkbart
- 4-5 dB : godt merkbart
- 5-6 dB : vesentlig endring
- 8-10 dB : fordobling/halvering av støyen :

Figur 5 – Menneskers oppfatning av endringer i støynivå, ref. KU s. 75

2. *Alternativt scenario*, se Figur 6. I virkeligheten vil antall tog som kjører ut fra basen om morgenen være forskjellig fra det antall som kjører inn om kvelden, fordi ca. halvparten av togene vil gjøres om fra 6-vognstog til 3-vognstog før de kjøres inn. Det er her forutsatt at det kjøres ut 6-vognstog, alle utkjøringer skjer mellom kl 05:00 og 06:00, og innkjøringene begynner etter kl. 19:00. Da deles 6-vogssettet i 2, det ene kjøres inn, det andre fortsetter i trafikk. Ytterligere innkjøringer skjer etter kl. 22:00, da t-banen går over til 30-minutters rute. De siste togene (3-vognstog) kjøres inn ved ruteslutt, mellom kl. Ca. 00:30 og 01:30.



Figur 6 – Antall togbevegelser per time med og uten Avløs base til/fra Oslo alt. scenario

Overstående er scenario er basert på mange forutsetninger. Endringer i drifts- og ruteopplegget i hele t-banesystemet vil også medføre endringer i antall vognbevegelser til/fra Avløs. I dette scenariet betyr et bortfall av Avløs/Durud en reduksjon av trafikken øst for Avløs på ca. 9 %.

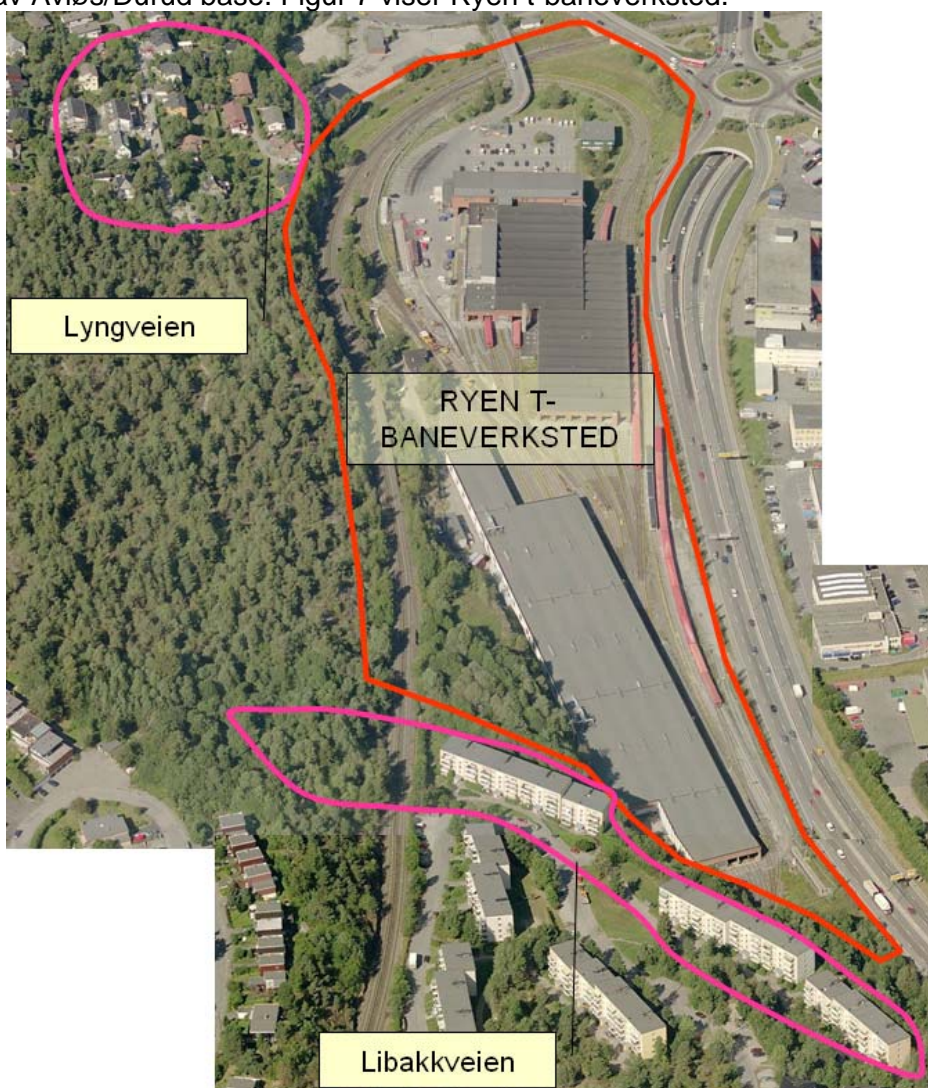
Mot Kolsås vil det bli samme antall togbevegelser i forhold til at det ikke er base på Avløs.

