

Østfoldbanen

Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje

☒	Akseptert
☐	Akseptert m/kommentarer
☐	Ikke godkjent / kommentert Revider og send inn på nytt
☐	Kun for informasjon
Sign: _____	

00A	Leveranse til Bane NOR	20.11.2019	SAR	LSR	AMA
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje Samlede uttalelser ved høring av forslag til planprogram		Antall sider:			
		78			
		Produsent:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnr.: 224705 Parsell: 00 Planfase: Hovedplan Saksnr: N/A		Dokument-/tegningsnummer: MIP-00-A-04314		Revisjon: 00A	
		FDV-dokument-/tegningsnummer: NA		FDV-rev.: NA	

ØSTFOLDBANEN TOGPARKERING SKI SYD OG NY INNFØRING AV ØSTRE LINJE UTTALELSER VED HØRING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM

Det er mottatt i alt 34 uttalelser til høring av planprogrammet – 8 fra myndigheter, 7 fra organisasjoner, lag og foreninger, og 19 private.

Kopi av alle uttalelser er gjengitt på de følgende sider. Tall i listen under henviser til innsatt **rødt sidetall** øverst på uttalelsene.

Myndigheter

- Norges vassdrags- og energidirektorat (25.09.2019).....	003
- Ski kommune, Planavdelingen (28.10.2019).....	005
- Statens vegvesen (28.10.2019).....	009
- Follo landbrukskontor (05.11.2019).....	012
- Indre Østfold kommune (05.11.2019).....	014
- Akershus fylkeskommune (06.11.2019).....	019
- Fylkesmannen i Oslo og Viken (04.11.2019 / 13.11.2019).....	021
- Indre Østfold Regionråd (17.11.2019).....	026

Organisasjoner, lag og foreninger

- Tandberggløkka Velforening (26.10.2019).....	033
- Ski historielag (30.10.2019).....	035
- Lokal Agenda 21-forumet i Ski (31.10.2019).....	036
- Finstadgrenda Vel (03.11.2019).....	041
- For Jernbane (03.11.2019).....	044
- Miljøpartiet De Grønne, Ås (03.11.2019).....	047
- Ås landbrukslag (03.11.2019).....	050

Private

- Kenneth Pram Myhre (10.10.2019).....	051
- Block Watne AS (23.10.2019).....	052
- Marianne Tesaker – <i>Tandbergåsen 14b</i> (23.10.2019).....	053
- OBOS Nye Hjem AS (24.10.2019).....	054
- Kjetil Vesteraas – <i>Kråkstadveien 78a</i> (28.10.2019).....	055
- Bente Hansen – <i>Østensjøveien 81</i> (30.10.2019).....	056
- Morten Dahl Hansen – <i>Østensjøveien 81</i> (30.10.2019).....	057
- Kim Aastangen (30.10.2019).....	058
- Ragna Kirkeby og Håkon Huseby - <i>Kjølstadveien 3</i> (31.10.2019) (2 oppføringer/uttalelser i kartportalen).....	061
- Marianne Johansen Myrbraaten - <i>Oppsandveien 61a</i> (31.10.2019).....	062
- Marianne Hansen – <i>Bølerlia 68, Oslo</i> (01.11.2019) (7 oppføringer/uttalelser i kartportalen).....	063
- Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim - <i>Åsveien 141</i> (02.11.2019).....	065
- Jon Anders Larmerud og Ingrid Thirud – <i>Østensjøveien 100</i> (02.11.2019).....	068
- John Ivar Bjoner, Helga Bjoner og Jan Erik Bjoner og Kristin Våge - <i>Vang gård i Kråkstad, Løkenveien 29a</i> (03.11.2019).....	069
- Kenneth Olafsson - <i>Tandbergåsen 14a</i> (03.11.2019).....	072
- Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen - <i>Åsveien 139</i> (03.11.2019).....	073
- Alexander Savert – <i>Solliveien 12, Tomter</i> (03.11.2019).....	075
- Edvard Thirud - <i>Østensjøveien 60</i> (03.11.2019) (3 oppføringer/uttalelser i kartportalen).....	076
- Fiks bolig AS (04.11.2019).....	077



Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 SANDVIKA

Vår dato: 25.09.2019
Vår ref.: 201900142-6
Arkiv: 323
Deres dato: 20.09.2019
Deres ref.: 613801-04

Saksbehandler:
Kjetil Indrevær

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Høring av planprogram - Detaljreguleringsplan for Østre Linje og togparkering - Ny avgreining Ski syd - Ås og Ski kommune

Vi viser til høringsdokumenter datert 20.09.2019.

Flomfare og områdestabilitet (kvikkleire) er temaer som synes å være godt ivaretatt i planprogrammet.

Planen involverer flere vassdragskryssninger, og planprogrammet beskriver også at eventuelle funn av kvikkleire kan gjøre det nødvendig med sikringstiltak i vassdrag.

NVE anbefaler derfor at planen tar inn vurderinger knyttet til hvordan eventuelle tiltak i vassdragene kan planlegges og utføres slik at det ikke kommer i konflikt med allmenne interesser i vassdrag og grunnvann, jf. vannressursloven (vrl):

- Det foreligger en generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag ([vrl § 5](#)), som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Begrepet «allmenne interesser» omfatter et bredt spekter av interesser av samfunnsmessig betydning, herunder biologisk mangfold, fiske, flom- og erosjonsfare, kulturverdier, landskap og friluftsliv i tilknytning til vassdrag og grunnvann.
- Også økt tilførsel av vann til vassdrag, som følge av økt overvannsavrenning, kan medføre skader og ulemper i form av økte flomproblemer og oversvømmelse nedstrøms. Etter [vrl § 7](#) er det forbudt å hindre vannets løp i vassdrag uten hjemmel i loven, og utbygging og annen grunnutnytting bør fortrinnsvis skje slik at nedbøren fortsatt kan infiltrere i grunnen. Ved tiltak i bekker må det påsees at dreneringsmønsteret ikke endres slik at avrenningen i enkeltbekker øker.
- Et vassdragstiltak er ifølge [vrl § 8](#) konsesjonspliktig i de tilfeller der det kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdrag og grunnvann. For grunnvann er det regler om konsesjonsplikt for både grunnvannsuttak og grunnvannspåvirkning. Både vannuttak og fysiske inngrep kan gi slike virkninger at det utløser konsesjonsplikt etter

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

vannressursloven. For grunnvannsutttak er konsesjonsplikten basert på virkninger for nærliggende vassdrag og hvem som bruker vannet som tas ut ([vrl § 45](#)).

- Langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det ifølge [vrl § 11](#) opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Denne regelen gjelder likevel ikke for byggverk som står i nødvendig sammenheng med vassdraget, eller hvor det trengs åpning for å sikre tilgang til vassdraget. Det er kommunen som fastsetter bredden på beltet.

Vi gjør videre oppmerksom på at planene legger opp til kryssing av Kråkstadelva, som er en del av det vernede Mossevassdraget. Kryssingen over Kråkstadelva må i tillegg til de ovennevnte punkter også ivareta 1) [vannressursloven kapittel 5 om vernede vassdrag](#), 2) gjeldende [verneplan for det aktuelle vassdraget](#) og 3) [rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag](#).

Med hilsen

Toril Hofshagen
regionsjef

Kjetil Indrevær
seniorrådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.



Asplan Viak AS
Postboks 24

1300 SANDVIKA

Vår ref.: KIM/LIEHEL

Deres ref.:

Arknr.: L12

Jnr.: 19/578-26

Dato: 28.10.2019

DETALJREGULERING – HENSETTING SKI SYD OG AVGRENING ØSTRE LINJE – UTKAST TIL PLANPROGRAM – HØRINGSUTTALELSE

Vi viser til forslag til planprogram for hensettingsanlegg sør for Ski og ny innføring av Østre linje, datert 5.9.2019. Forslag til planprogram er lagt ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-9 og forskrift om konsekvensutredninger.

Formålet med planen er å regulere ny avgrensning for Østre linje samt togparkering. Planprogrammet skal gjøre rede for hvilke alternativer for togparkering og for ny innføring av Østre linje som skal konsekvensutredes.

Alternativene

Rådmannen merker seg at Bane NOR som følge av kommunestyrevedtak i Ski og Ås har stanset videre reguleringsprosess for hensetting av tog i friluftsområdet Holstadmarka/Finstadmarka. Hagelunden på grensen mellom Ski og Ås er dermed eneste gjenværende, aktuelle område for etablering av hensettingsanlegg.

For Østre linjes nye trasé mellom Kråkstad og syd for Ski stasjon, foreslår Bane NOR å ta utgangspunkt i det korteste alternativet fra KVVU. Alternative linjeføringer for ny Østre linje som er silt bort i etterkant av KVVU, er ifølge Bane NOR lenger og medfører lengre reisetid, er teknisk mer kompliserte, og medfører mer eller like mye arealbeslag som det valgte alternativet.

Bane NOR foreslår å konsekvensutrede to kombinasjoner av anlegg for togparkering og innføring av ny Østre linje, begge med bakgrunn i hensettingsanlegg ved Hagelunden og raskeste/korteste trasé mellom Kråkstad og planskilt krysning av Vestre linje. Alternativene utredes i høy og lav variant.

Det høye alternativet som foreslås utredet innebærer en kombinasjon av jernbane på bakkeplan og i bro. Det lave alternativet innebærer en kombinasjon av jernbane på bakkeplan og i tunell.

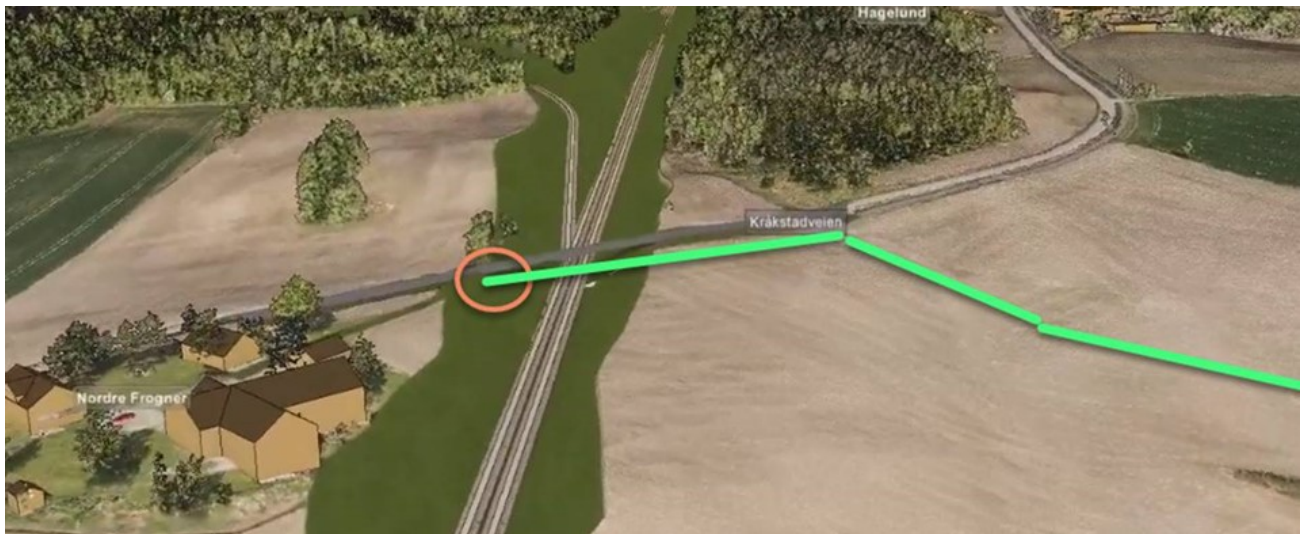
Rådmannen merker seg at både høyt og lavt alternativ for ny Østre linje og hensettingsanlegg vil berøre dyrka mark. I kommunestyrevedtak datert 12.12.2018 (KS -126/18) legges det som et premiss for planoppstart at ny Østre linje skal legges under bakken slik at dyrket mark bevares. Bane NOR hevder at det ikke er teknisk mulig å bygge tunell på hele strekningen grunnet stigningsforholdene mellom Kråkstad og krysning av Vestre linje syd for Ski stasjon.

Landskapsbilde/Kulturlandskap

Tiltakene vil alene og samlet medføre svært store landskapsinngrep i et større område med kulturlandskap av regional og nasjonal verdi. Det vil være svært viktig med gode visualiseringer av tiltaket i terreng, og rådmannen ønsker at dette løftes frem i utredningsprogrammet/planprogrammet. Det er ønskelig med visualiseringer og illustrasjoner som viser faktiske virkninger for og tilpasninger til landskap/kulturlandskap og omgivelser.

Spesielt ønsker vi følgende visualiseringer:

- Høy og lav løsning gjennom området vist i figur 1 sett sørover fra Ski, nordover fra Holstad/E18 og fra andre viktige landskapspunkt/siktlinjer
- Krysningsspunkter mellom berørte veier og ny Østre linje
- Krysningsspunkt mellom trasé for eksisterende Vestre og nye Østre linje



Figur 1: «Høyt» alternativ vil, etter planen, gi en jernbane 20 meter over Finstadbekken hvor linjen krysser Åsveien og bekken. Det vil være behov for gode visualiseringer, spesielt i dette området.

Naturmangfold

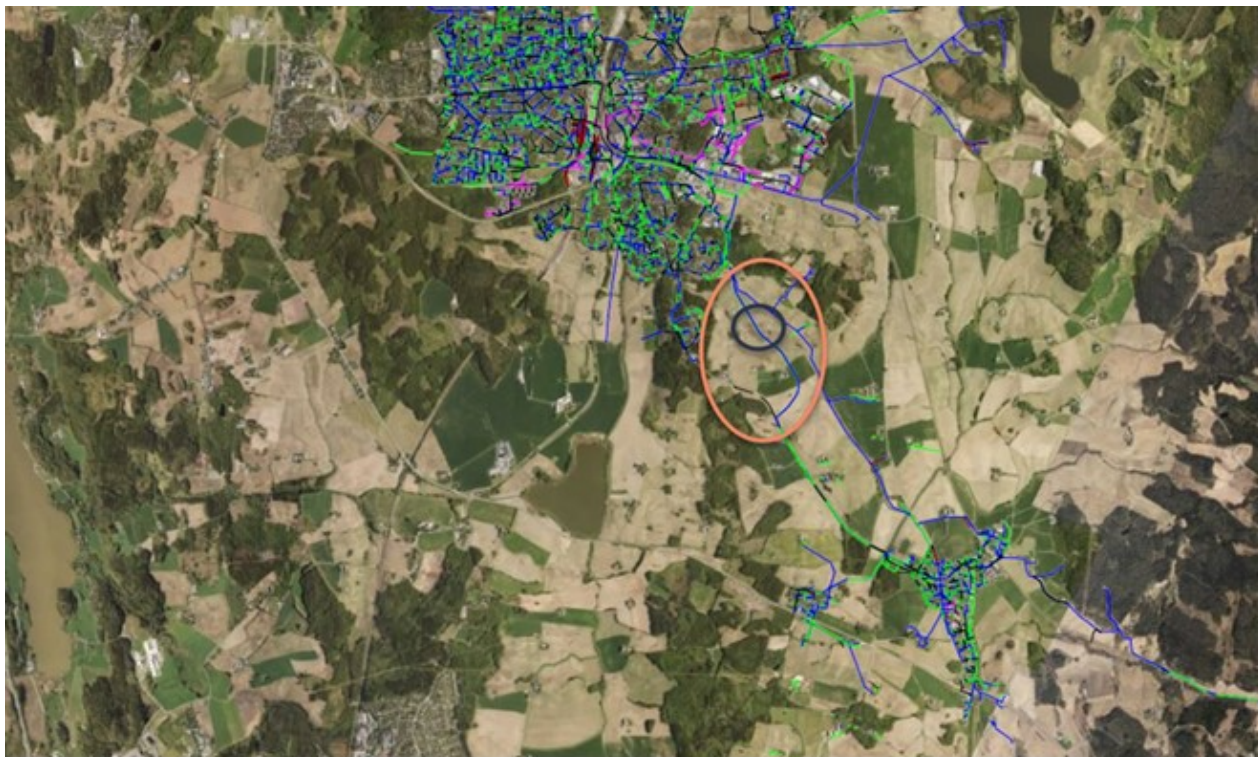
Rådmannen mener det ikke kommer tydelig frem av utkast til planprogram hvorvidt det som del av konsekvensutredningen skal gjennomføres nye feltregistreringer av naturmangfold i planområdet, eller om man kun skal basere seg på eksisterende data.

Rådmannen vil påpeke at det ikke er utført fullstendige naturkartlegginger av hele Ski (eller Ås) kommune, og at det følgelig er blanke områder på kartgrunnlaget når det gjelder forekomster av naturtyper og arter. Samtidig er en del av eksisterende registreringer av en slik alder at det er behov for nye kartlegginger og oppdatert informasjon.

Rådmannen merker seg at temaet økologiske funksjonsområder er nevnt i utkast til planprogram, men ber om at viktigheten av økologiske funksjonsområder fremheves i utredningsprogrammet. Vi viser også til Ski kommunes *Kommunedelplan for naturmangfold* (vedtatt 13.12.2017) som viktig grunnlag for videre utredninger.

Vann/Avløp

Trasé for ny avgrensning av Østre linje mellom Kråkstad og Ski vil krysse to kommunale vannledninger og én spillvannsledning. I tillegg vil VA- anlegg i bakken sør for E18 kunne bli berørt av uttrekkspor for hensettingsanlegget. Rådmannen ber om at ledningene ivaretas i anleggs- og driftsfase.



Figur 2: Utsnitt fra Gemini viser vann- og avløpsnett i Ski kommune innenfor planområdet. Merk at dette ikke omfatter VA-nett i Ås kommune.

Flom

Ski kommune har gjennomført nærmere modelleringer av flom i Ski sentrum og Ski øst, samt Kråkstad (200-årsflom med 50% klimapåslag).

Følgende rapporter kan være nyttige som grunnlag for videre utredninger rundt temaet flom:

- Overvannsplan som premissgivende forvaltningsverktøy (vedlagt)
- Flomrapport for Ski Øst (vedlagt samt synlig som flomsoner i Kommunekart)
- Flomrapport for Kråkstad (vedlagt samt synlig som flomsoner i Kommunekart)

Anleggstrafikk

Veinettet som omkranser Ski tettsted er allerede sterkt presset, og byen vil i årene fremover stå ovenfor en rekke sammenfallende anleggsperioder for ulike prosjekter av betydelig størrelse. For i størst mulig grad å unngå at anleggstrafikk tilknyttet bygging av ny Østre linje og hensettingsanlegg legger ytterligere press på veinettet, ønsker rådmannen at det utarbeides en egen plan for trafikkavvikling i anleggsfasen, hvorunder anleggstrafikk får en viktig rolle. Anleggstrafikken bør holdes til fylkesvei og i minst mulig grad berøre kommunale veier i boligområder.

Klima

Ifølge utkast til planprogram vil konsekvensutredningene blant annet redegjøre for tiltakets totale klimagassutslipp og vurdere muligheter for reduksjon opp mot nasjonale mål om utslippsreduksjon.

Rådmannen ber om at det som del av utredningene vurderes å benytte byggematerialer med lav klimapåvirkning, f.eks. karbondioksidfritt stål, lavutslippsbetong og massivtre. Vi ønsker også at det i anleggsfasen benyttes arbeidsmaskiner som går på strøm, hydrogen, biogass eller biodiesel.

Med hilsen

Jane Short Aurlen
rådmann

Kjersti Gram Andersen
avelingsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent, og har derfor ikke signatur.

Kopi:
Hans Vestre



Statens vegvesen

ASPLAN VIAK AS
Postboks 24
1301 SANDVIKA

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Karin Andersen / 24058362

Vår referanse:
18/239151-12

Deres referanse:
613801-04

Vår dato:
28.10.2019

Uttalelse til planprogram for ny avgrensning for Østre linje og togparkering syd for Ski.

Vi viser til oversendelse datert 20.09.2019. Forslag til planprogram for togparkering syd for Ski og ny innføring av Østfoldbanens Østre linje er lagt ut til offentlig ettersyn.

