

Østfoldbanen · Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje

Merknadsdokument til KMDs ekstra høring av planprogram før fastsettelse



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	BAKGRUNN	3
2	UTTALELSER - OPPSUMMERING OG KOMMENTARER.....	4
3	VEDLEGG – KOPI AV UTTALELSER	11

1 BAKGRUNN

Bane NOR utarbeider reguleringsforslag for ny innføring av Østfoldbanens Østre linje og togparkering Ski syd.

Bane NOR gjennomførte høring av forslag til planprogram høsten 2019. Etter høringen ble planprogrammet behandlet i berørte kommuner (Nordre Follo og Ås) våren 2020, men planprogrammet ble ikke fastsatt.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) besluttet behandling som statlig plan i november 2020, og ga i januar 2021 føring om utredning av ett alternativ (høy linje) (ved høring av forslag til planprogram foreslo Bane NOR utredning av to alternativer - både høy og lav linje).

KMD har i forbindelse med behandling for endelig fastsettelse av planprogrammet mottatt skriftlige innspill fra Viken fylkeskommune, samt de to berørte kommunene Nordre Follo og Ås.

I dette dokumentet er det oppsummert hovedpunkt fra uttalelser til revisjon av planprogrammet i forbindelse med fastsettelse i KMD, med forslagsstillers kommentarer om hvordan innspillene vurderes – i denne omgang primært om hvordan innspillene eventuelt medfører behov for endringer av planprogrammet før fastsettelse.

Mange av innspillene gjelder løsningsutforming m.m. og hvordan hensyn bør ivaretas, som er innspill som vurderes i videre arbeid med reguleringsplanen. Dette er forhold man må komme tilbake til i forbindelse med offentlig ettersyn av reguleringsforslaget.

2 UTTALELSER - OPPSUMMERING OG KOMMENTARER

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har mottatt tre uttalelser i forbindelse med statlig fastsetting av planprogram for ny innføring av Østfoldbanens Østre linje og togparkering Ski syd.

Nedenfor er uttalelsene oppsummert og kommentert i denne rekkefølgen:

- Viken fylkeskommune (12.02.2021)
- Nordre Follo kommune (14.03.2021)
- Ås kommune (kommunestyrevedtak 24.03.2021)

Kommentarene er forslagsstillers (Bane NOR).

Kopi av uttalelsene er gjengitt i sin helhet som vedlegg i dette dokumentet.

Viken fylkeskommune (12.02.2021)	Forslagsstillers kommentar
• Viken fylkeskommune (VFK) har rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften. • Planarbeidet vil ha meget tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner. • VFK er negativ til at Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil gå videre med kun ett alternativ av økonomiske hensyn. Fylkeskommunen mener det må legges langt større vekt på ikke-prissatte konsekvenser for dyrket mark, kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold i valg av alternativ og i alle vurderinger og utredninger. • Planområdet omfatter store sammenhengende områder med dyrka og dyrkbar mark som utgjør jordbruksarealer av meget høy nasjonal og regional verdi. VFK mener de foreløpige vurderingene av naturressurser og matjord ikke gir tilstrekkelig grunnlag og bakgrunn for de alternativvurderingene som er gjort. Det er ikke oppgitt anslag for omfanget av arealbeslag for de ulike alternativene. Hvor stort areal dyrka mark som skal tas i bruk bør være førende for hvilke alternativer som tas videre eller forkastes i et slikt område. • Utvidelsen av planområdet er varslet vil legge beslag på ytterligere jordbruksarealer. Selv om områdene tilbakeføres, er det uklart hvor lang tid deponering skal foregå og hvilke langsiktige konsekvenser det vil få for jordbruk. Det forventes hensyn til jordvern ivaretas i planarbeidet og at avbøtende tiltak sikres i planen. Andre plasseringer av deponiarealer som ikke berører dyrka mark må vurderes. • Planområdet har en konfliktfull plassering med hensyn til nasjonale og regionale kulturminneverdier, og ligger innenfor Nordre Follo kommuneplassens hensynssone for	Konsekvenser for dyrka mark og kulturminner skal utredes gjennom arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning. KMDs beslutning er begrunnet med at investeringskostnadene for alternativet med lav trasé er svært høye, noe som gjør at løsningen er vurdert som urealistisk. Konsekvenser for dyrka mark skal utredes gjennom arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning, og skadereduserende tiltak skal vurderes (som tilbakeføring eller relokalisering). I forbindelse med høringen av planprogrammet ble det gjort foreløpige vurderinger av arealbeslag (vedlegg til merknadsdokumentet som oppsummerer og kommenterer merknadene). Tas til orientering. Mottatte merknader ved varsling om utvidelse er oppsummert og kommentert i eget plandokument. Tema kulturarv vurderes å være tilstrekkelig beskrevet i selve utredningsprogrammet. Konsekvenser for kulturarv skal utredes