### Støy fra Ryen t-baneverksted

Finnes det tilsvarende baser som en kan sammenligne med? En titt på kartet avslørte at KTP's anlegg på Ryen kunne egne seg for en sammenligning: Vi ringte 5 beboere i Libakkveien og Lyngveien, som ligger 50-100 meter fra Ryen t-baneverksted. Først så skjønnte de ikke helt problemet: Ille å bo nær vaskehall? Støy fra vaskehallen? Nei, det hadde de ikke hørt noe av. En sjelden gang kunne man høre hvin i en skinne inne fra området, Men dette var definitivt ikke noe tema i nabolaget. De som bodde i Libakkveien (nederst/sør på kartet) kunne høre vognene komme opp gjennom den 30 år gamle tunnelen rett under blokka, men oppfattet ikke dette som et problem. Den ene beboeren vi snakket med hadde bodd der i over 20 år, og stortrivdes.

De vi snakket med var altså entydige i sin konklusjon: Veitrafikken (fra E6, som ligger på andre siden av basen!) bråkte mye, og Ryenanlegget var ikke noe de var plaget av.

Nå er jo Ryen et gammelt anlegg, bygd i en tid man ikke tok støyplager på alvor i det hele tatt. Det er heller ikke eksakt sammenlignbart med de funksjoner som er planlagt på Avløs, men det gir en indikasjon på hva en kan forvente seg av støy. Kunnskapen om støy har utviklet seg mye siden anlegget på Ryen ble bygd, og det er all grunn til å tro at de nødvendige hensyn tas ifm. ombygging av Avløs/Durud base. Figur 7 viser Ryen t-baneverksted.



Figur 7: Ryen t-baneverksted

## Hvor nærme er boligene Avløs/Durud base?

Figur 8 viser en enkel oversikt over Avløs/Durud baseområder. Det blir mest aktivitet på basenes nordøstlige del, der det er tenkt å utvide hallen nærmest Nesveien med ca. 55 meter, samt rive dagens vognhall og oppføre en ny som kan ta 110 meters lange 6-vognstog. Vaskehallen som var først tenkt plassert rett øst for Avløsveien på Durud integreres nå på selve Avløs base.



Figur 8: Avløs/Durud stasjon og base – planlagte hovedtiltak

Nesveien danner banens/basens grense mot nord, og på nordsiden av Nesveien er det industribygg som skjærer/øker avstanden mellom boligene og Avløs base. Nærmeste bolig er ca. 70 meter fra dagens vognhall, noe som ikke kan sies å være spesielt nærme. Mot øst ser avstanden ut til å bli ca. 50-70 meter til nærmeste 4 hus, resten mer enn 100 meter unna. Mot sørøst er avstanden kortere, ca. 40-50 meter, men da basen er ca. 10 meter lavere enn åsen husene står på så virker skjermingen her å være god. Imidlertid er Tors vei 5 og Odins vei 21 nesten vegg i vegg med basen/banen, men her planlegges det å bygge støyskjermer.