Saksopplysninger

Hensikten med planarbeidet er å regulere ny trase for Østfoldbanen Østre linje syd for Ski stasjon til Kråkstad stasjon, og nødvendig areal til togparkering syd for Ski. De foreslåtte tiltakene berører Ski og Ås kommuner. Det foreslås å konsekvensutrede to kombinasjoner av anlegg for togparkering Ski syd og innføring Østre linje:

- Alternativ 1: H2 + Ø1 høy – togparkering Hagelund på bakkenivå + Østre linje høy/direkte
- Alternativ 2: H3 + Ø1 lav – togparkering Haglund under bakken + Østre linje lav/direkte

Anlegget for togparkering vil bestå av en sporvifte med hensettingsspor, tekniske bygg og andre jernbanetekniske installasjoner. Anlegget skal også inkludere nødvendige fasiliteter for å utføre renholds- og vedlikeholdsarbeider, og atkomst inn på anlegget for lokførere og andre som skal jobbe ved anlegget.

Innspill til planprogrammet

Statens vegvesen uttaler seg til planforslaget som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Vi mener planprogrammet legger opp til en god planprosess med klare føringer for hvilke temaer som skal utredes. De temaene vi har behov for å få utredet synes i hovedsak å være ivaretatt i planprogrammet.

Planområdet berører flere fylkesveger i Ski, dagens E18 samt vedtatt reguleringsplan for ny E18 Retvet – Vinterbro (deponiområde). Som det framgår av vår uttalelse til varsel om planoppstart er det viktig for oss at de trafikale konsekvensene for riks- og fylkesvegnettet blir utredet både for permanent situasjon og for anleggsfasen. Dette synes i hovedsak å være ivaretatt i planprogrammet pkt. 9.19 *Trafikale forhold og konsekvenser for vegnettet*, pkt. 9.12 *Bygge- og anleggsperioden* og 9.13 *Massehåndtering*.

Teknisk plan

Ifølge planprogrammet skal det utarbeides en teknisk plan for de tiltak som berører riks- og fylkesvegnettet. Vi gjør oppmerksom på at teknisk plan skal være godkjent av Statens vegvesen for reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn. Dette for å sikre at de planlagte tiltakene er gjennomførbare og at det er satt av tilstrekkelig areal i planen.

Trafikksituasjonen på dagens E18 og fylkesvegnettet vil endres når ny E18 er bygd. Med forbehold om vedtak i Stortinget våren 2021, vil byggestart for ny E18 parsell Retvet – Holstad være tidligst i 2023. Inntil framdriften for bygging av ny E18 er endelig avklart, må konsekvenser og forslag til avbøtende tiltak som følge av bygging av Østre linje og hensettingsspor, vurderes både for dagens trafikksituasjon og etter at ny E18 er bygd.

Deponiområde, E18 Retvet – Vinterbro

Planområdet berører et regulert deponiområde for E18-prosjektet (*Landbruk med deponi/oppdyrking, L3*). Dersom det foreliggende planforslaget medfører at det regulerte deponiet må utgå, må deponiområdet erstattes med et tilsvarende areal i nærheten. Deponiområdene i reguleringsplanen for E18 Retvet – Vinterbro er lokalisert slik at det blir minimalt med transport på vegnettet i byggeperioden. Dette er også et krav for et eventuelt nytt deponiområde.

Vi imøteser en videre dialog om de tiltak som berører riks- og fylkesvegnettet samt område for massedeponi.

Vegavdeling Akershus

Med hilsen

Arne Kolstadbråten

Fagkoordinator

Karin Andersen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Fylkesmannen i Oslo og Viken, Postboks 325, 1502 MOSS

SKI KOMMUNE, Postboks 3010, 1402 SKI

ÅS KOMMUNE, Postboks 195, 1431 ÅS

Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 SANDVIKA

Deres ref.	Vår ref. 19/00654-2	Saksbehandler Lars Martin Julseth	Dato 05.11.2019
-------------------	-------------------------------	---	---------------------------

Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje. Innspill fra Follo landbrukskontor

Vi viser til forslag til planprogram datert 05.09.2019 og til møte i ekstern samarbeidsgruppe 09.10.2019.

Prosessen for å utrede ny avgrening fra Ski for Østre linje startet for flere år siden. Området sør for Ski mellom Ski og Kråkstad består for det meste av verdifulle jordbruksarealer med et aktivt landbruk. Området har svært god jordkvalitet og er godt egnet for matkornproduksjon, noe det er mangel på i Norge. Det har vært hevdet at jordvern vil veie tungt i valg av alternativer for ny linje, og fra grunneiere og andre har det vært foreslått flere alternativer som i stor grad har ivaretatt jordvern. Kommunene har også vedtatt at det bare kan godkjennes alternativer som i stor grad tar jordvernhensyn.

Det legges nå fram 2 alternativer: høy linje med hensettingsanlegg i dagen i Hagelund-området og lav linje med hensettingsanlegg under bakken i samme område. Vi konstaterer at alternativene som legges fram i svært liten grad tar hensyn til jordvern, og er heller ikke i tråd med kommunestyrevedtak i Ski og Ås.

Konsekvensene av begge alternativene vil være store i form av tap av verdifull dyrka jord og oppstykking av landbrukseiendommer. Det er svært viktig at disse konsekvensene utredes grundig og at det gjøres et grundig arbeid for å finne gode avbøtende tiltak for å redusere tapet av dyrka jord og gjøre ulempene for landbruket i området minst mulig.

Vi forutsetter at det i utredningsprogrammet under naturressurser legges fram en oversikt som viser beslaget av dyrka og dyrkbar jord for begge alternativer. Det bør også gå fram hvor mye som beslaglegges av dyrka jord på hver enkelt landbrukseiendom. Kvaliteten på dyrka jorda må framkomme.

Det må legges opp til at all dyrka jord tas vare på og benyttes videre til matproduksjon på landbrukseiendommer i området, enten ved nydyrking av arealer som ikke er dyrka i dag eller til jordforbedring av områder med lav jordkvalitet i dag. Det forutsettes at den gamle traseen for østre linje tilbakeføres til jordbruk ved tilførsel av matjord fra ny trase.

Det bør søkes etter de beste områdene for «ny jord» i samarbeid med grunneierne i området. Follo landbrukskontor kan også bistå i dette arbeidet. Det bør være et mål å finne nye områder som minst tilsvarer arealet med dyrka jord som beslaglegges. Etter vår oppfatning er det ikke bare innenfor planområdet det kan søkes etter slike områder. Arealformålet for arealene utenfor planområdet er fra før enten regulert til landbruk eller LNF-områder. Nydyrking her kan gjennomføres etter forskrift for nydyrking hjemlet i jordloven.

Jordflytting fra traseen til nye områder for jordbruk må gjennomføres etter en plan utarbeidet av kvalifisert konsulent. Det kan være nødvendig å flytte jord i flere sjikt ned til grøftedyp. En slik plan må også omfatte istandsetting til dyrka jord på nye områder.

Nye driftsveier for landbruket må anlegges der landbruksarealer blir avskåret av traseen. Jordskifte for å sikre gode driftsmessige løsninger bør vurderes. Om det kommer landbrukseiendommer på salg i området kan det være en god løsning at Bane Nor er kjøper for å erstatte tap av jord og reduserte driftsmessige forhold hos enkelte av de berørte landbrukseiendommene.

Massehåndteringsplan som viser behov for deponier og midlertidige anleggsområder er viktig. Søk etter gode plasser for deponier bør gjøres i nært samarbeid med kommunene og grunneiere i området. Massedeponier bør etter avslutning istandsettes til dyrka jord, eventuelt skogarealer om det blir lite tilgjengelig matjord.

Miljøoppfølging blir svært viktig i hele utbyggingsprosessen og vi vil her spesielt påpeke at midlertidig berørte anleggsområder settes i stand igjen før tilbakeføring til grunneier. Matjord må tas vare på og tilbakeføres, hydrotekniske anlegg og drenering må istandsettes etter bruk.

Vi ber om at det legges opp til nær kontakt og jevnlige møter med kommunene, herunder Follo landbrukskontor under hele plan- og utbyggingsprosessen.

Med hilsen

Lars Martin Julseth
Landbrukssjef
Dokumentet er elektronisk godkjent

Hilde Brandsrud

Dato	Saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.
05.11.2019	Tone Åsrud Reime	19/1906 - 2	

Indre Østfold kommune 2020 - Uttalelse - Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for "Østfoldbanen - Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje"

Vedlagt følger vedtak.

Vennlig hilsen
Tone Åsrud Reime
konsulent

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og trenger ikke underskrift.

Andre mottakere:
Hilde Brandsrud

Saksframlegg med vedtak

Indre Østfold kommune 2020 - Uttalelse - Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for "Østfoldbanen - Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje"

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Hilde Brandsrud	FE-020, TI-&35	19/1906

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
29/19	IØK - Kommunestyret	PS	30.10.2019

Prosjektrådmannens innstilling:

1. Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for «Østfoldbanen – Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje.
2. Kommunestyret ber om raskest mulig framdrift i planprosessen og gjennomføring av prosjektet, slik at infrastrukturkapasiteten er sikret for å gjennomføre togtilbudet beskrevet i «Ruteplan 2027». Dette innebærer at planskilt avgrening for Østre linje og anlegg for togparkering ferdigstilles senest i 2026.

Kommunestyrets behandling:

Åse Kristin Heien (SV) fremmet følgende forslag:

1. Indre Østfold kommunestyre ønsker en raskest mulig framdrift i planprosessen for tilkobling av Østre linje til Follobanen, slik at tilkobling skjer senest i **2024**.
2. Kommunestyret gir honnør til Bane NORs grundige silingsprosess, der flere utbyggingsalternativer er utelukket og lagt bort som uaktuelle.
3. Kommunestyret vil be om:
 - a) «Nullalternativet» (8.2) med fortsatt bruk av dagens Østre linje konsekvensutredes ikke på grunn av de dokumenterte negative konsekvenser tilkobling på Ski stasjon vil ha.
 - b) Kun alternativ 1 (8.3) og alternativ 2 (8.4) konsekvensutredes. Eventuelle forslag om andre alternativer vil forsinke framdriften og må avvises.
 - c) Utredningsarbeidet tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 2018, men kun for å avklare det beste av de to nevnte alternativer.
4. Kommunestyret er enig i at prosjektet utarbeides som reguleringsplan med konsekvensutredning, uten forutgående kommunedelplan. Eventuelle utsettelsesforslag godtas ikke. Om formålstjenlig vurderes bruk av statlig reguleringsplan.
5. Jordvernet skal hensyntas betydelig ved valg av trasé.

6. For å sikre anleggsstart i 2022 og ferdigstilling senest i 2024 vil Indre Østfold kommunestyre be om at prosjektet sikres finansiering gjennom Nasjonal Transportplan.

Ingunn Herstad Hensel (V) fremmet følgende forslag:

Indre Østfold kommunestyre anmoder om at å minimere tap av matjord, natur og biologisk mangfold tillegges vekt i det videre arbeidet, og at matjord som tapes i prosessen skal flyttes og reetableres med tilsvarende mengde matproduksjon.

Votering:

Det ble votert alternativt mellom prosjektrådmannens innstilling og Heiens forslag.

Heiens forslag ble enstemmig vedtatt.

Det ble ikke votert over Herstad Hensels forslag som vedlegges protokollen.

Kommunestyrets enstemmige vedtak:

1. Indre Østfold kommunestyre ønsker en raskest mulig framdrift i planprosessen for tilkobling av Østre linje til Follobanen, slik at tilkobling skjer senest i **2024**.
2. Kommunestyret gir honnør til Bane NORs grundige silingsprosess, der flere utbyggingsalternativer er utelukket og lagt bort som uaktuelle.
3. Kommunestyret vil be om:
 - a) «Nullalternativet» (8.2) med fortsatt bruk av dagens Østre linje konsekvensutredes ikke på grunn av de dokumenterte negative konsekvenser tilkobling på Ski stasjon vil ha.
 - b) Kun alternativ 1 (8.3) og alternativ 2 (8.4) konsekvensutredes. Eventuelle forslag om andre alternativer vil forsinke framdriften og må avvises.
 - c) Utredningsarbeidet tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 2018, men kun for å avklare det beste av de to nevnte alternativer.
4. Kommunestyret er enig i at prosjektet utarbeides som reguleringsplan med konsekvensutredning, uten forutgående kommunedelplan. Eventuelle utsettelsesforslag godtas ikke. Om formålstjenlig vurderes bruk av statlig reguleringsplan.
5. Jordvernet skal hensyntas betydelig ved valg av trasé.
6. For å sikre anleggsstart i 2022 og ferdigstilling senest i 2024 vil Indre Østfold kommunestyre be om at prosjektet sikres finansiering gjennom Nasjonal Transportplan.

Bakgrunn og saksopplysninger:

Bane NOR ønsker uttalelse til forslag til planprogrammet for reguleringsplan med konsekvensutredning for «Østfoldbanen – Hensetting Ski syd og ny avgrensing Østre linje» fra Indre Østfold Regionråd.

Den opprinnelige høringsfristen var satt til 3. november 2019, men i e-post datert 15. oktober 2019 har sekretariatet for regionrådet fått bekreftet at høringsfristen forlenges til 18. november 2019.

Lenke til høringsdokumentene på Bane NORs prosjektside:

<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ostfoldbanen2/togparkering-hensetting/togparkering-ski---ny-innforing-ostre-linje/innhold/2019/offentlig-ettersyn-av-planprogram/> På prosjektsiden kan en også se filmer som viser alternativene som skal utredes videre.

Hensikten med planarbeidet er å regulere ny trasé for Østre linje syd for Ski stasjon til Kråkstad stasjon, og regulere nødvendig areal til togparkering syd for Ski. Togtilbudet som er beskrevet i «Ruteplan 2027» innebærer at planskilt avgrensning til Østre linje og anlegg for togparkering bør ferdigstilles i 2026. [I høringsutkastet til planprogram \(Pkt. 7, side 26\) står det «...bør ferdigstilles i 2024»](#), men det ble opplyst i informasjonsmøte den 14. oktober 2019 og bekreftet pr. telefon den 18. oktober med ass. prosjektleder i Bane NOR, at det er søkt Jernbanedirektoratet om utsatt ferdigstillelse i 2026, grunnet kapasitetsutfordringer.

Innledning

Forslaget til planprogram gir grunnlag for å videreføre arbeidet etter overordnede anbefalinger i utredning om togparkering (hensetting) på Østlandet, og konseptvalgutredningen (KVU) for Østfoldbanens Østre linjes forbindelse mot Oslo.

Planprogrammet gjør rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Ski og Ås kommuner har politisk behandlet planinitiativet for togparkeringsanlegg og ny avgrensning for Østre linje. Begge kommuner tillater oppstart av reguleringsplanarbeidet uten forutgående kommunedelplan, men satte en rekke forutsetninger om bl.a. utredninger av ulike alternativer. Som en følge av vedtakene har Bane NOR utarbeidet en [silingsrapport](#) som bl.a. begrunner hvorfor enkelte alternativer for togparkering og Østre linje er silt ut før planprogrammet ble utarbeidet.

I planarbeidet skal det utredes minst to kombinasjoner for ny trasé for Østre linje mellom Ski stasjon og Kråkstad stasjon for å etablere planskilt påkobling av Østre linje til Vestre linje syd for Ski stasjon. [Alternativene som forslås utredet beskrives i planprogrammet, midt på side 6, samt med illustrerte tegninger i vedlegg 5 og illustrasjonsvideoer på prosjektets nettsider.](#) Ny trasé for Østre linje vil bli planlagt for dobbeltspor. For avgrensningen for Østre linje er det lagt til grunn tilpasning til minimum hastighet 100km/t. Planprosessens fremdriftsplan tilsier vedtak av reguleringsplan med konsekvensutredning våren 2022. Bane NOR anbefaler å utrede raskeste trasé for ny Østre linje, i både høy og lav variant, og i tillegg to varianter av anlegg for togparkering, over og under bakken i Hagelundområdet.

Togparkering Ski og ny innføring av Østfoldbanens Østre linje er i prinsippet separate tiltak, men må ses i sammenheng ettersom en del mulige løsninger for anlegget for togparkering og for ny innføring Østre linje er gjensidig utelukkende.

Vurderinger i forhold til FN's bærekraftsmål:

Utbygging av hensettingsanlegg og ny avgrensning Østre linje vil ha store direkte virkninger for miljø og samfunn, men også store ringvirkninger. Når det gjelder direkte virkninger, så vil planen berøre store, sammenhengende landbruksområder med dyrka og dyrkbar mark av stor verdi. Det vil blant annet utarbeides konsekvensutredning for naturressurser, klimabudsjett og miljøoppfølgingsplan. Tiltakene forventes å få klare positive samfunnsmessige konsekvenser for Osloregionen, med kortere reisetid til og igjennom hovedstaden.

Prosjektrådmannens vurderinger

Inntrykket er at planprosessen fram til nå har vært omfattende og at det er gjort et godt faglig arbeid. Det vurderes at planprogrammet ivaretar Indre Østfolds interesser på en god måte. Bane NOR uttrykte under informasjonsmøte i Ski den 14. oktober at de var spent på den videre prosessen. Det er stor lokal motstand mot omfattende inngrep i kulturlandskapet og fortsatt påtrykk lokalt for å ikke bygge nytt jernbanespor Ski – Kråkstad.

I Regjeringens forslag til statsbudsjett 2020, så setter Regjeringen av 392 millioner kroner til tiltak som skal legge til rette for en effektiv omlegging til ny rutemodell for Østlandet. Dette omfatter tiltak for å ivareta dagens kapasitet på lokaltogene i Oslo, samt tiltak for flere togavganger og et mer oversiktlig togtilbud. I Viken prioriteres bl.a. planskilt avgreining til Østfoldbanens Østre linje.

ASPLAN VIAK AS
Postboks 24
1301 SANDVIKA

Att. Anne Merete Andersen

Vår saksbehandler
Einar Midtsund

Telefon
22055623

Vår dato
06.11.2019

Deres dato
20.09.2019

Vår referanse (oppgis ved svar)
2018/17867-22/166296/2019 EMNE L12

Deres referanse
613801-04

Ski kommune - Planprogram for ny avgrensning østre linje og togparkering Ski syd- Offentlig ettersyn

Det vises til oversendelse datert 20.09.2019 av planprogram til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven § 12-9.

Formålet med planen er å regulere området til ny avgrensning for Østre linje samt togparkering.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet og som fagmyndighet for kulturminnevern. Fylkesrådmannen har følgende merknader til planforslaget:

Viktige regionale interesser

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) ble vedtatt av Fylkestinget 14.12.2015. Et av planens hovedmål er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. Planen skal bidra til å nå det felles målet for Oslo og Akershus, fastsatt gjennom Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3, om at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

Samferdsel

For forhold som gjelder fylkesveg viser fylkesrådmannen til uttalelse fra Statens vegvesen Region øst datert 28.10.2019.

Automatisk fredete kulturminner

Vi viser til vår uttalelse 18.04.2019 med krav hjemlet i kulturminnelovens §9 om at det skal gjennomføres en arkeologisk registrering i planområdet. Vi har en pågående dialog med Bane Nor og ASPLAN VIAK om gjennomføringen av dette. Så fremt det blir gitt tilgang til eiendommene er fylkeskommunen klar til å starte opp registreringsarbeidet våren 2020.

Nyere tids kulturminner

Vi viser til vår uttalelse av 14.5.2019, til varsel om oppstart av planarbeid. Det er positivt at konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap skal kartlegges og vurderes i planarbeidet. Tiltaket bør utformes slik at det ikke kommer i konflikt med viktige kulturminneverdier.

Vannforvaltning og overvannshåndtering

Postadresse
Postboks 1200 sentrum
0107 OSLO

E-post
post@afk.no

Besøksadresse
Schweigaardsgt 4, 0185 Oslo

Fakturaadresse
Pb 1160 Sentrum, 0107 Oslo

Telefon
(+47) 22055000

Telefaks
(+47) 22055055

Org. nr - juridisk
NO 958381492 MVA

Org. nr - bedrift
NO 874587222

Akershus fylkeskommune har vedtatt regional plan for vannforvaltning 2016-2021. Planen skal ligge til grunn for all kommunal planlegging. I alle utbyggingsområder bør det legges opp til lokal overvannsdisponering med avrenning på egen grunn. Fylkesrådmannen forutsetter at tiltakene planen legger til rette for ikke forringer tilstanden i vassdragene iht. regional plan for vannforvaltning.

Masseforvaltning

Planforslaget vil kunne innebære omdisponering eller flytting av større mengder masser. Regional plan for masseforvaltning i Akershus ble vedtatt av fylkestinget 24. oktober 2016. Denne inneholder retningslinjer som skal bidra til en mer langsiktig og helhetlig masseforvaltning i fylket. Det forutsettes at retningslinjene for håndtering av masser legges til grunn i det videre planarbeidet. Den regionale planen ligger på Akershus fylkeskommunes hjemmesider:

http://www.akershus.no/ansvarsomrader/klima-og-miljo/?article_id=204589

Fylkesrådmannens vurdering

På bakgrunn av det tilsendte materialet, mener fylkesrådmannen at tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og gjeldende regionale planer, og har ingen ytterligere merknader.

Med vennlig hilsen

Einar Midtsund
seniorrådgiver plan

Herdis Johanne Sletmo
rådgiver, nyere tids kulturminner

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

SKI KOMMUNE, FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN, STATENS VEGVESEN

Saksbehandlere:

Automatisk fredete kulturminner:	anne.traaholt@afk.no, 22 05 56 07
Nyere tids kulturminner:	herdis.johanne.sletmo@afk.no, 22 05 50 48
Plan- og miljøfaglige vurderinger:	einar.midtsund@afk.no, 22 05 56 23



Vår dato:

04.11.2019

Vår ref:

2019/2972

Deres dato:

20.09.2019

Deres ref:

BaneNOR

pb 24

1300 SANDVIKA

Att. Anne Merete Andersen

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lise Weltzien, 22003649

Fylkesmannens uttalelse til planprogram for ny avgrening for Østre linje og togparkering syd for Ski

Vi viser til brev fra Bane NOR ved plankonsulent Asplan Viak av 20.09.2019 og til dialogmøte med Bane NOR og Asplan Viak den 08.10.2019.

Fylkesmannen mener at alternativ 3 også bør konsekvensutredes. Fylkesmannen har innspill til temaene landbruk, jordvern, naturmangfold og massehåndtering.

Planarbeidet skal regulere en ny trasé for Østre linje mellom Ski stasjon og Kråkstad stasjon (ny innføring), slik at tog fra indre Østfold kan kjøre Follobanen. Ny trase planlegges som dobbeltspor. Strekningen er ca. 6 km lang og banetraseen blir mellom 15 og 20 meter bred. Planarbeidet skal også regulere areal til togparkering for 30 togsett sør for Ski stasjon. Togparkeringsanlegget vil bestå av flere spor for togparkering, atkomstspor, uttrekkspor, tekniske bygg, toaletter, vaske- og tineanlegg, verksted, parkeringsplasser for bil, og atkomst til anlegget. Anlegget skal ha sporlengder tilpasset parkering av doble togsett. Et enkelt togsett er 110 m langt, slik at doble togsett trenger minimum 220 m spor.

Fylkesmannens rolle i planprosessen er å formidle overordnede føringer innenfor våre fagområder og se til at nasjonale og regionale mål og retningslinjer blir ivaretatt i planarbeidet.

Aktuelle overordnede føringer for kommunal planlegging som for øvrig skal vurderes og ivaretas i planen, er listet opp i Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 1. mars 2018 og 15. mars 2019, samt "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" av 14. mai 2019 (www.planlegging.no).

Fylkesmannens innspill

Tidligere planprosess

Fylkesmannen har tidligere skrevet høringsuttalelser og kommet med innspill i konseptvalgutredningene og planprosess (uttalelse datert 23.3.2015 og 16.12.2015 og uttalelse til varsel om planprogram datert 20.05.2019). Vi mener utredningene som er blitt gjort hittil i plansaken ikke har gitt et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere alternativenes konsekvenser for kulturlandskap,



jordvern og landbruk. Blant annet har Fylkesmannen etterspurt estimer for arealbeslag i dekar. Et arealregnskap som viser konkrete arealstørrelser er viktig for vektingen av ulike interesser. Tiltakets påvirkning på driftsforhold og eventuelle avbøtende tiltak er heller ikke vurdert. Dette anser vi som klare mangler i utredningen. I planprogrammet som nå er på offentlig ettersyn opplyses det om at det på bakgrunn av en tidligere silingsprosess er to alternativer som skal utredes: H1 høy (alternativ 1) og H1 lav (alternativ 2) på Hagelund. I henhold til forskrift om konsekvensutredning § 14 skal et planprogram inneholde en beskrivelse av relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen. Planprogrammet har lagt opp til vurdering av to ulike alternativer som begge berører det samme området, i tillegg til 0-alternativet. I dialogmøte med Bane NOR 08.10.2019 ble det presentert foreløpige funn og kunnskap om grunnforhold innenfor planområdet som tilsier at alternativ H1 lav blir vanskelig realiserbar. Fylkesmannen mener derfor at også alternativ 3 må utredes videre.

Konsekvensutredning

Formålet med en konsekvensutredning er å sikre at hensyn til miljø og samfunn blir vurdert og redegjort for før det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer kan gjennomføres. Fylkesmannen er opptatt av at det i konsekvensutredningen redegjøres for hvilke virkninger tiltaket kan ha for miljø og samfunn både på kort, midlertidig og lang sikt. Konsekvensutredningen bør se på både direkte og indirekte virkninger av tiltaket. Fylkesmannen er videre opptatt av at utredningen er etterprøvable og henviser til kilder som er brukt for å innhente kunnskap. Eventuelle avbøtende tiltak må også innarbeides for bygge- og anleggsfasen.

Vi minner om veileder M-1324/2019 fra Miljødirektoratet for anerkjent metodikk og databaser i utarbeidningen av konsekvensutredninger. For landbrukstema er Norsk institutt for bioøkonomi vedlegg til Statens vegvesen håndbok V712 (NIBIO-rapport vol. 3 nr. 108 (2017)) en viktig metodeveileder.

Jordvern og kulturlandskap

Som påpekt i våre tidligere uttalelser omfatter planområdet store sammenhengende landbruksområder med dyrket og dyrkbar jord av nasjonal og vesentlig regional verdi i Ski og Ås. Et hvert planalternativ vil ha negative konsekvenser for landbruket. Alternativene i dagen vil ha negativ virkning på kulturlandskapet og kan føre til at store sammenhengende jordbruksareal splittes opp, klemmes inne eller går ut av landbruksdrift fordi de får dårligere arrondering eller tilgjengelighet. Tapet av dyrka jord kan derfor bli større enn anleggenes fotavtrykk. Disse hensynene må også inngå i arealvurderingene. Fylkesmannen forutsetter at det i videre planarbeid og i arbeidet med konsekvensutredning kommer tydelig frem hvilke arealer som beslaglegges, ulike konsekvenser for framtidig drift av arealene og konkrete vurderinger av aktuelle avbøtende tiltak.

Det bør være et mål i videre planprosess å erstatte all dyrka jord som går tapt. Fylkesmannen viser til vår uttalelse datert 16.12.2015 hvor vi påpekte at konseptene 1 og 9 får store negative konsekvenser for noen av landets beste kornarealer og store sammenhengende jordbruksområder, at driftsulemper for landbruket, som oppstykkede og inneklemt jorder, og redusert fremkommelighet for landbruksmaskiner ikke var vurdert, og at den langsiktige samfunnsmessige risikoen ved å omdisponere kornarealer med denne kvaliteten for all framtid, bør komme tydeligere fram. Vi pekte også på utfordringer knyttet til å vurdere konseptenes virkning på kulturlandskapet. Vi konkluderte med at konsekvenser for høyproduktive landbruksarealer, naturmiljø og kulturlandskap må minimaliseres ved valg av konsept og videre planlegging. Der måloppnåelse for prosjektet og prosjektets rammer likevel ikke er forenlig med ivaretagelse av naturmiljø, kulturlandskap og verdifulle landbruksarealer må avbøtende tiltak legges inn som en forutsetning for gjennomføring av prosjektet.



Fylkesmannen forutsetter at jordvern- og landbrukshensyn blir ivaretatt i tråd med oppdatert nasjonal jordvernstrategi jf. Prop. 1 S (2018-2019) og brev av 1. oktober 2018 fra Landbruks- og matministeren om nasjonal og vesentlig regional interesse innenfor jordvern. Jordvern og landbrukshensyn må bli grundig belyst i konsekvensutredningen. Hensynet til jordvern og landbruk må tillegges stor vekt ved valg av løsninger, slik at omdisponering av jord blir minst mulig.

Vi forutsetter også at det blir planlagt avbøtende tiltak som for eksempel flytting av matjord og tiltak som bidrar til å redusere driftsulempene for landbruket i området så langt det lar seg gjøre. Vi forutsetter at det brukes jord- og jordbruksfaglig kompetanse. Tiltakene må forankres i bindende føringer i planen. Fylkesmannen viser til en mulighetsstudie utarbeidet av BaneNOR i forbindelse med anleggelse av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker. I den forbindelse ble det utarbeidet en mulighetsstudie som blant annet så på mulige erstatningsarealer, potensialet for nydyrking og avling og forslag til håndtering av jordressurser (dok. nr. ICP-34-A-00011).

Biologisk mangfold og naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven forankrer viktige prinsipper for forvaltning av naturverdier, jf. § 7 og §§ 8 til 12. Hensynet til naturmangfoldet skal veie tungt i vurderingen av hvilken løsning som skal velges. Det ble i dialogmøte den 08.10.2019 opplyst om at det ville bli utført nye feltarbeider i forbindelse med planarbeidet. Fylkesmannen synes dette er positivt og minner om at nye data må legges inn i databasen.

Fylkesmannen mener at det må foretas en grundig kartlegging og vurdering av Kjølstaddammene med storsalamander og øvrige arters leveområder og overvintringsområder (i tillegg til selve dammene). Utredningen bør også se på hvordan vandringsmuligheter mellom dammene vil bli påvirket og beskrive eventuelle avbøtende tiltak.

Østensjøvann naturreservat er allerede sterkt belastet både med hensyn til forurensning og forstyrrelser. Utredningen må vurdere påvirkning på og økt forstyrrelse av fuglelivet, og vurdere om det er fare for økt avrenning til Østensjøvann. Eventuelle avbøtende tiltak må beskrives.

Massehåndtering

I planarbeidet må tema som områdestabilitet, jordvern, matproduksjon, kulturlandskap, naturmangfold, klimautslipp og forurensningsfare vurderes grundig og i sammenheng. Vi forutsetter at Regional plan for masseforvaltning i Akershus legges til grunn i arbeidet. Fylkesmannen forutsetter at planarbeidet med Østre linje og parkeringsanlegg for tog ses i sammenheng med arbeidet med ny E18 Retvet – Vinterbro. Det bør tydeliggjøres hvilke typer masser som skal tillates på området og legges til rette for gjenbruk av masser. Det må videre sikres kapasitet for lagring av overskuddsmasser. Se også merknad om avbøtende tiltak i avsnitt om «jordvern og kulturlandskap» lenger opp.

Det er viktig å være klar over at alle overskuddsmasser, uavhengig av om massene er å anse som forurenset eller ikke, defineres som næringsavfall og at forurensningsloven stiller krav til håndtering av slike masser. Næringsavfall må leveres til et anlegg med tillatelse etter forurensningsloven fra Fylkesmannen eller Miljødirektoratet, eller gjennomgå «gjenvinning». Forurensede gravmasser må alltid leveres til godkjent behandlingsanlegg eller deponi med tillatelse etter forurensningsloven, med mindre de gjenbrukes innenfor tiltaksområdet, jf. forurensningsforskriften kapittel 2.



For at ikke-forurensede masser skal kunne gjenvinnes som fyllmasser ved utfyllinger og andre terrenginngrep, må massene erstatte materialer som ellers ville blitt skaffet og brukt til formålet, ved at:

- tiltaket er planlagt uavhengig av tilgangen på akkurat disse overskuddsmassene,
- mengden masser som brukes står i forhold til behovet, og
- overskuddsmassene har egenskaper som gjør dem egnet til formålet.

Alle disse tre forutsetningene må være oppfylt for at disponering av masser kan anses å være gjenvinning. Fylkesmannen viser til faktaark fra Miljødirektoratet M1243/2018 – «Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset».

Med hilsen

Alexander Karlsson (e.f.)
seniorrådgiver

Lise Weltzien
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	OSLO
Statens vegvesen region øst	Postboks 1010 Nordre	2605	LILLEHAMMER
	Ål		

Fra: Weltzien, Lise <fmoalwe@fylkesmannen.no>

Sendt: onsdag 13. november 2019 09.27

Til: Anne Merete Andersen <AnneMerete.Andersen@asplanviak.no>

Kopi: Bakstad Ståhle <fmoastb@fylkesmannen.no>; Hellen Torun <Torun.Hellen@banenor.no>; Karlsson, Alexander <fmoaaka@fylkesmannen.no>

Emne: SV: Uttalelse til planprogram for ny avgrening Østre linje og togparkering syd for Ski

Hei!

Siden det råder usikkerhet om alternativ H3 Ø1 lav er gjennomførbart grunnet vanskelige grunnforhold, er mulighetsrommet blitt så innsnevret at vi mener andre alternativer bør vurderes. Ettersom alternativer under bakken kan redusere konfliktnivået med ulike interesser over bakkenivå ser vi det som hensiktsmessig at også alternativ Ø2 lav konsekvensutredes. Hvorvidt både høyt og lavt alternativ for Ø2 bør konsekvensutredes, og om parkeringsareal bør inngå i utredningen er vurderinger vi mener forslagsstiller har bedre forutsetninger for å vurdere. Fylkesmannens utgangspunkt er at det i konsekvensutredningen må være flere realistisk gjennomførbare planalternativer, slik at vi kan vurdere hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser er ivaretatt i de ulike forslagene, og på denne bakgrunn kunne gjøre en faglig tilrådning. Håper dette var oppklarende.

Med vennlig hilsen

Lise Weltzien

seniorrådgiver



Fylkesmannen i Oslo og Viken

Telefon: 22 00 36 49

E-post: fmoalwe@fylkesmannen.no

Web: www.fylkesmannen.no/ov

Fra: Stine Boge Hellerud <stine.boge.hellerud@hobol.kommune.no>

Sendt: søndag 17. november 2019 17:43

Til: Michalowska Nina <Nina.Michalowska@banenor.no>; Hellen Torun <Torun.Hellen@banenor.no>

Emne: Høringsuttalelse fra Indre Østfold Regionråd

Hei,

Tusen takk for at dere stilte opp i regionrådsmøtet på fredag!

Vedlagt ligger høringsuttalelsen fra Indre Østfold Regionråd. Legger for ordens skyld også med protokollen fra møtet der saken ble behandlet som sak 15/2019.

Fint om jeg kan få en bekreftelse på at høringsuttalelsen er mottatt.

Med vennlig hilsen

Stine Boge Hellerud
Juridisk rådgiver, Hobøl kommune

Mob. 45870170
stine.boge.hellerud@hobol.kommune.no



Sak: 15/2019 Høring av planprogram - ny avgrensning for Østre linje og togparkering syd for Ski

Uttalelse Indre Østfold Regionråd - Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for "Østfoldbanen - Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje"

BESLUTNING:

1. Indre Østfold regionråd slutter seg til høringsforslaget til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for «Østfoldbanen – Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje».
2. Indre Østfold regionråd ber om raskest mulig framdrift i planprosessen og gjennomføring av prosjektet, slik at infrastrukturkapasiteten er sikret for å gjennomføre togtilbudet beskrevet i «Ruteplan 2027». Dette innebærer at planskilt avgrensning for Østre linje og anlegg for togparkering ferdigstilles senest i 2024.
3. Indre Østfold regionråd forutsetter at utbyggingen skjer i henhold til tidligere planer med dobbeltspor Ski – Kråkstad stasjon og hensettingsspor med kapasitet til minimum 15 doble Flirt-tog. Dette er avgjørende for å sikre effektiv drift av Ski stasjon, som gir mulighet for å erstatte 30 min med 10 min rutetilbud for lokaltog Ski – Oslo og flere avganger på vestre linje.

Regionrådet forutsetter at prosjektet velger løsninger og rammer som tidligere forutsatt og sikrer en fremtidsrettet løsning både for Østfoldbanens østre og vestre linje.

Bakgrunn og saksopplysninger:

Bane NOR ønsker uttalelse til forslag til planprogrammet for reguleringsplan med konsekvensutredning for «Østfoldbanen – Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje» fra Indre Østfold Regionråd.

Den opprinnelige høringsfristen var satt til 3. november 2019, men i e-post datert 15. oktober 2019 har sekretariatet for regionrådet fått bekreftet at høringsfristen forlenges til 18. november 2019.

Lenke til høringsdokumentene på Bane NORs prosjektside:

<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ostfoldbanen2/togparkering-hensetting/togparkering-ski--ny-innforing-ostre-linje/innhold/2019/offentlig-ettersyn-av-planprogram/>

På prosjektsiden kan en også se filmer som viser alternativene som skal utredes videre.

Hensikten med planarbeidet er å regulere ny trasé for Østre linje syd for Ski stasjon til Kråkstad stasjon, og regulere nødvendig areal til togparkering syd for Ski. Togtilbudet som er beskrevet i «Ruteplan 2027» innebærer at planskilt avgrensning til Østre linje og anlegg for togparkering bør ferdigstilles i 2026. I [høringsutkastet til planprogram \(Pkt. 7, side 26\)](#) står det «...bør ferdigstilles i 2024», men det ble opplyst i informasjonsmøte den 14. oktober 2019 og bekreftet pr. telefon den 18. oktober med ass. prosjektleder i Bane NOR, at det er søkt Jernbanedirektoratet om utsatt ferdigstillelse i 2026, grunnet kapasitetsutfordringer.

Forslaget til planprogram gir grunnlag for å videreføre arbeidet etter overordnede anbefalinger i utredning om togparkering (hensetting) på Østlandet, og konseptvalgutredningen (KVU) for Østfoldbanens Østre linjes forbindelse mot Oslo.

Planprogrammet gjør rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Ski og Ås kommuner har politisk behandlet planinitiativet for togparkeringsanlegg og ny avgrensning for Østre linje. Begge kommuner tillater oppstart av reguleringsplanarbeidet uten forutgående kommunedelplan, men satte en rekke forutsetninger om bl.a. utredninger av ulike alternativer. Som en følge av vedtakene har Bane NOR utarbeidet en [silingsrapport](#) som bl.a. begrunner hvorfor enkelte alternativer for togparkering og Østre linje er silt ut før planprogrammet ble utarbeidet.

I planarbeidet skal det utredes minst to kombinasjoner for ny trasé for Østre linje mellom Ski stasjon og Kråkstad stasjon for å etablere planskilt påkobling av Østre linje til Vestre linje syd for Ski stasjon. [Alternativene som forslås utredet beskrives i planprogrammet, midt på side 6, samt med illustrerte tegninger i vedlegg 5 og illustrasjonsvideoer på prosjektets nettsider.](#) Ny trasé for Østre linje vil bli planlagt for dobbeltspor. For avgrensningen for Østre linje er det lagt til grunn tilpasning til minimum hastighet 100km/t. Planprosessens fremdriftsplan tilsier vedtak av reguleringsplan med konsekvensutredning våren 2022. Bane NOR anbefaler å utrede raskeste trasé for ny Østre linje, i både høy og lav variant, og i tillegg to varianter av anlegg for togparkering, over og under bakken i Hagelundområdet.

Togparkering Ski og ny innføring av Østfoldbanens Østre linje er i prinsippet separate tiltak, men må ses i sammenheng ettersom en del mulige løsninger for anlegget for togparkering og for ny innføring Østre linje er gjensidig utelukkende.

Vurderinger:

Utbygging av hensettingsanlegg og ny avgrensning Østre linje vil ha store direkte virkninger for miljø og samfunn, men også store ringvirkninger. Når det gjelder direkte virkninger, så vil planen berøre store, sammenhengende landbruksområder med dyrka og dyrkbar mark av stor verdi. Det vil blant annet utarbeides konsekvensutredning for naturressurser, klimabudsjett og miljøoppfølgingsplan. Tiltakene forventes å få klare positive samfunnsmessige konsekvenser for Osloregionen, med kortere reisetid til og igjennom hovedstaden.

Inntrykket er at planprosessen fram til nå har vært omfattende og at det er gjort et godt faglig arbeid. Det vurderes at planprogrammet ivaretar Indre Østfolds interesser på en god måte. Bane NOR uttrykte under informasjonsmøte i Ski den 14. oktober at de var spente på den videre prosessen. Det er stor lokal motstand mot omfattende inngrep i kulturlandskapet og fortsatt påtrykk lokalt for å ikke bygge nytt jernbanespor Ski – Kråkstad.