På Durud vil den først planlagte vaskehallen bli flyttet til Avløs, og bygget på Durud er nå planlagt som en ren vognhall for nattparkering. I forhold til den først planlagte vaskehallen er høyden redusert med ca. 3,5 meter, bredden med 2 meter. Den blir således ikke så dominerende som presentert i planutkastet, spesielt i forhold til beboere på sørsiden av Durudveien. Hallen vil også gi bedre støyskjerming for mange av beboerne her, da den vil skjerme for støy fra selve banen.

Vi mener Konsekvensutredningen redegjør for disse forholdene på en god måte, og at nødvendige avbøtende tiltak er planlagt.

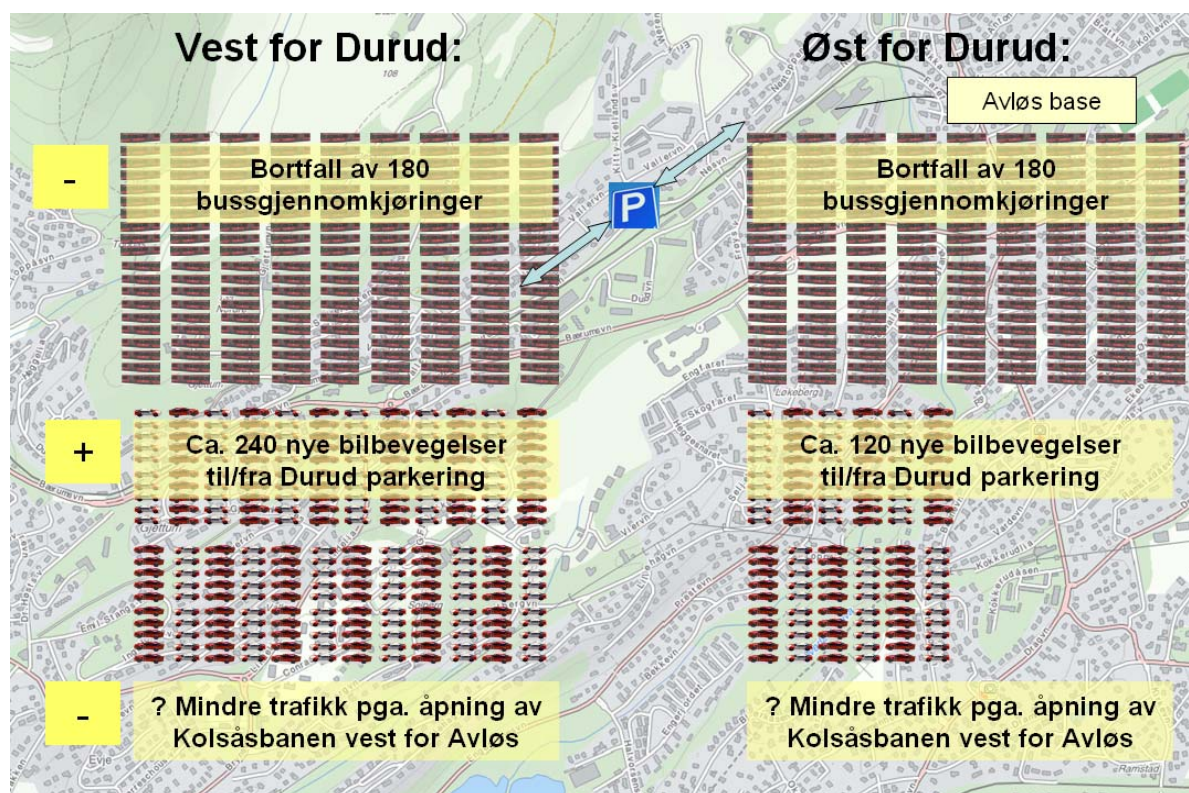
## Innfartsparkering – økning eller reduksjon av veitrafikken?