I Regjeringens forslag til statsbudsjett 2020, så setter Regjeringen av 392 millioner kroner til tiltak som skal legge til rette for en effektiv omlegging til ny rutemodell for Østlandet. Dette omfatter tiltak for å ivareta dagens kapasitet på lokaltogene i Oslo, samt tiltak for flere togavganger og et mer oversiktlig togtilbud. I Viken prioriteres bl.a. planskilt avgreining til Østfoldbanens Østre linje.

PROTOKOLL INDRE ØSTFOLD REGIONRÅD

Tid: 15.11.19 kl. 09.00 – 10.35

Sted: Store festsal på Kulturtorget i Mysen

Medlemmer:

Askim kommune	Thor Hals	
Askim kommune	John Altenborn	
Askim kommune	Synnøve Rambek	
Eidsberg kommune	Erik Unaas	
Eidsberg kommune	Janne H. M. Ultvedt	
Eidsberg kommune	Tom-Arne Tørfoss	(deler av møtet)
Hobøl kommune	Olav Breivik	
Hobøl kommune	Simen Gjølshjøl	
Marker kommune	Theodor Bye	
Marker kommune	Kjersti Nythe Nilsen	
Marker kommune	Kjell Reidar Jogerud	
Rømskog kommune	Thor Håkon Ramberg	
Skiptvet kommune	Anne-Grethe Larsen	
Skiptvet kommune	Ann Kristin Solli Borgersen	
Skiptvet kommune	Per Egil Pedersen	
Spydeberg kommune	Petter Schou	
Spydeberg kommune	Sigmund Lereim	
Spydeberg kommune	Erik Flobakk	
Trøgstad kommune	Saxe Frøshaug	
Trøgstad kommune	Ståle Frøshaug	
Trøgstad kommune	Rune Melleby	
Indre Østfold kommune	Georg Smedhus	

Øvrige:

Bane NOR	Torun Hellen	(deler av møtet)
Bane NOR	Nina Michalowska	(deler av møtet)
Bane NOR	Levent Jucla	(deler av møtet)
Smaalenenes avis		(deler av møtet)
Stortingspolitiker	Ole André Myhrvold	
Eidsberg kommune	Kai Roterud	
Hobøl kommune	Stine Boge Hellerud	

13/2019 Godkjenning av innkalling og dagsorden

Beslutning:

Innkalling og dagsorden godkjennes.

14/2019 Godkjenning av protokoll fra møtet 10.05.19

Beslutning:

Protokollen godkjennes.

I sak 12/2019 Veien videre for Indre Østfold Regionråd (ref. sak 22/2017 punkt 3, sak 26/2018 og sak 5/2019) har det sneket seg inn en skrivefeil. «Marker kommune» byttes i slutten av avsnittet nedenfor ut med «Skiptvet kommune», slik:

«Skiptvet kommune synes det er naturlig at Indre Østfold Regionråd søker et samarbeid/sammenslåing med Follorådet, men ikke Samarbeidsrådet for Nedre Romerike. Da vil Regionrådet for Mosseregionen eller Nedre Glomma Regionråd være mer naturlige for Skiptvet kommune.»

15/2019 Høring av planprogram - ny avgrening for Østre linje og togparkering syd for Ski

Bane NOR ved Torun Hellen (assisterende prosjektleder) presenterte saken. Presentasjonen ligger vedlagt protokollen.

Beslutning:

1. Indre Østfold regionråd slutter seg til høringsforslaget til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for «Østfoldbanen – Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje».
2. Indre Østfold regionråd ber om raskest mulig framdrift i planprosessen og gjennomføring av prosjektet, slik at infrastrukturkapasiteten er sikret for å gjennomføre togtilbudet beskrevet i «Ruteplan 2027». Dette innebærer at planskilt avgrening for Østre linje og anlegg for togparkering ferdigstilles senest i 2024.
3. Indre Østfold regionråd forutsetter at utbyggingen skjer i henhold til tidligere planer med dobbeltspor Ski – Kråkstad stasjon og hensettingsspor med kapasitet til minimum 15 doble Flirt-tog. Dette er avgjørende for å sikre effektiv drift av Ski stasjon, som gir mulighet for å erstatte 30 min med 10 min rutetilbud for lokaltog Ski – Oslo og flere avganger på vestre linje.

Regionrådet forutsetter at prosjektet velger løsninger og rammer som tidligere forutsatt og sikrer en fremtidsrettet løsning både for Østfoldbanens østre og vestre linje.

16/2019 Oppnevning av styremedlem og vara til styret i Samarbeidsalliansen Osloregionen

Leder, Olav Breivik, presenterte saken.

Beslutning:

Som styremedlem velges den nye lederen av Indre Østfold regionråd. Som vara velges den nye nestlederen av Indre Østfold regionråd.

17/2019 Veien videre for Indre Østfold Regionråd (ref. sak 22/2017 punkt 3, sak 26/2018, sak 5/2019 og sak 12/2019)

Leder, Olav Breivik, innledet saken.

Beslutning:

Indre Østfold regionråd består fra 01.01.20 av tre medlemskommuner – Indre Østfold kommune, Skiptvet kommune og Marker kommune. Hver av de tre kommunene representeres med tre medlemmer – ordfører, opposisjonsleder og rådmann.

Indre Østfold kommune skal ha ledervervet fast. De øvrige kommunene rullerer på nestledervervet.

Sekretariatsfunksjonen overtas umiddelbart av Indre Østfold kommune.

Indre Østfold kommune overtar midlene som tilhører regionrådet pr. 31.12.19, og dekker kostnadene regionrådet måtte ha for fremtiden. Med dette utgår dermed medlemsavgiften for medlemskommunene.

Regionrådet sender en formell henvendelse til Rakkestad kommune om deltakelse i regionrådet. Leder og nestleder av regionrådet følger opp med et møte med Rakkestad kommune.

Stortingspolitikere og fylkespolitikere fra regionen inviteres for fremtiden fast til regionrådsmøtene.

Sekretariatet tar ansvar for å endre vedtektene til regionrådet i tråd med det overstående.

Et eventuelt samarbeid/sammenslåing med Follrådet og/eller Regionrådet for Mosseregionen vil regionrådet måtte ta stilling til på et senere tidspunkt dersom det skulle bli aktuelt. Foreløpig sendes innkallinger og protokoller til/fra regionrådsmøter begge veier mellom Follrådet og Indre Østfold regionråd.

18/2019 Budsjett 2020

Beslutning:

Indre Østfold kommune overtar midlene som tilhører regionrådet pr. 31.12.19, og dekker kostnadene regionrådet måtte ha for fremtiden. Med dette utgår dermed medlemsavgiften for medlemskommunene.

19/2019 Møteplan 2020

Beslutning:

Sekretariatet koordinerer en møteplan mellom medlemskommunene og sender ut en ny samordnet møteplan på nyåret.

Møteplanen sendes til stortingspolitikere og fylkespolitikere fra regionen som inviteres til møtene. Møteplanen sendes også til Follorådet og Regionrådet for Mosseregionen, slik at representanter fra disse regionrådene kan delta.

20/2019 Ny ledelse Indre Østfold Regionråd 2020-2021

Beslutning:

1. Som ny leder velges Indre Østfold kommune sin ordfører.
2. Som ny nestleder velges Skiptvet kommune sin ordfører.

Bane NOR v/
Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 Sandvika

ostrelinjeskisyd@asplanviak.no

Tandbergløkka, 26.10.19

Ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski, Tandbergløkka Velforening

Vi viser til kunngjøring av offentlig ettersyn av planprogram – ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski, og melder med dette innspill fra Tandbergløkka Velforening

Planprogrammet skisserer to hovedalternativer som skal utredes videre; H3 Ø1 lav og H2 Ø1 høy. Det første alternativet (lav) innebærer at store deler av strekket, samt togparkering, legges i tunnel og fjellhall, henholdsvis. Det andre alternativet (høy) innebærer at det meste av strekket, samt togparkeringen, vil plasseres i dagen.

Både privatpersoner, velforeningen og kommunene som berøres av omleggingen har vært svært tydelige gjennom tidligere innspillsrunder på at et høyt alternativ ikke er aktuelt. Det er flere grunner til dette:

- Det går turveier og friluftsområder tett mot traseen (blant annet sør for Tandbergløkka), som vil oppleve stor støybelastning både auditivt og visuelt.
- Den nye linjen går relativt tett på eksisterende bebyggelse flere steder, som må hensynstas, særlig i forhold til støy.
- Ny linje og hensettingsområdet ligger tett på områder under utvikling. Både Ski og Kråkstad må forventes å vokse etter ferdigstillingen av Follobanen, og da blir det særdeles kortsiktig å legge brede fyllinger, store anleggsområder, støyende tog og døgntkontinuerlig drift tett på disse stedene uten å redusere belastningen til et minimum.
- Et høyt alternativ vil legges beslag på store mengder matjord.
- Kulturlandskapet sør for Ski har stor selvstendig verdi.

Ingen av disse vurderingene vil støtte valg av det høye alternativet. **Både av hensyn til næring, utvikling, matproduksjon, kulturlandskap, nåværende og framtidige naboer, samt samferdsel i området bør det lave alternativet (H3 Ø1 lav) velges.**

Tandbergløkka Velforening mener at det i tillegg bør sikres at dagstrekket mellom Hagelund og Åsveien enten overbygges, eller det bør benyttes matjordkulverter for å sikre at støybelastning - eventuelt også matjord- og kulturlandskapshensyn dersom matjordkulverter kan benyttes - kan ivaretas best mulig.

Det er en grunnleggende forutsetning at slike omfattende prosjekter gjennomføres så skånsomt som mulig, med et minimum av inngrep. Dette er viktig for å sikre ulike hensyn, men også legitimiteten til både dette og fremtidige prosjekter. I tilfellet med ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski er det omfattende og tungtveiende grunner til å gå for det lave alternativet, og utbedre mangler ved det.

Tandbergløkka Velforening ber derfor Bane Nor om å stanse videre utredning av det høye alternativet, og gå videre med H3 Ø1 lav, samt at overbygging av dagstrekket Hagelund – Åsveien utredes.

Vennlig hilsen

Tandbergløkka Velforening

Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 Sandvika

Offentlig ettersyn av planprogram for ny avgreining av Østre linje og togparkering syd for Ski
Merknad fra Ski historielag

Det foreligger to alternativer for jernbanespor mellom Kråkstad og Ski (ny Østre linje) til uttalelse, et høyt og et lavt. I tillegg til jernbanesporene planlegges togparkering, og det vil bli andre inngrep i forbindelse med en evt. gjennomføring: anleggsveier, mer eller mindre permanente jordbruksveier, massetak, massedeponi m.v. Konsekvensene av disse to alternativene skal sammenliknes med konsekvensene av nullalternativet, dvs. å beholde nåværende Østre linje.

De nye sporalternativene går tvers gjennom et av de mest verdifulle kulturlandskaper i Ski, som er vurdert å være av nasjonal/regional verdi. Her ligger gårder med rot i jernalderen, trolig før, mer enn et par tusen år: Kjølstad, Frogner, Løken, Vang, Sigtun, og på ra-ryggen i sør troner Kråkstad middelalderkirke omgitt av gravhauger. Dette landskapet har også noe av den mest verdifulle jordbruksjord i kommunen.

Kommuneplan for Nordre Follo uttrykker mange gode intensjoner for bevaring av kulturlandskap og bevaring av matjord. Vi velger å sitere fra planene:

Arealdel Ski. Plankart og planbestemmelser (brunt hefte)

§ 17.2 --- legges vekt på å bevare verdifulle kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljø

§ 24.3 Bevaring kulturmiljø

Under hensynssone Kulturlandskap står: Følgende kulturlandskap skal bevares:

-Jordbrukslandskapet mellom middelalderkirkene i Ski og Kråkstad og moreneryggene med tidlig bosettingsspor og ferdselsveier.

-Kråkstad kirke med omgivelser.

Arealdel Ski (blå hefte)

s. 13 Nordre Follo har en nullvisjon for tap av matjord.

Samfunnsdel (grønt hefte)

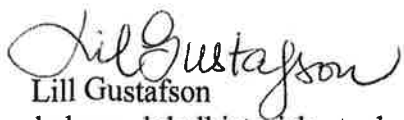
Nullvisjon for tap av matjord gjentas flere steder (bl.a. s. 19, s. 27)

Vi støtter kommunens ønsker om bevaring av verdifulle kulturlandskap og nullvisjon for tap av matjord.

Når det nå foreligger planer om betydelige inngrep i et av de meste verdifulle kulturlandskap i kommunen, og den beste matjorden, blir konklusjonen at nye østre linje ikke må bygges, men at nåværende linje beholdes.

Ski, 30. oktober 2019


Knut Falla
Styreleder


Lill Gustafson
leder av lokalhistorisk utvalg

Kopi: de politiske partier i Ski kommune

Asplan Viak AS

«Østre linje/togparkering Ski syd»

Postboks 24

1300 Sandvika

Ostrelinjeskisyd@splanviak.no

Offentlig ettersyn av planprogram for ny avgrensning av Østre linje og togparkering syd for Ski. Merknader fra Lokal agenda-forumet i Ski

La21-forumet vil fokusere på støy, tap av matjord og at tilgjengeligheten til friluftsområdene og turmuligheter ikke forringes. I anleggsperioden må det tas nødvendig tiltak slik at beboere inntil anleggsområdene ikke påføres helseskade.

Planprogram

8 Alternativer som foreslås utredet

Vi har merket oss at det har vært en sliingsprosess der flere alternativer av linje og togparkering ble vurdert. Nå er det to alternativ; et høyt og et lavt alternativ, som går videre til konsekvensutredning. Dessuten skal det foretas konsekvensutredning av nullalternativet som er dagens situasjon (dvs. nåværende østre linje og ingen togparkering) og alle vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet. I konsekvensutredningene sammenliknes konsekvensene av de to utvalgte alternativene med konsekvensene av nullalternativet.

9 Utredningsprogram

9.2 Støy

I utredningsprogrammet står det bl.a. at «Foreløpige vurderinger av støy fra tiltaket viser at det ikke er støyfølsom bebyggelse nær toglinja som ligger i gul eller rød støysone.» Denne vurderingen er feil og stemmer ikke med faglige utredninger. Vi viser til Jernbaneverkets rapport fra 2013 «Nytt dobbeltspor Oslo-Ski sør. Fagrapport støy Vendespor Ski sør»

I området fra Ski stasjon og sørover vil begge alternativer innebære en betydelig økning både av støynivå og antall timer i døgnet med støy fra jernbane i forhold til nå. Dette gjelder særlig området mellom Ski stasjon og togparkeringen. Nærmest Ski er dette området i dag utsatt for støy fra jernbanen og i tillegg fra Åsveien og Søndre Tverrvei. Tilsammen er dette en stor støybelastning. Vi viser til at deler av bebyggelsen i Finstadgrenda (Folloveien) i dag er innenfor støysonen målt ut fra nåværende jernbane.

Det er viktig at utredningene ikke bare viser støyen fra jernbanen, men også hyppighet av støy, og at det totale støybildet (inkludert støy fra Åsveien og Søndre Tverrvei). Slik terrenget er og bebyggelsen ligger, er det høyst sannsynlig at det lave alternativet er mye mer skånsomt enn det høye. Bebyggelsen i Finstadgrenda ligger i en slak skråning oppover fra jernbanen. De nye sporene vil ta av fra eksisterende spor vel 50 m fra de nærmeste husene i Finstadgrenda. Eikejordet boligfelt er ferdig regulert og det skal bygges 1000 boliger. Støybelastningen for dette feltet og øvrige boliger opp mot Kråkstadveien må kartlegges.

I det høye alternativet stiger linjen fra 124m.o.h. fra avgang ved Finstadgrenda til 132m.o.h. som høyeste punkt ved kryssing av eksisterende vestre linje ca 500m fra grenda. Dermed vil hele den høye linjen ligge i en helning midt imot bebyggelsen som blir meget utsatt for støy. Den fremherskende vindretningen, som vil dra støyen med seg, er fra sørøst, i banens retning. Foruten Finstadgrenda, vil trolig bebyggelsen på Nordre Finstad (Finstad hageby) og Søndre Finstad bli utsatt. I tillegg vil Kjølstadhøgda, Nordre Kjølstad gård og flere gårdsbruk i Kråkstad få nærføring med jernbanen.

Når man regner med at den nye jernbanen og togparkeringsen skal vare i over 100 år, er det mange mennesker i flere generasjoner som blir utsatt for støyen. Dessuten vil både mer støy og inngrep i Kjølstadskogen/Holstadmarka redusere det gode friluftslivet i denne marka som benyttes av flere tusen mennesker bosatt i Ski og Ås. Vedtatt områdeplan for Ski vest og andre utbyggingsplaner i Ski og Ås nær den nordlige delen av Holstadmarka/Kjølstadskogen må regnes med når man ser på hvor mange mennesker som blir berørt.

Utredningene må klargjøre virkningen av avbøtende tiltak mot støy for hvert av alternativene. Støykart før og etter avbøtende tiltak må vise støy fra jernbanen (eget kart) og den totale støybelastningen (eget kart). Støykart med inntegning av avbøtende tiltak må også lages for tilgrensede friluftsområder i Kjølstadskogen. Det må fremgå hva slags støyskjerming som foreslås og hvilke konsekvenser den får for landbruk, naturmangfold (særlig vilttrekk), friluftsliv sommer og vinter og landskapsbilde (opplevelsen av landskapet).

9.3 Landskapsbilde

Utredningene må vise synsinntrykket (bilder av jernbanen i landskapet) av jernbanen sett fra viktige og populære utsiktspunkter som boligbebyggelse (deriblant gårdstun), veger, gang/sykkelveier, turveier og friluftsområder. Det må fremgå hvordan tiltaket påvirker det visuelle inntrykket av kulturlandskapets historie med gravhauger, de eldste gårdstunene, Kråkstad kirke, gamle veifar og kongeveier. Jernbanetraseen vil gå tvers gjennom et av de mest verdifulle kulturlandskapene i Ski, og som vurderes å være av nasjonal/regional verdi. Her er gårder med rot i jernalderen; mer enn et par tusen år; Kjølstad, Frogner, Løken, Vang,

Sigtun og ra-ryggen i sør mot Kråkstad middelalderkirke omgitt av gravhauger. Løkenveien og Kjølstadveien er gamle ferdselsveier.

9.4 Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Begge alternativene vil splittes opp i en nordgående og en sørgående trase ved inngangsporten til Kjølstadskogen og Holstadmarka. Turgåere fra Nordre Finstad, Søndre Finstad, Finstadgrenda, Ellingsrudhøgda (fra Kråkstadveien), Ski sentrum og Kjølstadhøgda har sin adkomst her.

Mange går og sykler på gang- og sykkelveien mellom Ski og Holstad en og benytter driftsveien fra Halvstad gårdstun og inn i Kjølstadskogen ved nåværende jernbanetunnel.

Folk fra Nordre Finstad kommer fra gangbru over Søndre Tverrvei og går gjerne en runde til tunnelen og landbruksvei mellom jordene og tilbake til brua. Dette er en meget populær kort turrunde. Det er også en del som går via Finstadgrenda, langs jernbanen og inn på grusveien ved tunnelen.

Om vinteren blir det kjørt opp skiløyper med snøscooter av Skiforeningen på skogsbilveiene og på jordene til Søndre og Nordre Halfstad, Nordre og Søndre Kjølstad helt ned mot Felleskjøpet. Dette er et populært tiltak som trekker alle aldersgrupper ut på ski,

Det er viktig at utredningene viser hvordan jernbanealternativene vil påvirke tilgjengeligheten til Kjølstadskogen både sommer og vinter. Skiløypa går tett ved nåværende nordligste jernbanetunnel i Kjølstadskogen og vil bli sterkt berørt av prosjektet – men minst av det lave alternativet. Det må legges til rette slik at løypeforbindelse mellom Halvstads jorder og Kjølstads jorder opprettholdes. Tilsvarende skiløyper kjøres opp på jordene til Eikeli sørover jordene parallelt med Østensjøbekken/Finstadbekken og opp mot Haga. Kråkstad IL kjører opp skiløyper på jordene fra Idrettsplassen og nordover mot Ellingsrud, samt på østsiden av Løkenveien og nordover. Flere plasser kommer dette i konflikt med jernbanetraseen og det må løses til beste for fremtidige skiløpere, gamle og unge.

Haglunden er også et friluftsområde som ofte blir brukt. Dersom det blir valgt en høy trase-løsning, begrenser turmulighetene.

Holstadmarka har vært brukt til turorientering i mange år – både med arrangør i Ås og fra Ski-Oppegård («Skautraveren»). Skimt Orienterings nyeste orienteringskart over Holstadmarka er fra 2012.

9.5 Naturmangfold

Konsekvensene for fugletrekkene til og fra Østensjøvann må utredes – forskjellene for høyt og lavt alternativ (bl.a.gjess og svaners landing og oppflyging). Østensjøvannet er et naturreservat på grunn av mangfoldet av vadefugler. Hvorledes blir dette påvirket.

9.6 Vannmiljø.

Vi må stole på at det iverksett nødvendige tiltak for vannmiljøene ikke forurenses verken i anleggsperioden eller i driftsfasen. Ved avising må det sikres oppsamling og rensing før videre utløp i miljøene.

9.8 Naturressurser

Det er ”nullvisjon” ang tap av matjord – allikevel bygges produktivt jordarealer ned. Hvordan skal vi kunne erstate det matkornet som vi skulle ha høstet på disse arealene. Konsekvensen må synliggjøres i konsekvensutredningen.

9.12 Bygge- og anleggsperioden

Anleggsperioden blir en ekstra utfordring. Vi oppfordrer til at dette blir et utslippsfritt anleggsperiode med maskiner som går på strøm. Det må etableres hjulvaskeanlegg før massetransporten kommer ut på vei. Vi må unngå at jord spres utover veibanen og at det deretter tørker og blåser utover som støvskyer. Personer som ferdes i nærområdene må sikres mot helseskader som redusert lungefunksjon.

10 Planprosess

10.3 Planalternativ i reguleringsplanen

Vi har merket oss at de to foreslåtte alternativene skal konsekvensutredes og stilles opp mot 0-alternativet, men at Bane Nor planlegger å fremme som formelt alternativ kun ett av de to som reguleringsplanforslag. Vi mener at dette er uheldig fordi det vil kunne virke styrende på den politiske prosessen i de to kommunene som skal velge alternativ og utarbeide reguleringsplan.

Det bør utarbeides et miljøregnskap for prosjektet for å synliggjøre konsekvensene av prosjektet. Det samfunnsøkonomiske kost / nytte regnskapet må presenteres. Vi forstår at den togtekniske løsningen som jernbanen ønsker er den ideelle, men er ulempene med dagens linjeføring inn på Ski stasjon uhånterlig? Vi har tidligere pekt på at med opprydding og frigjøring av østre linje inne på stasjonsområdet kunne man redusere behovet for et så stort areale for togparkering ved Haglund. Vi mener at et anlegg i fjell må velges for å redusere ulempene for et anlegg i dagen.

Konsekvensene for helse og trivsel for befolkningen må tillegges stor vekt og settes opp mot kost/nytte-beregninger av de to alternativene. Vi mener at det lave alternativet må velges fordi det høye har for store negative konsekvenser. Mange vil få følelsesmessige reaksjoner på grunn av ”stedstap”. Hva gjør det med de som et slikt anlegg tett innpå livet, i hagen eller på gårdstunet? De må ivaretas på en skånsom måte slik at de kan fortsette et ok liv i framtiden også.

Ski 31.10.2019

Hilsen

Inge Utstumo

Leder for LA21-forumet i Ski

Kopi: Ski kommune. postmottak@ski.kommune.no

Ås kommune, post@as.kommune.no

Innspill fra Finstadgrenda Vel ang. «Østre linje/togparkering Ski syd»

Finstadgrenda Vel representerer alle, over 70, husstandene i Finstadgrenda (Folloveien, 1423 Ski),

Vi har følgende innspill:

Finstadskogen og Finstadjordene (inkludert Halstadjordet, Holstadjordene, Kjølstadmarka – avgrenset av E18, FV154 og FV152) er et svært viktig friluftss- og rekreasjonsområde for svært mange mennesker, inkludert beboerne i Finstadgrenda. Dette området er et meget viktig og sammenhengende nærturterreng som brukes hele tiden, både sommer og vinter.

Velforeningen er positive til alternative togparkeringer enn i Finstad/ Kjølstadskogen/ Søndre Finstad. Vi ønsker å bevare dette unike friluftsområdet som er i vår, og mange andre av Ski sine innbyggere, sin nærhet. Å ha en nærskog/turterreng som man kan bruke i hverdagen oppleves som viktig for folkehelsen. Derfor ønsker vi at det lave alternativet for banen sør for Finstad velges, og at det blir satt opp støyskjerm langs linjen før tunnelen ved Finstadgrenda, se figur.

Støy

I utredningsprogrammet står det at «Foreløpige vurderinger av støy fra tiltaket viser at det ikke er bebyggelse nær toglinja som ligger i gul eller rød støysone.» Dette stemmer ikke med foreliggende faglige utredninger; jfr. Jernbaneverkets rapport fra 2013 «Nytt dobbeltspor Oslo-Ski sør. Fagrapport støy Vendespor Ski sør». Deler av bebyggelsen i Finstadgrenda (Folloveien) er i dag innenfor støysonen målt ut fra nåværende jernbane.

Fra Ski stasjon og sørover vil begge banealternativer føre til en stor økning både av støynivå og antall timer i døgnet med støy fra jernbane. Dette gjelder særlig området sør for Ski stasjon og frem til togparkeringen, uansett hvor den blir. Nærmest Ski er dette området i dag utsatt for støy fra jernbanen, fra Åsveien og fra Søndre Tverrvei. Allerede i dag oppleves dette som en stor støybelastning, særlig for beboerne som er de nærmeste naboene til støykildene.

Støyutredningene bør ta hensyn til både eksisterende støybelastning (fra vei/bane) og den eventuelle nye støybelastningen fra jernbanen slik at man får et riktig bilde av det totale støybildet. Terrenget er slik at det er sannsynlig at det lave alternativet er mer skånsomt enn det høye. Finstadgrenda ligger i en slak skråning oppover fra jernbanen. De nye sporene vil ta av fra nåværende spor, ca 50 m fra de nærmeste husene i Finstadgrenda, fra nivå ca 123 m.o.h. Det sørgående, høye alternativet stiger til 132 m.o.h. som høyeste punkt ved kryssing av eksisterende vestre linje ca 500 m fra grenda. D.v.s. at hele den høye linjen vil ligge i en helning imot bebyggelsen som blir meget utsatt for støy. Den vanligste vindretningen, som vil

dra støyen med seg, er fra sørøst, i banens retning. Velforeningen ønsker også at det blir gjort vurderinger for tilgrensende friluftsområder i Kjølstadskogen slik at nærskogen fortsatt fremstår som attraktiv å bruke både for dyr og mennesker.

I Jernbaneverkets rapport fra 2013 «Nytt dobbeltspor Oslo-Ski sør. Fagrapport støy Vendespor Ski sør», er det gitt anbefalinger om støyskjerm langs begge sider av linjen syd for Finstad. Vi i Finstadgrenda vel ønsker at disse skjermene blir oppført, ref figur UOS-92-X-11005 i rapporten.

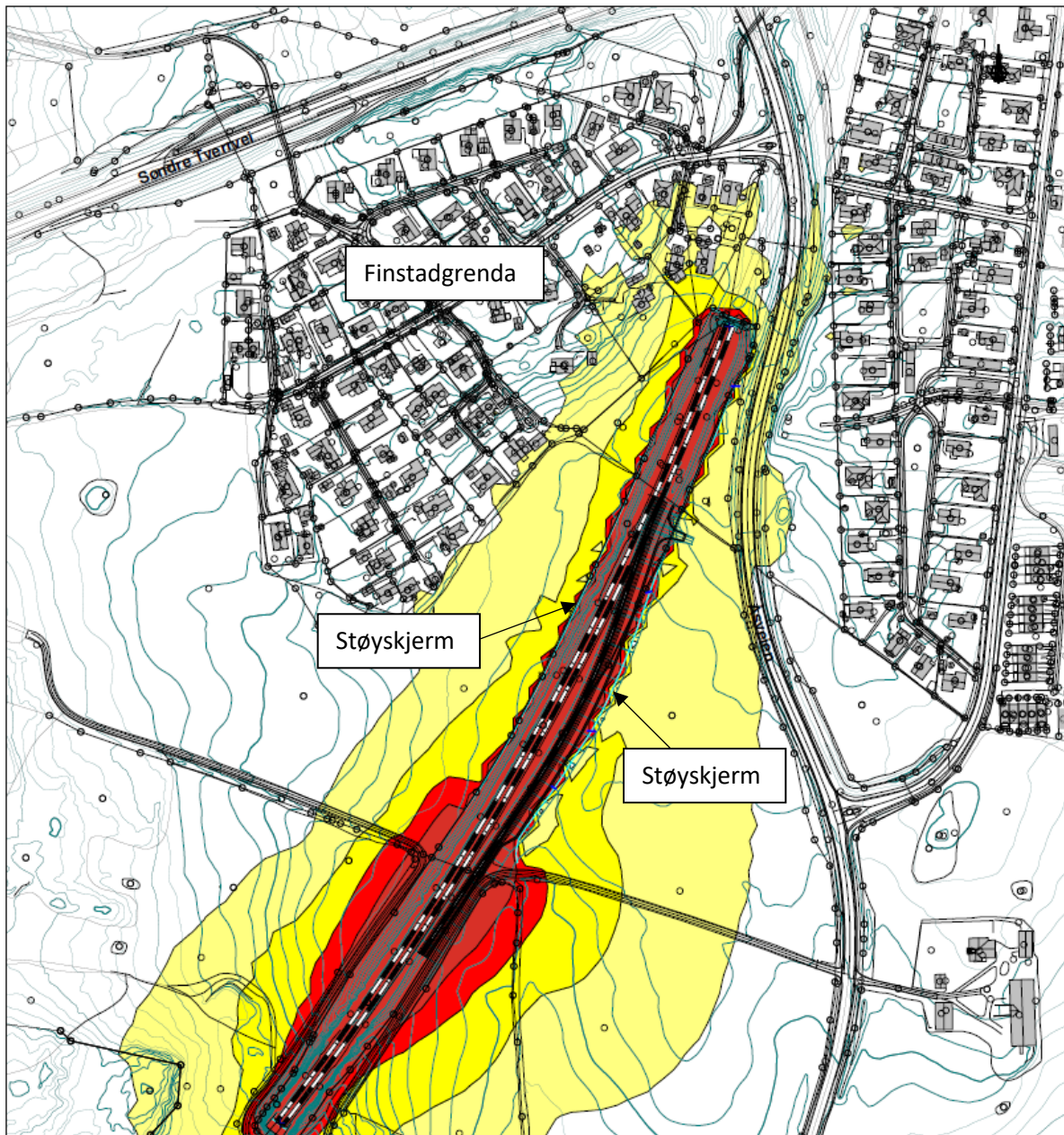
Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Begge de to alternativene splittes opp i en nordgående og en sørgående trase akkurat ved inngangsporten til Kjølstadskogen og Holstadmarka. Dette er en viktig inngangsport for de mange brukerne fra Nordre Finstad, Søndre Finstad, Finstadgrenda, Ellingsrudhøgda (fra Kråkstadveien), Ski sentrum og Kjølstadhøgda - folk går eller sykler, fra gang- og sykkelveien mellom Ski og Holstad (de fra Kråkstadveien kan gå i undergang under gangveien), krysser Åsveien og går på grusvei fra Halvstad gårdstun som går inn i Kjølstadskogen og deler seg ved nåværende jernbanetunnel.

Folk fra Nordre Finstad kommer fra gangbru over Søndre Tverrvei og går gjerne en runde til tunnelen og landbruksvei mellom jordene og tilbake til brua. Dette er en meget populær kort turrunde. Det er også en del som går via Finstadgrenda, langs jernbanen og inn på grusveien ved tunnelen.

Velforeningen ønsker at man i planarbeidet tar hensyn til hvordan banealternativene vil påvirke tilgjengeligheten til Finstad/Kjølstadskogen både sommer og vinter. Scooterløypa som Skiforeningen kjører opp går tett ved nåværende sørligste og nordligste jernbanetunnel i Kjølstadskogen og vil kunne bli sterkt berørt av prosjektet.

Vi mener at det lave traséalternativet bør velges og videreføres som reguleringsplan fordi det høye traséalternativet har for store negative konsekvenser.



Mvh. Styreleder Finstadgrenda Vel, Lars Hansen

Bane NOR v/planfaglig rådgiver
Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 Sandvika

ØSTRE LINJE/TOGPARKERING SKI SYD - HØRINGSUTTALELSE TIL PLANPROGRAM 03.11.2019

For Jernbane takker for anledningen til å uttale seg til planprogrammet.

For Jernbane er en frivillig organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa enn det som er tilfellet i dag. Våre målsettinger er redusert belastning på miljø og helse fra transportsektoren.

For å nå målene anser For Jernbane det som nødvendig både med en omfattende utbygging av jernbanen og at den prioriteres framfor parallell, konkurrerende infrastruktur.

Utbyggingen som skal planlegges i dette tilfellet befinner seg i transportkorridor 1 og 2. Dette er også Norges tyngste utlandskorridorer over land. E6 og snart også E18 er bygd ut til sammenhengende motorveg. E6 Oslo - Göteborg er ca. 60 km kortere enn jernbanen. Jernbanen er utkonkurrert på de lengre transportene/reisene og har mer en avlastende funksjon i forhold til vegtrafikken i rush. Skal markedsandeler flyttes fra veg til bane her vil det være nødvendig med store investeringer i ny jernbane.

I Follobaneprosjektet lå det opprinnelig inne at det skulle sprenges ut begynnelsen på en tunnel rett fram under Ski tettsted som kunne føres videre som høgfallsbane retning Sverige. Dette ble tatt ut av planene. Skal det tilrettelegges for en avgreining nå må åpninga av Follobanen utsettes. Blir det vedtatt på et seinere tidspunkt å bygge en høgfallsbane utenom Ski må Follobanen stenges. Situasjonen har en parallell i T-baneringen og Lørenbanen. Der lå det også opprinnelig inne å spreng ut begynnelsen på Lørenbanen. Dette ble tatt bort i 2003-2006 da Ringen ble bygd. Det medførte 3/4 års stengning av Ringen i 2015-2016 for å bygge Lørenbanen. En slik strategi sparer penger på det isolerte prosjektet, men fører til seinere merkostnader og ulemper for fellesskapet.

Nasjonal transportplan og Granavollenerklæringa legger til grunn at Norge kan bygge høgfallsbane, se NTP 3.4.3 ambisjoner for jernbanen: "alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa". "For å sikre mot feilinvesteringer og store ekstrakostnader ved senere utbygging, skal strekningene som bygges nå bygges på en slik måte at de legger til rette for eventuell videre utbygging."

En høgfallsbane "mot Göteborg og videre ut i Europa" vil måtte legges til korridor 1. For en trasé fra Skiområdet og sørover har det både vært foreslått et konsept langs Vestre linje med forbikjøringsspor for et varierende stoppmønster (Norsk Bane¹) og et konsept med direktespor Ski-

¹ http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=B747D4D557394886BF6B158F64ADF65A.pdf

Sarpsborg (NSB, For Jernbane, Høyhastighetsutredninga²). En høgfartsbane Oslo-Stockholm har flere korridoralternativer, over Ski er en av dem.

For Jernbane mener utredningen av ny avgreining for Østre linje og toghensetting må forholde seg til de føringene i NTP og ta høyde for at det kan bli beslutta å bygge høgfartsbane innen rimelig framtid med utg.pkt. i området rundt Ski.

Ny avgreining Østre Linje og Europabane/Stockholmsbane

Utredningen bør ta for seg hvordan den dobbeltsporede avgreininga kan videreføres østover som en høgfartsbane retning Stockholm. Hensikten må være å avdekke om det er justeringer eller tilrettelegginger som bør gjøres i planene nå.

På samme måte bør det også utredes hvordan en planskilt avgreining for en europabane retning Sarpsborg kan etableres fra ny avgreining for Østre linje. Vi ser for oss at en europabane bør bygges med tre spor; to til persontog og et til godstog med kryssingsspor. en Europabane vil selvsagt måtte føres videre sørover fra Sarpsborg og i retning Gøteborg.

Toghensetting og Europabane

Et annet konsept for starten på en europabane er avgreining i Follobanens tunnel. Follobanen ligger utafor planområdet, men en mulig videre trasé for en europabane med tunnell, dagsone eller munning kan være hensiktsmessig i området Hagelund hvor det er foreslått å utrede toghensetting/serviceanlegg. Vi mener derfor det må utredes en korridor for en europabane med utgangspunkt i Follobanens tunnel. Det må utredes om det vil være mulig både å plassere en europabane og hensetting i området Hagelund, eller om disse må ligge i hvert sitt område.

Av hensyn til en mulig europabane ber vi om at det likevel blir utreda et alternativ med toghensetting i Holstadmarka (H1) vest for Vestre linje. Holstadmarka er ikke er aktuell som trasé for noen høgfartsbane.

Ski stasjon

Stasjonen ligger utafor planområdet, men vi mener hensyn til kapasitet og trafikkavvikling tilsier at utredningen også tar for seg det vi anser som en svakhet ved stasjonen. Fra Oslo S til Ski st. blir det med Follobanen etablert fire spor. Det er parallelt til situasjonen for Lillestrøm st. og delvis Asker st. Fra Lillestrøm går det fire spor videre, fra Asker tre spor, men fra ny Ski st. skal det bare gå to spor videre sørover. Med andre ord en halvering av kapasiteten. Etter sporplanen for ny Ski st. er det Follobanens spor som blir gjennomgående. Gamle Østfoldbanen skal ende butt. Riktignok skal det inne på stasjonen etableres overkjøringsspor for godstog mellom Follobanen og gamle Østfoldbanen.

Vi mener det bør utredes å føre ny avgreining for Østre linje helt inn til plattform på Ski st. og videre bort til godssporene og gamle Østfoldbanen. Slik kan vi unngå et kapasitetsfall ved Ski st. Tog fra både Østre og Vestre linje vil kunne kjøre inn til plattform helt uavhengig av hverandre. Ev. venting

² https://www.banenor.no/contentassets/81d4aeb228a748ba90ad5cd13eeb7790/rapport_del_2.pdf

for videre kjøring gjøres ved plattform og ikke ute på sporet sør for Ski. Trafikalt vil Gamle Østfoldbanen kunne integreres fullt ut med trafikken sør for Ski.

Antall spor sør for Ski kan i teorien komme opp i 9: Vestre linje 2 + Europabanen 3 + Østre linje 2 + Stockholmsbane 2. Da blir de få 100 meterne med to fellesspor fort en flaskehals.

Vending av L2

Det er lagt opp til at alle togsett som kjører L2 skal vendes på Ski. Vi foreslår å utrede en delt løsning hvor to tog per time vendes på hhv. Ski, Kråkstad og Ås/Vestby. På Ski st. kan man da nøye seg med et enklere vendeanlegg. Kråkstad vil fange opp Ski øst hvor det skal bygges boliger for ca. 10.000 nye innbyggere. Forutsetningsvis må opplegget klare seg med dagens enkeltspor. Ny avgreining for Østre linje vil da heller ikke være bundet til å måtte innom Kråkstad. Man står friere til å finne en trasé for en ny avgreining som også kan være kompatibel med en høgfartsbane retning Stockholm. På Ås eller Vestby vil det måtte utredes hvordan det kan etableres vendespor som tar to tog i timen. Det vil være enklere enn et vendeanlegg for seks tog i timen. Vi viser til at Ski og Ås kommuner har vedtatt at de ønsker fire spor til Ås. Ved å spre vending av L2 kan vi nøye oss med enklere vendeanlegg samt oppnå større flatedekning og flere direkteforbindelser. Omstigning og venting virker avvisende. Det bor kanskje 100.000 innbyggere på strekningen Langhus–Nordstrand. Mange av disse jobber, studerer og går på skole på Ås. Ås bygges nå ut og vokser raskt.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

Til: Bane NOR

Fra: Miljøpartiet De Grønne, Ås

Ås den 3. november 2019

Høringsuttalelse: Ny avgrensning av Østre linje og hensettingsanlegg sør for Ski.