Det virker som mange av beboerne på Avløs er imot at det skal opprettes så mange innfartsparkeringsplasser på Durud (Ca. 180), da dette angivelig vil føre til så mye trafikk på Nesveien at det vil bli problemer. Nå ser vi at bortfallet av buss-for-baneruten 42 alene fører til 180 færre gjennomkjøringer per døgn, så vi tviler at en innfartsparkering her vil bli noen stor ulykke: Hvis vi gjør et enkelt regnestykke og antar at alle 180 parkeringsplassene brukes og at den ene halvparten av biltrafikken kommer fra vest og den andre halvdel fra øst (i realiteten vil det nok komme flere fra vest) vil det si 90 biler i hver retning. Pussig nok tilsvarer dette like mange biler som det nedleggelsen av bussrute 42 medfører- 90 gjennomkjøringer i hver retning forsvinner. Men i realiteten vil mesteparten av biltrafikken komme fra vest, så hvis en antar at 2/3 av trafikken kommer fra vest blir situasjon som antydnet i Figur 9. I tillegg kan en regne med at en god del gjennomgangstrafikk forsvinner når banen åpner, så det er meget mulig at den totale veitrafikken i Nesveien vil bli mindre, ikke større, når banen/parkeringsplassen kommer i drift.

Vi vet også at på 10 år har befolkningen med en avstand på 800 meter fra banen økt med 10 %. Resten av Bærum har hatt en økning på 9,4 %. Befolkningen øker, som betyr at det er stadig flere som skal transporteres. I Ruterrapport 2010:9 står det:

*Viktig del av tilbudet i Akershus.* I Akershus er det bare 30 % av befolkningen som har mindre enn 10 minutters gangavstand til et kollektivtilbud som går minst en gang i kvarteret. Dette, kombinert med lavere arealkostnader og mulighet for rask jernbane- eller busstransport til Oslo sentrum, gjør innfartsparkering til et langt mer interessant virkemiddel. I Akershus og andre østlandsfylker kan det også konstateres at etterspørselen er relativt høy og at plassene er godt utnyttet.

Og med det økte antall innfartsparkeringsplasser som nå prosjekteres samt Oslo-takst til Kolsås mener vi at banen vil bli et ytterligere populært tilbud som flere vil velge å benytte seg av.



Figur 9: Durud innfartsparkering – Hva skjer med veitrafikken på Nesveien?

## Skolebarn og kryssing Nesveien-Avløsveien

Ifølge flere som bor i området er dette er farlig kryss, spesielt for skolebarn, og mange kjøretøy holder stor hastighet her. Vi mener at en planfri overgang er det sikreste, men det betyr antagelig at det må avsees privat grunn for å få til dette, og det kan by på utfordringer. Det er også eksempler på overganger som er lite brukt, fordi fotgjengerne synes de er for tungvinte å bruke, og derfor krysser veien direkte. Det er nok en fare for at en slik overgang over Nesveien vil kunne bli en slik.

Her har vi kanskje noe å lære av hvordan kryssing i plan gjøres mange steder i USA – På definerte skoleoverganger er det for det første brukt refleksgul farge på fareskiltene som viser at det er en skoleovergang lenger fremme, det står flere skilt med en 50 – 100 meter mellomrom, og ofte i kombinasjon med blinkende lys når noen har trykt på ”knappen”. Selve overgangen har også lysregulering. Her er det da lagt vekt på både mange og aktive varslinger for bilistene før selve overgangen, samt at varselskiltene har egen synlig farge (kun skoleovergangsskilt har denne fargen). Se bildeserie under (Figur 10, 11 og 12.)



Figur 10: USA, typisk skilt som varsler skoleovergang



Figur 11: USA, typisk skilt som varsler skoleovergang



Figur 12: USA, typisk skilt og blinkende lys som varsler skoleovergang

## NIMBY

Vi har registrert at mange av naboene er imot base på Durud og Avløs i sin helhet. Ut i fra vår forståelse av saken så skjønner vi ikke dette. Vi mener at den planlagte ombyggingen av Avløs/Durud er innenfor de kriterier som naboene må akseptere. Slik samfunnet er organisert og har utviklet seg så vil noen alltid komme til å bo i nærheten av større offentlige aktiviteter som skal tjene allmennheten: Det er ikke få som er berørt av at de er naboer til eksempelvis flyplasser og høyt trafikkerte veier (f. eks. E18 gjennom Oslo, Bærum og Asker.)