Dagens planlegging er en bit for bit-utvikling med små visjoner og store ødeleggelser av matjord, natur, fritidsområder og kulturlandskap. Follobaneprosjektet er nesten gjennomført når fortsettelsen sydover planlegges. Begge prosjektene burde ha vært planlagt sammen.

Lokale grunneiere og bønder blir rammet av foreslåtte alternativer. De rammes økonomisk og trivselsmessig, og trasevalget vil vanskeliggjøre deres mulighet til å dyrke områdene rundt utbyggingen. Matjorden i dette området er av 1% av vår beste matjord i landet og burde ikke mistes.

Østensjøvannet ble regulert til naturvernområde etter naturvernloven på grunn av det varierte fuglelivet og at det er et viktig hvilested for trekkfugler. En bro vil ramme fuglelivet i Østensjøvannet, da noen arter har innflyvning akkurat der broen foreslås. Fuglene vil også forstyrres av støy fra tog.

Det sto ingenting i konseptvalgutredningen (KVU) for Østre linje om å legge en ny linje øst for Øyeren fra Mysen til Fet direkte eller via Bjørkelangen. En linje Oslo-Fet-Mysen-Sarpsborg vil kunne avlaste Follobanen og Østfoldbanens Vestre linje for både godstrafikk og persontrafikk, og gi et alternativ for pendlere mellom Indre Østfold og Oslo. På kartet ser det ut som en ny bane Mysen-Fet kan anlegges stort sett utenom dyrket mark, men konsekvenser for naturen må undersøkes nøye. Et forslag til ny jernbane mellom Oslo og Stockholm kan gå forbi Bjørkelangen.

Å beholde eksisterende trasé fra Ski til Kråkstad er best for å spare matjord, natur, kulturlandskap og penger. Grunneierlaget mener at det skulle være teknisk mulig med sporopplegget på ny Ski stasjon for direkte forbindelse til Follobanen for Østre linje. Parkeringsanlegg for 30 togsett burde da plasseres i fjellhall under Holstadmarka eller i fjellhall under Askjemskogen (se under).

Et alternativ for avgrensning av Østre linje som ble publisert av oss i juni (vedlagt) fantes ikke i konseptvalgutredningen. Avgrensning kan gjøres mellom Kjølstad og Holstad på et sted som gir minst tap av natur og matjord. Traséen går deretter i fjelltunnel under Askjemskogen og videre i kulvert og fjelltunnel til Kråkstad, totalt ca. 3 km under terreng. Den kommer ikke i konflikt med ny E18 i tunnel lenger nord under Haugerud.

En kulvert øst for Askjemskogen vil ligge under dyrket jord i vårt forslag. Det nærmeste alternativet i KVU-en (1B) var en trasé fra Holstad og videre på bakken rett syd for Østensjøvannet omtrent der E18 går i dag. Påkobling skulle gjøres syd for Kråkstad der en ny stasjon måtte bygges. Den siste strekningen er felles med vårt alternativ. En avgrensning sør for Ski vil gå parallelt med Vestre linje og unngå arealtap grunnet svinger ved Kjølstad og ødeleggelse av kulturlandskapet nord for Østensjøvannet. Det vil imidlertid gå med en del matjord ved Holstad og syd for Kråkstad, men mindre enn i høringsutkastets forslag. Vårt traséforslag gir slake svinger og muliggjør en hastighet på minst 100 km/h med en tunneltid på mindre enn 2 minutter.

Et parkeringsanlegg for 30 togsett i fjellhall under Askjemskogen kan kobles til vårt forslag. Hvis det er behov for utvidelse, kan man lage fjellhall i åsen øst for Askjemskogen også med adgang fra ny Østre linje.

I KVV-en ble det fremmet flere alternativer til parkeringsanlegg på eller under Holstadmarka. Alternativet med en sporsløyfe viser at det går å legge hele anlegget i en fjellhall i nordøst i Holstadmarka uten sløyfe, uten at naturen og friluftslivet vil bli påvirket. Det kan tenkes at et fjellanlegg under Holstadmarka må ha en åpning i den andre enden. Da mener vi Nygård er beste valg. Alle deler av slike anlegg – togparkering, verksteder, togvask og bilparkering med mer - må anlegges under jord for å spare areal. En fordel med underjordiske anlegg er også at snømåking er unødvendig og at klargjøring av tog blir enklere.

Hagelund er også et natur- og friluftsområde. Det er foreslått overjordiske bygninger og bilparkeringsanlegg i dette alternativet. Hvis det alternativet likevel blir valgt, må alle deler legges komprimert under jord for å spare på areal.

Vi ønsker at Bane NOR utreder vårt alternativ, selv om det ligger utenfor planområdet. Dette kan være «Columbi egg», som løser mange av de problemer som ligger i høringens alternativer.

Vårt og høringens alternativer må utredes når det gjelder kostnader og størrelse av dyrket mark og natur som er benyttet, spart mot nedbygging, og frigjort fra gammel bane, sammenlignet med nullalternativet. Det vil gi et kostnadsbudsjett og et arealbudsjet. En eventuell fjerning av eksisterende jernbanestrekning må prøves og tilbakeføres til dyrkbar mark, selv om det kan ta meget lang tid å få god bonitet. Skjæringer som er foreslått i høringsalternativene kan til stor del unngås ved å legge sporet i kulvert. Da spares matjord og man unngår flytting av store volumer masser. Lavt alternativ med togparkering i fjellhall gir minst tap av matjord og natur. Dette alternativet bør ha bru på pilarer ned til grunnfjellet istedenfor fylling, som ser ut til å ta mer dyrkbart areal.

Vi ønsker at kostnadene i penger og bruk av ulike typer areal skal beregnes for både traséalternativer og ulike tekniske løsninger, f.eks. skjæring i forhold til kulvert, åpen trasé i forhold til tunnel og bru istedenfor fylling ved lavt alternativ. Derfor krever vi et budsjett med flere kolonner for de ulike alternativene og løsningene.

En høyere kostnad for å spare areal og inngrep er å tallfeste en «teknisk kostnad» av natur eller matjord, selv om natur og matjord er uerstattelige og ikke har en pris i penger. Det kan vise seg at vårt forslag kommer gunstig ut. Når vi har disse fakta, kan vi argumentere politisk for en høyere pris som sparer umistelige miljøverdier og som gir minst like gode tekniske jernbaneløsninger.

Å betale litt mer for miljøvennlige løsninger har vi råd med, når vi sammenligner med de store beløp som utbygging av veitrafikken koster. Når det kan bygges kilometervis med veitunneler bare i Follo, burde det være politisk korrekt å satse på jernbane og togparkering under jord.

Gode idéer kan komme når som helst. Når man oppdager underveis i en planprosess at noe kan bli bedre, burde det gå å endre på det, selv om det formelt er for seint. Vi ønsker at vårt forslag blir vurdert på lik linje med de som finnes i høringen, og at de sammenlignes med nullalternativet.

DEBATT

tips@oblad.no

Les mer på: ob.no/debatt

E-post: debatt@oblad.no

Send inn ditt bidrag. Innsendere oppfordres til å legge sitt debattinnlegg på **OB.no/debatt**. Følg instruksjonene på siden. Innsendere skal bruke fullt navn. Bare unntaksvis kan dette fravikes. Vi forbeholder oss retten til å publisere innlegget på vår Facebook-side der debatten foregår. Innlegg skal ikke ha mer enn 3000 tegn (inkl. mellomrom) og de kan bli forkortet.

TOGPARKERING OG LINJEVALG

Nytt forslag for Østfoldbanens Østre linje og togparkeringsanlegg

INGEN AV de gjenværende alternativene for ny Østre linje på Østfoldbanen og togparkeringsanlegg syd for Ski er gode nok. De raserer dyrket jord, natur og friluftsområder. Det er rart at det alternativ som vi nå foreslår ikke har vært med i tidligere politiske runder.

VÅRT ALTERNATIV har avgrensning for Østre linje ved Holstad. Traseen går i tunnel østover og togparkeringen kan legges i fjellhall under Askjemskogen. Østre linje går deretter i en kulvert under jordbruksområdet på grensen til Ski og fortsetter i tunnel gjennom åsen østover. Åpning kan være ved sydlige enden av Kråkstad tettsted, der en ny Kråkstad stasjon etableres på et passende sted. En eventuell trasé til eksisterende Kråkstad stasjon må gå i en sving mot nord og vil ta mye mer dyrket mark.

Forslaget innebærer betydelig mindre tap av dyrket mark og skog med friluftsområder, og det unngår å rasere kulturlandskapet nord for Østensjøvannet med høy bro eller voll over problematiske løsmasser med kvikkleire.

DET VIL bli noe lenger trasé med vårt alternativ, men med færre og slakere svinger. Hvis ny E18 likevel bygges, vil den ikke komme i konflikt med foreslått togtasé, unntatt kanskje ved kryssingen på Holstad.

Åsen under Askjemskogen er tilstrekkelig stor for å kunne romme en parkering for 30 togsett og den kan trolig utvides i fremtiden.

VÅRT FORSLAG vil kanskje koste mer grunnet skinnegang under jord i tillegg til togparkering i fjellhall. Fjellhall er et sterkt ønske med bred politisk enighet i Ås kommune. Sammenlignet med hvor mye det har kostet å bygge Oslofjordtunnelen, Norbyntunnelen, Nøstvedtunnelen med flere andre tunneler i Follo, og kostnaden for en ny E18, er dette ikke dyrt. For å finansiere og gjennomføre denne utbyggingen av jernbanen raskest mulig kan ny E18 utsettes eller helst skrinlegges og frigjort kapasitet hos Statens vegvesen omdisponeres til dette prosjektet. Det er å prioritere tog foran veitrafikk - og merk - uten at det blir kø på eksisterende E18, siden den veien har stor nok kapasitet og dessuten vil få avlastning med et bedre togtilbud.



IKKE FORNØYD: Ingen av de gjenværende alternativene for ny Østre linje på Østfoldbanen og togparkeringsanlegg syd for Ski er gode nok, ifølge innsender av dette innlegget.

DE GRØNNE ønsker flere togavganger til Ås. Vårt alternativ innfrir målet om en bedret togservice både for Indre Østfold, Ås og de andre kommunene på Vestre linje med en direkte adgang til Follobanen mot Oslo.

Problemet med dagens politikk er at man ofrer fremtidige generasjoners livsgrunnlag ved å velge det som virker som den enkleste og billigste løsningen i øyeblikket. Vi må si at nok er nok for bitvis nedbygging av verdifulle arealer. Vi ønsker at det nå presenterte forslaget tas med i planleggingen på lik linje med de andre alternativene. Dette forslaget burde kunne støttes av alle parter inkludert mange bønder, jordvernere og friluftsel-

skere som ville bli berørt av andre alternativer.

VI HAR absolutt råd med en fremtidsrettet løsning som tar hensyn til vern av jord, natur, miljø og muligheter for helsefremmende friluftaktiviteter hos en alt mer fortettet befolkning.

GUNNAR BENGTSSEN
Miljøpartiet De Grønne i Ås

Til Bane NOR

Innspill til Østfoldbanen/Hensetting Ski syd og ny avgrensing Østre linje

- Planprogram for reguleringsplan til høring

Ås Landbrukslag (Ås LI) er Norges Bondelag sitt lokallag i Ås. Laget organiserer ca 320 medlemmer, herav ca 80 såkalte produksjonsmedlemmer, dvs medlemmer som er produsenter og driver aktivt landbruk. Medlemmene i Ås LI dyrker ca 90 % av jordbruksarealet i Ås, og de driver også mye av skogarealene.

Ås LI gir sitt innspill til planprogrammet først og fremst ut i fra betydningen for:

- Landbruk og jordbruksproduksjon
- Skogbruk og skogbruksproduksjon
- Tur- og friluftsområder
- Miljøhensyn

Ås LI mener:

- Alternativene 1 og 2 er ikke overbevisende vurdert i forhold til 0-alternativet (beholde og oppgradere dagens østre linje)
- Dersom ny tracé + hensettingsspor må velges, så er Alternativ 2 – Lav linje det eneste som synes mulig å akseptere (= Ås kommune KS 19.06.2019)
 - Det er åpenbare forskjeller mellom Alt 1 og Alt 2 med hensyn på forbruk av dyrka mark, skogarealer og friluftsområder. Eksakte tall for dette er vanskelig å lese ut i fra Planprogrammet. I tillegg vil eiendommer deles opp, og arealer vil kunne få vanskelig tilgjengelighet.
 - Erstatningsarealer er lettest å oppnå i Alt 2
 - Det fredede Østensjøvannet med sine rike biotoper av plante- og dyreliv, synes å bli mest påvirket i negativ retning av broalternativet. Dette var tydelig å se under Ås LI sin befarings med politikere i Ås, da gåseflokker i skumringen fløy mot Ski akkurat i «brohøyden».
 - Broalternativet er også mest utfordrende for eksisterende bebyggelse.

Spesielt om matjord/dyrka jord

Prosjektet må ha en 0-visjon om matjord/dyrka jord. Dette betyr at arealtap for matjord i utbyggingen må kompenseres fullt ut.

- Mulighetene for nydyrking i området utnyttes, både på berørte eiendommer og på andre eiendommer
- Matjord/jordlaget flyttes og dyrkingsjord bygges på nye, mulige lokaliteter
- Nydyrkingsfond etableres. Det er positivt at Bane NOR vil vurdere dette. Dette bør gjøres i samarbeid med landbruksmyndigheter og bøndernes fagorganisasjoner.
- Det kan være aktuelt at Bane NOR kan være aktive i prosesser med makeskifte, både med hensyn på totale arealer, men også for å kompensere for uheldige arronderingsmessige konsekvenser.

Spesielle hensyn til sterkt berørte mennesker, hus og hjem

Bane NOR må benytte fagpersoner med riktig kompetanse for å finne løsninger for sterkt berørte personer både i byggefasen, og i framtiden.

Ås Landbrukslag forutsetter konstruktiv dialog mellom Bane NOR og grunneiere/grunneierlag og grunneiere sine organisasjoner i videre prosess.

Ås Landbrukslag
Ottar Kjus, leder.

Fra: Kenneth Pram Myhre <kenneth_pram@hotmail.com>
Sendt: torsdag 10. oktober 2019 22.09
Til: Anne Merete Andersen
Emne: Eksisterende bane

Hei etter ferdigstillelse og åpning av ny påkobling for Østre linje så ville det etter min mening vært en god idé om eksisterende østre linje mellom Kråkstad og Ski bygges om til ekspress sykkelvei med fortau eller til gang/sykkelvei

Sendt fra min Samsung Galaxy-smarttelefon.

Navn / dato	Tilbakemelding
Block Watne AS (23.10.2019)	Block Watne eier eiendommen Gbnr: 139/160-161-162 som er utskilt fra Eikeli gård I Ski kommune. Den nye tiltenkte østrelinje kommer i nærheten av ett nytt prosjekt som Block Watne og Obos skal bygge ved Eikeli Gård - nå i nær fremtid. Vi sender derfor inn innspill på følgende: Østre linje plasseres så lavt som mulig i terrenget - samt at togparkeringen plasseres under terreng. En høy løsning med bru foran Østensjøvannet i retning Ski - vil virke for dominerende og ødelegge for de fine landlige omgivelsene.

Fra: Marianne Tesaker <marianne.tesaker@gmail.com>
Sendt: onsdag 23. oktober 2019 15.52
Til: Anne Merete Andersen
Emne: H3 Ø1 - Ski østre linje

Hei.

Ut fra mitt syn må dette være beste løsning. Minst inngrep i naturen, minst støy, redusert lys og støy forurensning. Ikke så stort inngrep i kulturlandskapet.

Marianne Tesaker
Tandbergåsen 14 B

Sendt fra min iPhone

Navn / dato	Tilbakemelding
OBOS Nye Hjem AS (24.10.2019)	OBOS Nye Hjem eier eiendommen GNR/BNR 139/163-164 som er utskilt fra Eikeli gård i Ski kommune. Vi er i ferd med å utvikle og legge ut for salg et prosjekt på den første tomten og tilsvarende på den andre tomten etterhvert. Vi sender med dette innspill om følgende til foreslått trace: Vi anmoder om at det i den videre planlegging legges til grunn en togbane i lav trace. Går den i bro vil den dominere mer, og generere mer støy mot vårt utbyggingsområde. Naturlandskapet i området endres betraktelig dersom høy bane velges.

Navn / dato	Tilbakemelding
Kjetil Vesteraas (28.10.2019)	Gjennom hele prosessen har både beboere, de berørte kommunene, grunneiere og andre aktører vært tydelige på at både trasevalg og hensettingsspor bør legges under bakken. Det har vært ulike begrunnelser for dette, men ettersom området for ny jernbanelinje og hensettingsspor både ligger tett på friluftsområder, går gjennom kulturlandskap og over verdifull matjord, ligger tett på eksisterende naboer og områder under utvikling, er det åpenbart at det lave alternativet (H3 Ø1 lav) må velges. Det finnes ingen tungtveiende grunner for å velge det høye alternativet, med tanke på langsiktig effekt av den inngripen som et slikt alternativ vil gjøre i utviklingsområder, matjord, kulturlandskap, friluft- og boligområder. Jeg vil også anbefale at man utreder overbygging eller annen støyskjerming av dagstrekket som er planlagt mellom Hagelunden og Åsveien, for å ytterligere sikre området og naboer mot støy fra togene. Dersom det er mulig å gjøre dette på en måte som bevarer matjord og kulturlandskap, vil det være ytterligere fordeler med dette. Jeg, og flere, er glade for at planene med tunnel under Tandberggløkka er skrinlagt, men det er avgjørende for å kunne sikre en god prosess med bærekraftige resultater at det lave alternativet (H3 Ø1 lav) velges som et utgangspunkt, at alle hensettingsspor plasseres i fjellhall og at toglinjen hele veien enten legges i tunnel eller under kulverter, eventuelt støyskjermes ved innbygging der det nå er planlagt dagstrek i dette alternativet. Det må forventes at områdene rundt Ski skal vokse betraktelig når Follobanen står ferdig, og omleggingen av linjen kan ikke flytte problemet fra et sted til et annet. H3 Ø1 lav er det beste utgangspunktet, men det må sikres at det gjennomføres med ytterligere forbedringer. Andre alternativer bør ikke utredes videre. Dersom et forbedret lavt alternativ, hvor hele linjen fram til innkjøring av Ski stasjon, samt hensettingssporene havner i tunnel, fjellhall eller overbygg, ikke kan gjennomføres bør avgreiningen sør for Ski skrinlegges, og dagens linje opprettholdes fram til teknologi eller andre prosesser tillater at påkoblingen kan gjennomføres på en måte som ivaretar naboer, kulturlandskap, friluftsområder, bevaring av matjord og sikring av utvikling. Linjen og hensettingssporene må i sin helhet under bakken.

Navn / dato	Tilbakemelding
Bente Hansen (30.10.2019)	Østensjøveien som går fra E18 og over til Tandbergløkka er en privat vei, vi bekoster all vedlikehold, snøbrøyting og strøing selv etter en prosent sats. Det er 10 grunneiere å fordele utgiftene på. Veien fra Østensjøveien 100 (Haga) og gjennom skogen til Tandbergløkka blir brukt daglig av flere av oss som bor oppover veien. Dere har tegnet inn en forlengelse av veien i dere forslag Ø1høy. Denne forlengelsen ønsker vi ikke, her må der planlegge bro over jernbanen.

Navn / dato	Tilbakemelding
Morten Dahl Hansen (30.10.2019)	Forslag til "Omlagt driftsveg" Østensjøveien til Tandbergløkka. Dette vil medføre økte driftskostnader til vedlikehold og snøbrøyting i tillegg til en mer kupert trase som vil by på utfordringer vinterstid. Veien blir brukt daglig av flere og vi er avhengig av at den er brøytet og kjørbær til en hver tid. Her må det vurderes bro slik at gammel trase kan benyttes.

From: Kim Arild Aastangen <kaa010@post.uit.no>
Sent: 30. oktober 2019 07:22
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Ås og Follo
Attachments: IMG_1347.PNG; ATT00001.txt

Hei.

Banenor gjennomfører for tiden høring – frist 3.11.19 – om hensetting i Ski el. Ås kommune og om avgening til Østre linje. På s. 4. i et dok, jf. vedlegg, skriver Banenor om behovet for å reise mellom Ås og Oslo, men ingen ting om å reise mellom Ås og stasjonene på dagens Østfoldbane fra Ski og nordover.

Med tanke på at det er både videregående skole og universitet på Ås som har Ski og Oppegård kommuner som del av sitt opptaksområde, bes det opp anslagene for antall reisende mellom disse områdene, inkl. antall yrkesaktive, pr. i dag og for framtiden.

Mange takk på forhånd for raskt svar.

Østfoldbanen
Hensetting Ski syd og
ny avgrensning Østre
linje

Oppfølging av politiske vedtak og
vurdering av alternativer til trasé for
Østre linje og togparkering

Side: 4 av 16
Dok.nr: MIP-00-A-04257
Rev: 00A
Date: 05.09.2019

2 OPPFØLGING AV POLITISK VEDTAK I SKI

2.1 Vedtak i Ski kommune – behandling av planinitiativ

Planinitiativet ble behandlet i Ski kommunestyre 12.12.18. Følgende vedtak ble fattet:

Ski kommune ber om at det vurderes å utvide toglinje L2 sørover, feks til Ås eller Vestby Dette vil både bidra til et felles bo- og arbeidsmarked internt i Follo, og som effektiv mating av passasjerer til Follobanen En slik utvidelse vil påvirke behovet for størrelse og plassering av hensettingsspor sør for Ski stasjon

Ski kommune er svært bekymret for de enorme naturinngrepene som ny linje og hensettingsspor vil kunne medføre i et meget viktig kulturlandskap Det vil derfor være naturlig å se på nytt hvordan påkoblingsproblematikken med østre linje kan løses, eksempelvis med å bruke borremaskinene som brukes til Blixtunellen til en løsning under jorden i nærheten av stasjonsområdet til Ski stasjon»

Ski kommune anmoder Bane-Nor om å utrede alternative linjeføringer mellom Ski og Kråkstad.

Hensynet til dyrka og dyrkbar mark, friluftsliv, naturmangfold og kulturlandskap veier tungt i valg av alternativ Det er derfor ikke aktuelt å tillate noe annet enn tunell eller kulvert som bevarer dyrka mark over traseen gjennom dette området

Det forutsettes at turområdet i Holstadmarka blir minst mulig berørt

I medhold av plan- og bygningsloven § 12 -8 gis det tillatelse til oppstart av reguleringsarbeid for ny østre linje til Kråkstad og nytt hensettingsanlegg for tog syd for Ski, uten forutgående kommunedelplan Forutsetningen for dette er at tiltakene utelukkende legges under bakken Medvirkning, alternativdrøfting og valgmuligheter skal ivaretas minst like godt som i en kommunedelplan Kommunestyret forutsetter, i tråd med tiltakshavers uttalte intensjoner, at flere alternative plasseringer for både ny østre linje og hensettingsplass konsekvensutredes fullt ut slik at kommunen gis et reelt valg mellom alternativene

Når det gjelder prioriteringer er Ski kommune svært bekymret over manglende kapasitet gjennom Oslotunellen, og mener ny Oslotunell bør prioriteres høyere.

2.2 Bane NORs oppfølging av vedtaket

Bane NOR oversendte et brev til Ski kommune (datert 23.04.2019) som en oppfølging av vedtaket gjort ved behandlingen av planinitiativet. I etterkant av dette har Bane NOR jobbet videre med innledende vurderinger, og noen av alternativene som var beskrevet i planinitiativet er ikke lenger aktuelle å utrede i planarbeidet.

Forlenging linje L2 til Ås eller Vestby og ny Oslotunnel

Kommunestyret i Ski ber om en forlenging av linje L2 til Ås eller Vestby. En foreløpig vurdering tilsier at en forlengelse av L2 lenger syd for Ski vil gi så lang reisetid inn til Oslo at de reisende uansett vil bytte til et tog som benytter Follobanetunnelen ved Ski stasjon. Linje L2 skal betjene alle stasjoner mellom Ski og Oslo S, og har derfor lengre reisetid enn tog som benytter Follobanetunnelen. Det er i stedet for å forlenging L2 lenger syd, planlagt å bedre rutetilbudet på strekningen Moss-Oslo S.

Utvidelse av linje L2 ligger utenfor dette prosjektets arbeidsområde, og vil ikke bli vurdert som en del av planarbeidet for ny innføring for Østre linje og togparkering Ski syd. Ønsket er allerede kjent for de instanser som driver denne typen planleggingsarbeid. Det samme gjelder ønsket om en prioritering av ny jernbanetunnel under Oslo.

From: Kim Arild Aastangen <kaa010@post.uit.no>
Sent: 30. oktober 2019 14:33
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Re: Ås og Follo

Hei.

En presisering: Med «reisende» mener jeg ikke bare togpassasjerer, men også de som reiser med bil og buss. Det er mulig at Reisevaneundersøkelsen inneholder data som kan benyttes. Ruter vil typisk også ha data av interesse. Ev. også fylket. Dette er datakilder som Banenor egentlig bør kjenne godt til.

Jeg ser nå at noen også forlengelse av Skilokalen, linje L2, ikke bare til Ås, men også til Vestby. Så ta gjerne med tall for reising til og fra Vestby også.

For øvrig skal det bygges ut til 4 spor på hele strekningen Stockholm–Uppsala, som er på ca. 66 km. I dag er det vel 4 spor 3 mil ut fra Sthlm. Norge ligger definitivt etter med å få på plass 4 spor i sørkorridoren (null km pr. i dag). Sørkorridoren skal til og med Norges hovedkorridor for jernbane til utlandet.

Vennlig hilsen
Kim Aastangen

> 30. okt. 2019 kl. 07:21 skrev Kim Arild Aastangen <kaa010@post.uit.no>:

>

>

> Hei.

>

> Banenor gjennomfører for tiden høring – frist 3.11.19 – om hensetting i Ski el. Ås kommune og om avgening til Østre linje. På s. 4. i et dok, jf. vedlegg, skriver Banenor om behovet for å reise mellom Ås og Oslo, men ingen ting om å reise mellom Ås og stasjonene på dagens Østfoldbane fra Ski og nordover.

>

> Med tanke på at det er både videregående skole og universitet på Ås som har Ski og Oppegård kommuner som del av sitt opptaksområde, bes det opp anslagene for antall reisende mellom disse områdene, inkl. antall yrkesaktive, pr. i dag og for framtiden.

>

> Mange takk på forhånd for raskt svar.

> <IMG_1347.PNG>

>

>

> Vennlig hilsen

> Kim Aastangen

Navn / dato	Tilbakemelding
Ragna Kirkeby og Håkon Huseby (31.10.2019)	Det er ikke tegnet hvordan man på Søndre Halfstad skal få tilgang til dyrket mark og eiendommen ellers på vestsiden av jernbanen, hvordan skal det ordnes? Det er veldig mange av beboerne øst for FV152 i Ski som benytter Holstadmarka som friluftsområde. Ser ikke hvordan de skal på tilgang til området ved ny østre linje. Hvordan skal Bane NOR få til det? Ø1 lav: I området ved merket lokasjon er sporet mot Ski ved lav løsning tegnet som en stor skjæring. Her må det bygges løsmassetunnel for at minst mulig dyrket mark går tapt, samt at det kan dyrkes over sporet. Ø1 høy: 1) Det er uaktuelt å legge ny gårdsvei (som i dag går mellom 63/1 og 65/1) på dyrket mark vest for østre linje, jfr tegninger, dette må løses på annen måte. 2) Hva tenker Bane NOR at det dyrkede arealet mellom sporene ved merket lokasjon skal brukes til? En høy løsning gjør det utilgjengelig ift tegninger vi har mottatt pga skogområde og naboens eiendom, samt at arealet er for smalt til at våre landbruksmaskiner kan kjøre der (bl a 8m bred såmaskin og 32m bred sprøyte). Og hvordan skal vi få tilgang til arealet mellom Kjølstadhøgda og ny østre linje? 3) Vi ber om at Bane NOR lager en film for å vise hvordan Ø1 høy påvirker landskapet/omgivelsene der østre linje og FV152 krysses samt hvordan det ser ut når man kjører FV152 begge veier

Asplan Viak AS

Postboks 24

1300 Sandvika

Ostrelinjeskisyd@splanviak.no

Høringsinnspill til togparkering og ny trase Ski syd/Kråkstad

Jeg mener togparkeringen og ny østre-linje må legges i tunneller så ikke matjord blir berørt, samt trekkruter for hjortevilt. Det bør sees på at Ski har noe av den beste matjorda i landet og at det derfor er svært viktig at en eventuell togparkering må legges under bakken i tunell der hvor den berører matjord. Det blir svært vanskelig å tilbakeføre disse arealene til matproduksjon dersom det blir senket togparkering, eller om den blir anlagt over bakken. I et hundreårsperspektiv er det svært sannsynlig at matproduksjonen i Norge vil bli enda viktigere for å brødfø befolkningen enn i dag, så jeg mener det er ekstremt betenkelig at dere i det hele tatt har endt med disse to forslagene til togparkering.

Konklusjon:

Togtrase for østre linje og togparkering må legges i tunneller for å ikke ødelegge for fremtidig matproduksjon i Norge. Hvis ikke må planene skrinlegges

Hilsen

Marianne Johansen Myrbraaten

Navn / dato	Tilbakemelding
Marianne Hansen (01.11.2019)	Det finnes flere dammer i skogen som ligger innfor planområdet.
	I 9.15 står det om utarbeidelsen av klimabudsjett som "omfatter direkte- og indirekte utslipp av klimagasser fra material- og energiforbruk for utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur". Dette er ikke dekkende for den faktiske klimaeffekten av de ulike alternativene. I dagens samfunn, i henhold til dagens kunnskapsgrunnlag og tyngen av de nylige internasjonale rapportene (IPCC og IPBES) om klima- og naturkrisen vi står framfor må en seriøs livsløpsanalyse også inneholde klimaeffekten av å bevare og redusere nedbyggingen av natur. Natur, og særlig skog og våtmarker har en stor evne til å lagre og ta opp karbon, samt dempe effekten av de fremtidige klimaendringene. Slik utregningen av klimabudsjettet beskrives her vil man mest sannsynlig få et mindre utslipp ved å legge anlegget oppe i dagen, mens alternativet med å legge det under bakken vil være ressurskrevend. Å legge anlegget under bakken, og bevare og tilbakestille mest mulig av det naturlige skogsmiljøet etter utbyggingen, vil kunne ha den desidert beste klimaeffekten på lang sikt. I Norge i dag har vi netto avskoging hvor utbygging er den størst trusselen for norks natur. Tenk langsiktig og mulighet for positive klimeffekter og ikke bare kortsiktige enkeltutslipp. Tog skal være et klimavennlig transportmiddel. Jeg håper dette vil tas med inn i vektingen og vurderingen av klimaeffekten av de to ulike alternativene med togparkering under og over bakken.
	Vestre Hauger har ikke kommunalt vann, men får vannet sitt fra en kilde i skogen
	9.8 om naturressurser; Arealet hvor det er planlagt togparkering er en svært viktig viltkorridor. Det gjøres oppmerksom på at viltet også krysser korridoren mye på tvers og bruker landbruksarealene på begge sider av skogstripa. Dette er relevant for vurderingene for påvirkning på viltet de ulike alternativene for togparkering vil ha og utforming av eventuell viltkorridor. Det er viktig å beholde vannmiljø og vannkvaliteten på bekker og vann. Både for livsmiljø i vann, men også for viltet. Tilgangen på dammer og bekker er svært viktig for viltet både for vanntilgang og næring.
	Østensjøveien er en privat vei. En justering av infrastrukturen rundt banetrasséet og omlegging av deler av Østensjøveien vil medføre endrede drifts- og vedlikeholdskostnaddene for

Navn / dato	Tilbakemelding
Marianne Hansen (01.11.2019)	veien. Dette vil berøre flere av beboerne oppover veien utover de direkte berørte eiendommene. Planlegging av infrastruktur er noe beboerne og brukerne av den nåværende infrastrukturen burde få ta del i og involveres.
	Infrastrukturen rundt forslagene til selve togtrasé og togparkering har det vært lite informasjon og oversikt over. Ved utarbeidelse av forslag til plassering av dette, samt omlegging av eksisterende infrastruktur, er det viktig å tenke plassbesparende og bygge ned minst mulig nye områder.
	Det finnes flere store fine edelløvtrær i denne lunden som ligger så vidt innafor planområdet.

Til Asplan Viak AS

Innspill til Østre linje/togparkering Ski syd

Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim

Nordre Kjølstad, Åsveien 141, 1424 Ski. Ås kommune

Gnr/brn: 65/1

Vi er sterkt kritiske til Bane Nor sine planer om ny østre linje mellom Kråkstad og Ski. Linja berører mye av den beste matjorda i Ås og Ski. Videre ødelegger den bo- og turområder for mange mennesker. Er det virkelig samfunnsnyttig økonomisk riktig å bruke så mange milliarder på å rasere viktige jordbruksområder og kulturlandskap for å tilfredsstille en håndfull pendlere som skal fra A-Å?

Togparkeringen dere planlegger skal visstnok også brukes for å vaske/klargjøre fjerntog! Da er det visst ikke så nøye med all denne tomkjøringen dere argumenterer med når bla. Ås kommune ønsker togparkering sør for Ås for å kunne få flere togavganger.

Vi ber om at en eventuell ny linje må planlegges så skadevirkningene og ulempene blir minst mulig, både for dyr og mennesker. Dette er et kjempeinngrep i naturen som vil bli liggende synlig i uoverskuelig fremtid.

Gården vår blir sterkt berørt av denne planlagte linjen. Den tar mye av vår dyrka mark, den tar skogen vår, og ikke minst ødelegger den boforholdene våre ved at den går i kanten av tunet vårt. Vi mener følgende punkter må tas til hensyn til om en eventuell linje skal bygges:

- Adkomst til/fra fv. 152 og driftsveier til skog og jordteiger.
 - Ny adkomstvei til fv. 152 er tegnet inn på dyrka mark med inn/utkjøring midt i en uoversiktlig sving på en sterkt trafikkert vei. Dette kan umulig innfri veimyndighetene sine krav til fri sikt og trafikksikker adkomstvei slik terrenget er nå?

Hvis adkomst til gården blir slik som inntegnet vil all trafikk til naboeiendommen, som ligger på tunet, gården og skogen måtte gå gjennom tunet, noe som vil medføre mye trafikk og dermed større støybelastning for oss som bor her. Dessuten blir det mye krappe svinger, som medfører store ulemper ved kjøring med store og lange kjøretøy, f.eks. tømmervogntog som er 25 m lange og 60 tonn tunge, og annen varetransport. Har Bane Nor vurdert andre løsninger for adkomst til gården?

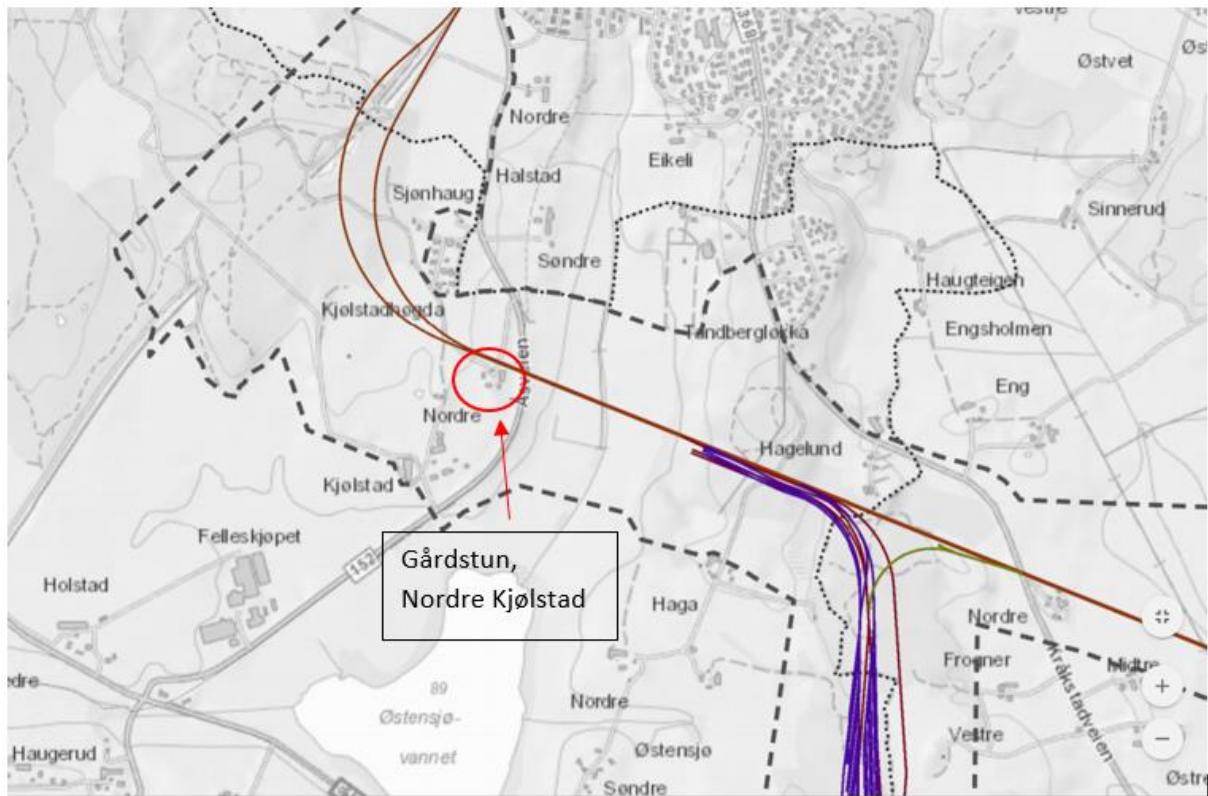
Vi mener den beste løsningen må være at adkomsten til gården holdes på samme sted som eksisterende adkomst, over eller under en eventuell toglinje. Utkjøringen ble lagt nettopp her i sin tid, da dette var den mest trafikksikre løsningen. Har Bane Nor vurdert denne muligheten?

- Hvordan planlegger Bane Nor adkomst i forbindelse med drift og vedlikehold av toglinja? Skal denne også gå gjennom vår eiendom? Slik det er i dag kjører Bane Nor allerede gjennom vår eiendom uten tillatelse.
- Hvem skal drifte og vedlikeholde alle nye veier og betongkonstruksjoner som blir etablert på vår eiendom?

- Alle nye driftsveier og evt. broer/kulverter som berører vår eiendom, må være dimensjonert for tungtransport, Kulverter må ha minimum høyde 4,5 m og driftsveier må konstrueres uten krappe svinger. Har Bane Nor tatt høyde for dette?
- Slik traseen og driftsveier er tegnet inn vil vi sitte igjen med mange små jordteiger og skoglapper. Spesielt vil vi få mange jordteiger uten direkte adkomst fra gården. Hvordan har Bane Nor tenkt at vi skal få tilgang til disse?
- Hvordan har dere tenkt at vi skal komme oss til jorden vårt som ligger på nedsiden av gang- og sykkelveien? Slik det er i dag trenger vi bare å krysse fylkesveien.
- Hvordan skal vi komme til gang- og sykkelveien?
- Vilttråkk og dyreliv
 - Traseen er inntegnet midt i dagens vilttråkk. Hvor og hvordan har dere tenkt at dyrene skal komme fram?
 - I skogen vår er det en ile som viltet bruker som vannkilde. Hva med denne?
- Boforhold og støyskjerming
 - Vi ber om at linja trekkes lengre nord, for å minske noen av ulempene ved en eventuell ny østre linje. Slik som veier, adkomst og linja er tegnet nå vil det bli ekstremt mye støy for oss som bor på gården. Vi har et sterkt ønske om at videre generasjoner også skal kunne bo på gården under levelige forhold i fremtiden. I den forbindelse vil det være helt nødvendig med tilstrekkelig støyskjerming. Hvilke tiltak har dere tenkt å iverksette for å minimere støyen under og etter bygging? Og kan dere vurdere å trekke linja lengre nord for gården?
 - Ved eventuelle dårlige grunnforhold: Hvordan vil dere sikre at våre bygninger ikke siger ut eller får skader ved Bane Nor sin rasering av området?
- Erstatning av dyrka mark
 - Vi vil miste mye dyrka mark, og har blitt fortalt at denne skal erstattes. Hvor og hvordan har dere tenkt å erstatte matjorda dere ødelegger?
 - Der det er lagt opp til flere meter høye fyllinger bør det heller være broer, slik at både maskiner og vilt kan komme under. Mest mulig bruk av løsmassekulverter vil være ønskelig, med tanke på at man slipper å transportere bort all oppgravd masse, linja vil ikke synes og man kan dyrke over. Har Bane Nor noen tanker om dette?