Dette kan være et eksempel på det amerikanerne kaller NIMBY (Not In My Back Yard), eller "ikke i min bakgård" på norsk. Dette betegner folk/grupper som protesterer mot et konkret prosjekt. De er ikke nødvendigvis imot prosjektet generelt sett. Poenget er at det ikke skal være nær dem selv. For eksempel "Alle" er vi for vindmøller – så lenge de ikke settes opp i nærheten av der vi selv bor. Men er det slik at prosjektene blir så ille som de som protesterer vil ha det til? Ikke nødvendigvis, se følgende eksempler:

**Utdrag fra artikkel i Aftenposten 04.05.09:** ..Tyrilistiftelsen blir utsatt for NIMBY hver gang den åpner en ny enhet. Ved oppstarten av aller første kollektiv, i Mesnalia i 1980, kunne lokalavisen fortelle at bygdefolket ville kjøpe våpen for å beskytte seg mot de narkomane. Lensmannen mottok både skriftlig søknad og flere telefonhenvendelser om bæretillatelse. Enkelte skaffet seg visstnok gasspistol.

Sommeren 1996 sto kampen på Kampen i Oslo. Mange naboer motsatte seg på det sterkeste at Tyrili skulle få etablere behandlingssenter med drøyt 20 leiligheter tvers over gaten for barneskolen, kloss ved flere barnehager.

– Jeg har stor forståelse for at mennesker frykter det ukjente. Men jeg ble overrasket over hvor sterke følelser vi hadde satt i sving, hvor redde folk her faktisk var. Deler av argumentasjonen grenset mot det ufine, erindrer Tyrillis nestleder Roar Skolseg.

Nå er Tyrili blitt en veldig positiv og viktig del av nærmiljøet her. Blant annet ville ikke Kampen-dagene latt seg arrangere uten brukernes frivillige innsats, sier Kirsten Haaland, leder i Kampen Vel. Ja, nå finnes det knapt grenser for hvor populære Tyrili er på Kampen.

### **Utdrag Rådmannens kommentar, Karmøy kommune, sakspapirer kommunestyret**

**14.06.05:** I et oppslag i Haugesunds Avis, Karmøy lokal den 23.12.04 opplyser politioverbetjent Erik Skådel at kriminaliteten i Karmøy kommune har gått markant ned (ca. 20 % når det gjelder vold og tyverier). Han nevner at årsaken trolig er LAR-tilbudet. Dette viser hvor betydningsfullt et slikt tiltak er.

Derimot skaper lokalisering av slike tiltak som de fleste i utgangspunktet er positive til, ofte problemer. Alle vil ha det, men ingen vil ha det i nærheten av seg og sine. Fenomenet har et navn : NIMBY (Not in my backyard). Det er nok å vise til media når det gjelder rusverninstitusjonen på Tuastad, lavterskeltiltaket i Sandnes (Funkishuset) og lignende. Felles for disse er at det etter etableringen er minimalt av negative hendelser. Og alt det negative som ble spådd skulle skje, uteblir. Tuastad har ikke fått klager fra naboer etter nesten ett års drift. Heller ikke når det gjelder lavterskeltiltaket i Sandnes er det kommet inn klager. Det var massive protester i begynnelsen, men etter nesten ett års drift er det ikke kommet inn klager, opplyser nestleder i styret for Funkishuset i Sandnes og spesialkonsulent Roar Norås.

Ut i fra forslag til reguleringsplan så tyder alt på at beboerne blir tatt hensyn til. Kanskje blir til og med forholdene totalt sett bedre enn før?