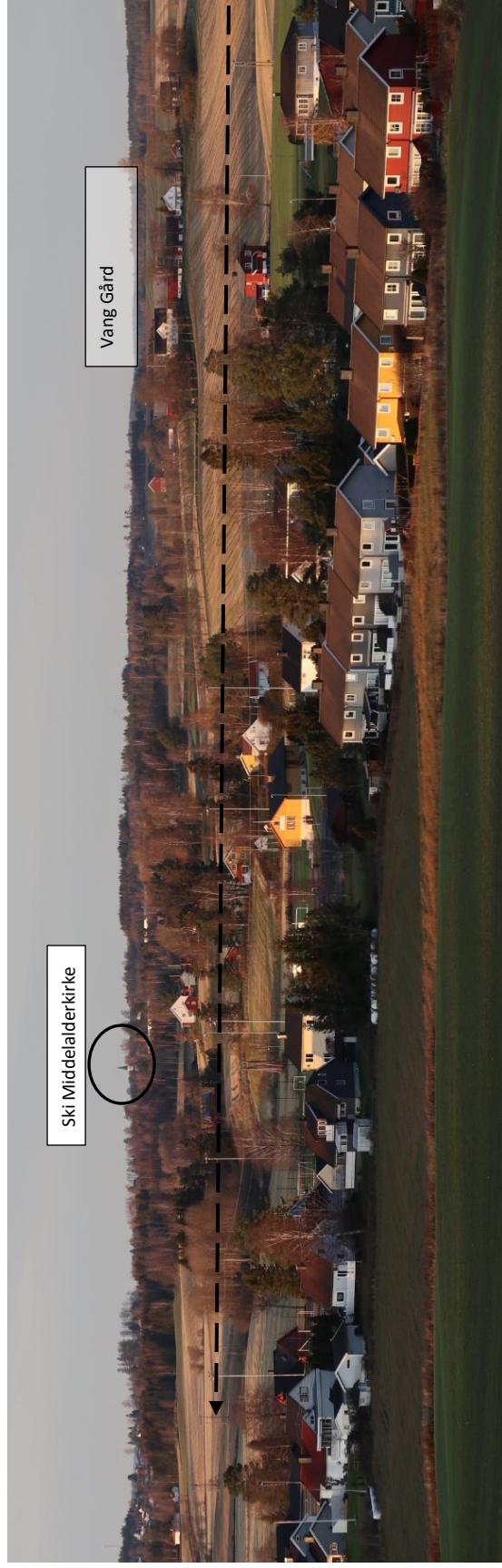
Det burde vurderes ny togparkering i tilknytning til vestre linje, da dette ikke tvinger fram en ny østre linje. Det må være mer samfunnsnyttig økonomisk å ikke bruke milliarder på ny bane, men heller bruke noen av disse pengene på å faktisk få det som allerede eksisterer til å fungere. Rapporten til Jon Hamre viser at det er mulig å knytte eksisterende østre linje til follobanen. Dette må da være det mest fornuftige med tanke på bevaring av dyrka mark og kulturlandskap.

Kart som viser beliggenheten til Nordre Kjølstad:



Navn / dato	Tilbakemelding
Jon Anders Larmerud og Ingrid Thirud (02.11.2019)	Vi ønsker ikke at høy trasé gjennomføres da dette vil ha stor innvirkning på: - dyreliv både lokalt og ved naturreservatet Østensjøvannet - gårdsveien blir lengre som vil medføre mer vedlikehold og økte driftskostnader - barn og unges sikkerhet både i anleggsperioden og når banen står ferdig - støy både i anleggsperioden og når banen står ferdig - rekreasjonsområder blir totalt ødelagt - fremtidig eiendomsutvikling i nærområdene - landbruket i nærområdene

Innspill til Bane NOR i forbindelse med østre linjes planskilte påkobling til vestre linje.



Det vises til høringsfrist 3. november 2019 vedrørende Bane NORs valg av trasé for fremtidig østre linje mellom Kråkstad og Ski.

Som berørte beboere og grunneiere på Vang gård (Gnr 5, Bnr 1+2) i Kråkstad har vi nedenfor listet opp våre merknader og krav om utredning i sakens anledning. Innledningsvis vil vi påpeke at det for oss er uforståelig hvordan Bane NOR, ut fra krav om å ivareta miljø, kulturlandskap og dyrket mark, finner at noen av de to alternativene kan være forenlig med ønsker og målsettinger fra berørte kommuner eller overordnede nasjonale myndigheter.

Vedlagte foto er tatt fra Kråkstad middelalderkirke nordover mot Ski middelalderkirke og viser ved stiple linje det omtrentlige trasévalget som Bane NOR har foreslått. Som kjent er området klassifisert å være «kulturlandskap av nasjonal verdi».¹ Det er også verdt å nevne at området har noe av landets beste/mest høytstående matjord, noe som kan dokumenteres både ved dekningsbidragskalkyler og generell kunnskap om jordsmonnet i området.

¹ <https://www.akershus.no/file/2e2fdf68608e09c16d838243111d8f2c/Kulturlandskap%20Follo.pdf>, s. 28

Vår primære påstand er at denne banen er planlagt på feil grunnlag, ref. Jon Hamres rapport for Østre Linje Grunneierlag.² Sekundær påstand fra vår side blir at banen planlegges i tunnel (løsmassekulvert) på nevnte strekning over Vangs eiendom. Da vil man kunne fortsette fremtidig dyrking over kulvert, dog med redusert yteevne. Dagens arrondering av jordvei vil da bli opprettholdt uten den oppsplitting som Bane NOR har lagt opp til ved sine alternativer. Ved å velge løsmassekulvert vil man på kort og lang sikt unngå de dype skjæringene som vil oppstå gjennom et verdifullt kulturlandskap og man vil sikre videre rasjonell drift.

Bane NOR har tidligere uttalt at de søker å erstatte matjord som går tapt i dette prosjektet ved å dyrke opp/etablere nye dyrkningsområder andre steder.

- Vi krever at lønnsomheten i dette, både økonomisk og miljømessig, blir utredet. Prising må reflektere reell verdi ut fra områdets karakter og yteevne. De miljømessige konsekvensene av nydyrking eller flytting og reetablering av matjord, må utredes.
- Vi krever at Bane NOR kontakter fagmiljøer som er eksperter på oppdyrking av ny jord og at det konsekvensutredes hva det vil koste å reetablere jorden et annet sted. I dette må også kostnader forbundet med forsinkelser i anleggsperioden og andre relevante kostnader legges til grunn, da jord ikke kan flyttes under ugunstige forhold. Vi forventer at Bane NOR gjør det som er krevet for å oppnå beste resultat.
- Vi krever at det utredes hvilke landskapsmessige konsekvenser skjæringene vil få for det verdifulle kulturlandskapet, den dyrka marka og skogsterrenget. Det må også utredes hvilke konsekvenser skjæringene vil få for vilt som lever i skogsområdene og i grenseområdene mot dyrket mark.
- Vi krever utredet løsmassekulvert fra utløpet av Engsbekken på eiendommen til Søndre Løken, retning Kråkstad stasjon til krysningspunkt av bekk mellom gårdene Vang og Sigtun.³
 - hva vil det koste å transportere vekk jordmasser kontra å legge de tilbake over en løsmassekulvert? Vi krever at kostnader i denne sammenheng fullt ut konsekvensutredes ikke bare i kroner og øre, men også i form av belastning på miljøet ved å kjøre bort masse og deponere dette andre steder.
 - Vi krever at Bane NOR utreder muligheten for å bruke masser fra anlegget til å heve jorden på Vang, slik at løsmassekulvert kan anlegges under.
 - Vi krever at Bane NOR utreder hvilken støybelastning vi som beboere vil få som følge av jernbanelinjen. Både under anleggsperioden og i normal drift.
 - Hvilken støybelastning vil passasjertog utgjøre?
 - Hvilken støybelastning vil godstog utgjøre?

² «Østre linjes forbindelse til Oslo – Rute og sporplan for Ski stasjon som gjør ny avgreining til Østre linje unødvendig», Trafikkonsept, september 2019

³ Viser til informasjonsmøte holdt av Bane NOR i Ski Rådhus teater den 14. oktober, hvor konsulent Theis Tarp Rasmussen i NIRAS gav klart uttrykk for at en slik løsning med løsmassekulvert er fullt mulig rent teknisk, men at løsningen var valgt bort av kostnadsmessige årsaker.

- Hvilken støybelastning vil godstog utgjøre for beboere i sydlige deler av Ski med den planlagte 20 meter høye jernbanebroen i Ås?
- Jernbanedirektoratet og Bane NOR er nøye med å fortelle at de ser norsk jernbane i et 100 års perspektiv. Det hevdes i dag at den planskilte påkoblingen til østre linje er viktig for «hele sørkorridoren» og at prosjektet er svært nødvendig. Jeg referer til Jernbaneverket som var organisasjonens navn når Follobanen og Ski stasjon ble planlagt.
 - Hvilke vurderinger gjorde Jernbaneverket i planleggingsfasen av Follobanen for å løse østre linjes påkobling til nevnte tunnel?
 - Hvilke vurderinger gjorde Jernbaneverket for å løse østre linjes påkobling til Follobanen i arbeidet med å planlegge Ski stasjon?
 - Når ble Ski stasjons utforming og prosjekt endelig fastlagt?

Navn / dato	Tilbakemelding
Kenneth Olafsson (03.11.2019)	Jeg har et tydelig signal å gi dere, og det er at det må tas hensyn til de som bor nært på dette store anlegget. Det bør legges under bakken, friluftsområder, kulturlandskap og matjord/jordbruk som er viktig for dette området. Det skal bygges ut i stor stikk ski og ås i mange år fremover, derfor må dette legges under bakken om ikke ski og områder rundt skal se ut som en betongjungel og industrielt preg. Det lave alternativet (H3 Ø1 lav) må være rett valg for fremtiden og dette skal stå de neste 100 årene. Betydelig støy er ikke et alternativ for dette området under sterk vekst. Linjen og hensettingssporene må derfor legges under bakken.

Innspill til planprogram**Østre linje/togparkering Ski syd****Fra Åsveien 139, 1424 Ski. Gnr/bnr: 65/20****Marianne Rogstad****Trygve Fredriksen**

- Oppklaring til «Oppsummering av og kommentarer til uttalelser til varsel om oppstart» 20/6 2019: Til vårt forrige innspill kommenteres at «Bane NOR har vært i dialog og møter med grunneierlaget Østre linje, slik at potensielt berørte skal være foreløpig informert». Siden vi ikke er grunneiere og dermed ikke med i grunneierlaget, har vi ikke fått den informasjonen som påstås.
- Vi er sterkt berørt nabo med foreslått trasé helt inntil bolig. Vi benytter adkomstvei fra FV152 (Åsveien) via gnr/bnr 65/1. Denne adkomstveien er foreslått lagt om lenger sør – rett ut i en uoversiktlig sving på den sterkt trafikkerte Åsveien. Dette er en uakseptabel løsning som i tillegg til å være svært trafikkfarlig, betyr at all trafikk til vår eiendom må gå tett inntil husveggen til 65/1.

Kommentar til planprogram:

Det henvises stadig til Rutemodell 2027 – en plan som allerede er flere år gammel. Er begrunnelsen for ny avgreining østre linje og togparkering gjennomgått bra nok - sett i lys av nye endrede forutsetninger? Siste nytt er at det er uaktuelt å gjennomføre de vedtatte planene for nytt dobbeltspor mellom Råde og Sarpsborg på Østfoldbanen. Vil dette bety færre tog enn planlagt og dermed mindre press på kapasiteten på Ski stasjon?

Konsekvensutredningene må ta hensyn til endrede forutsetninger som oppstår underveis.

Det jobbes tydeligvis med rapporter som viser at det likevel er fullt mulig å få togene fra eksisterende østre linje inn i Follobanetunellen etter 2027 - uten at dette påvirker kapasiteten på ny stasjon i Ski.

Bane NOR må detalj-utrede dette bedre.

Vi stiller fremdeles spørsmålet om behovet for ny togtrasé til Indre Østfold. Planene bør inneholde en mer realistisk analyse av passasjergrunnlaget sett opp mot de enorme ødeleggelsene for all fremtid.

Hvordan kan Bane NOR kun konsekvensutrede én plassering fullt ut når både Ås kommune og Ski kommune setter som forutsetning at flere alternative plasseringer for ny østre linje og hensettingsanlegg konsekvensutredes fullt ut? Det bærer preg av at Bane NOR har veldig dårlig tid, og velger å forkaste andre alternativ før de er konsekvensutredet fullt ut (høyt og lavt på samme plassering kan ikke anses å være «flere alternative plasseringer»).

Hva skal man falle tilbake på dersom konsekvensutredninger for dagens forslag viser at det ikke kan gjennomføres hverken kostnadmessig eller med tanke på de enorme negative virkningene anlegget vil medføre?

Det virker altfor snevert å ikke ha en alternativ løsning til togparkering som konsekvensutredes fullt ut dersom østre linje fortsatt viser seg kan brukes. Og behovet for ny avgreining viser seg å ikke være like aktuell.

Bane NOR må kunne svare på hvorfor de kun satser på én plassering av togparkering (syd for Hagelunden) – noe som igjen er avhengig av at ny avgreining Østre linje MÅ bygges? Bane NOR har forkastet alternative løsninger for togparkeringer tilsynelatende veldig raskt - til og med alternativ som er beskrevet som mindre ødeleggende.

Punkt 8.2 Nullalternativet er beskrevet i kun fire linjer der all infrastruktur er som idag. Hvorfor ikke utrede å beholde østre linje som den er, og samtidig finne plass for togparkering uavhengig av å bygge en ny, lang trasé? F eks konsekvensutrede andre alternativ som ligger nærmere dagens toglinje og som ikke medfører at det MÅ legges nye traséer. Dette bærer også preg av dårlig tid.

Arbeidet med de omfattende konsekvensutredningene som er beskrevet, må på ingen måte forhastes for å tvinge frem den raskeste og billigste løsningen!

Ås, 3/11 2019

Fra: Alexander Savert <Alexander.Savert@nielstorp.no>
Sendt: søndag 3. november 2019 19.41
Til: Anne Merete Andersen
Kopi: 'Alexander Savert'
Emne: Østrelinje/togparkering Ski syd

vedr. innspill til planprogram ny avgrensning for Østrelinje og togparkering syd for Ski.

Hei,
tillater meg herved å legge frem noen innspill som jeg mener kommer helheten til gode og gir positive utviklingsmuligheter for videre jernbaneutbygging sørover.

Etter min oppfatning er det meget viktig at det bygges 2 ekstra spor sørover ut fra Ski stasjon (mot bare avgrensning fra Vestrelinje som forslaget er i dag). I 1. omgang kan 2 av sporene brukes til Østrelinje (inkl. ev. togparkering retning Kråkstad).

Spor til togparkering ut fra Ski stasjon skal ikke bygges slik at fremtidige planer blir låst pga. vedtak i dag (les lenger ned).

Det blir tross alt en salig blanding av diverse togtyper med vidt forskjellige hastigheter, det hadde vært fint å kunne unngå en situasjon som vi ser fra Oslo og vestover hvor hastigheten blir redusert.

Traséen til Kråkstad bør legges slik at hastigheten ikke påvirkes negativt pga. dårlig kurveradier, dette gjelder særlig utenfor Kråkstad stasjon.

I neste fase kan de ytre sporene (som brukes til/fra Østrelinje) forlenges til og med Ås stasjon. Slik legger man opp til en robust sporavvikling syd for Ski stasjon uten flaskehals dannelser.

Syd for Ås kan de 2 ekstra sporene bli starten på Europabanen mot Sverige (direkte til Nedre Glomma og videre), dette forutsetter selvfølgelig et politisk vedtak om Europabanen. Først da går reisetidene skikkelig ned og nye mulighetene byr seg.

I 2010 skrev jeg et omfattende innlegg (<Europabanen, nytt transportsystem på Østlandet>) med div. oversikter og fakta i f.m. en Europabane gjennom Follotunnelen og direkte videre (utenom Ski) mot Nedre Glomma området og Sverige.

Fikk mange positive tilbakemeldinger fra flere hold, dessverre går jernbaneutviklingene her til lands sakte. Om dere har interesse kan jeg ettersende innlegget.

Til slutt hadde det vært bra med statlig regulering for å få fart i prosessen videre.

Med vennlig hilsen

Alexander Savert (93009048)
Solliveien 12, 1825 Tomter

Navn / dato	Tilbakemelding
Edvard Thirud (03.11.2019)	Fugle og dyreliv. Som jeg skrev i siste høringsuttalelse mener jeg en høy trase vil være katastrofalt for dyre og fuglelivet i og omkring Østensjøvannet. Vannet er totalfredet bla. på grunn av at trekkfugler bruker dette som stoppested. En bro i innflyvningstraseen kan ikke være bra for dette. Å legge hensetting over bakken vil rasere hele skogen, og stoppe viltrassen som går nord-sør her. Tegningene mener jeg viser at det ikke lengre er beboelig for dyr her. Jeg mener derfor man må prioritere fugle og dyrelivet i området, og derfor bygge anlegg og bane under bakken.
	Friluftsliv. Som grunneier ser jeg mye folk som bruker veien og skogen som rekreasjonsområde. Det er mulig å parkere her, og det er ofte flere biler med turfolk som står parkert. Jeg har forhørt meg litt, og fått vite at turfolk bruker skogen/veien fra store deler av nærliggende områder i Ski og Ås. I skogen er det ett stort nettverk av stier, ellers brukes gårdsveien mye. Om man bygger lav trase vil dette bli bevart. Ved en høy løsning viser skissene at dette ikke lengre vil fungere som turområde.
	Landbruk. Det kommer til å gå med store mengder dyrka mark i dette prosjektet, men etter å ha sett på løsningene ser jeg at det går mye mindre på en lav trase. Den lave traseen gir og mulighet til å lage flere løsmassetuneller, som igjen gir gode muligheter for å drive landbruk over. Dette gir og gode bindinger mellom de forskjellige jordene, i motsetning til høy løsning, der man må kjøre store runder for å komme til jordene. I en lav løsning har jeg sett flere muligheter til nydyrkin, dette har jeg ikke funnet i den høye løsningen.

Fra: Ingrid Smith Nilsen <ingridsnilsen@hotmail.com>
Sendt: mandag 4. november 2019 10.05
Til: Anne Merete Andersen
Emne: «Østre linje/ togparkering ski syd

Hei sendte inn innspillet nedenfor via digital kartportal idag. Jeg sendte inn dette en dag for sent i forhold til fristen. Men håper dere tar med innspillet mitt likevel. Sender det derfor også på email til dere her:

Vårt planområde 65/6 på ca 10 da ligger ved siden av eksisterende boligfelt på Kjølstadhøgda, med et formål om å bygge 8 eneboliger. Vi har siden 2016 vært igjennom en reguleringsprosess vi har brukt mye tid og økonomiske ressurser på. Når vi varslet oppstart høsten 2016 svarte dengang Jernbaneverket: «planområdet berører ikke Jernbanens interesser. Etter at planen ble lagt ut på høring kom innsigelsen fra Bane Nor våren 2019. I April 2019 fikk vi svar fra Forvaltning og Samfunnskontakt, som svar på spørsmål vi hadde rundt innsigelsen fra Bane Nor. Her skriver de blant annet: Våre forløpige vurderinger tyder på at det kan bli behov for å få lagt om veien vest for Kjølstadhøgda for at denne skal kunne krysse ny jernbanelinje. Vi vet at det nå parallelt med konsekvensutredninger av alternativer for togparkering og Østre linje skal starte teknisk detaljplanarbeid. Vi ber om at de taes hensyn til Detaljregulering for Kjølstadhøgda i dette planarbeidet. Når det gjelder støy fra ny trasé, vil også eksisterende boligfelt bli berørt av traseen. Det vil derfor uansett måtte bli gjort støytiltak i dette området.

Mvh Ingrid Nilsen for Fiks bolig AS

Sendt fra min iPhone