kulturlandskap mellom middelalderkirkene og moreneryggene. Planområdet berører arealene til Kråkstad kirke, som har nasjonal/regional verdi, Kråkstad kirkested, middelalderkirkested i jordbruksomgivelser, er KULA-område i Riksantikvarens nylige registrering av kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA). • Et nullalternativ bør utredes grundig. Det bør gis en nærmere vurdering av nødvendigheten av tiltaket i det planlagte omfanget sett i lys av andre kapasitetsøkende tiltak på Østre linje som kan ivareta behovet for å benytte Blix-tunnelen. Det bør også gjøres en ny vurdering av det gjenstående behovet for hensettingskapasitet etter at all kapasitet på Ski stasjon er benyttet, inkludert det midlertidige vendesporet som ble bygd langs Vestre linje ved Ski stasjon i 2020. Det bør utredes om eventuelt gjenstående behov for toghensetting ved Ski stasjon kan oppfylles ved alternativet Kambo. • Et forbedret togtilbud på Østre linje er av stor betydning for regional utvikling i Follo og Østfold. VFK er opptatt av at Østre linje må nyte godt av investeringen i Blix-tunnelen. Det er også viktig at Østre linje har kapasitet til flere avganger og økt godstransport. Samtidig finnes det ingen plasseringer og traseer i dette området som ikke kommer i konflikt med matjord. Jordvern er et tungt nasjonalt og regionalt hensyn og det påligger statlige myndigheter et tungt ansvar for å bevare mest mulig dyrket mark, selv om løsningene er teknisk og økonomisk mer krevende. • Selv om planen utarbeides som statlig plan, forutsetter VFK at det legges opp til god medvirkning fra regionale og lokale myndigheter, relevante faginstanser, berørte grunneiere og naboer. KMD varsler at berørte kommuner vil bli invitert til dialog. Det forutsettes at VFK som regional planmyndighet også inviteres til en slik dialog. • Det anbefales å gjennomføre en ny høring av planprogrammet før det fastsettes.	gjennom arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning. KULA er fra før listet opp i planprogrammet som grunnlagsmateriale for planarbeidet. Det er under beskrivelse av planstatus i planprogrammet tatt inn omtale av Kråkstad kirkested som KULA-område (RAs rapport var på høring i 2020), dvs. etter at planprogrammet var på høring. Et nullalternativ skal utredes som del av reguleringsplan med konsekvensutredning, og vil belyse konsekvensene av hva som skjer hvis tiltaket ikke gjennomføres. Det har vært en forutgående KVV og KS1-behandling hvor bl.a. andre kapasitetsøkende tiltak ble vurdert. En behovsvurdering av tiltaket er gjort tidligere, i utredning om togparkering (hensetting) på Østlandet, og i konseptvalgutredning (KVU) for Østfoldbanens Østre linjes forbindelse mot Oslo, omtalt i bakgrunnskapittelet ved høring av planprogrammet. Det foreliggende planarbeidet er en oppfølging av konklusjoner i de overordnede utredningene. Tas til orientering. Dette jernbanetiltaket er bl.a. viktig for regional utvikling i Follo og Østfold (som VFK skriver). Men det er også negative virkninger, bl.a. for dyrka mark. Avveining av virkninger er nødvendig ved behandling av reguleringsplanen. Plan- og bygningslovens krav til medvirkning endres ikke. Det gjelder de samme regler om medvirkning for statlig reguleringsplan som ved behandling etter normal prosedyre der kommunene er planmyndighet. Dialog med berørte kommuner og regionale myndigheter er viktig i videre planarbeid. Tas til orientering.
--	---

Nordre Follo kommune (14.03.2021)	Forslagsstillers kommentar
Alternativer Med unntak av 0-alternativet, sitter Bane NOR nå kun igjen med alternativ 1 med jernbane og hensettingsanlegg på bakkeplan og i bru når planprogrammet skal fastsettes. Alternativ 1 vil etter Nordre Follo kommunes vurdering medføre	

betydelig større konsekvenser enn alternativ 2. Kommunen er spørrende til avgjørelsen om å forkaste alternativ 2 før konsekvensutredningen er gjennomført.

Avbøtende tiltak

- Det må komme tydeligere frem av planprogrammet at det skal legges frem konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggs- og i driftsfase. De avbøtende tiltakene som legges frem må prioriteres i følgende rekkefølge; unngå, begrense, istandsette og kompensere.
- Konsekvensutredningen må inkludere vurderinger av sumvirkninger, for samtlige utredningstemaer, som oppstår i samspill med andre inngrep. For temaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.

Massehåndtering

Planprogrammet må åpne for at overskuddsmasser som av hensyn til jordvern m.m. ikke kan plasseres innenfor opprinnelig planavgrensning kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.

Dyrka mark

- Planprogrammet sikrer at det utarbeides en oversikt over tap av dyrka og dyrkbar jord. Kommunen ber om at det i tillegg kommer frem av utredningen hvor mye dyrka jord som beslaglegges på hver enkelt landbrukseiendom. Jordkvalitet må komme frem.
- Gjenbruk av dyrka jord fra beslaglagt landbruksareal må inngå som eget utredningstema i planprogrammet. Det må være et tydelig mål at all dyrka jord som beslaglegges skal flyttes til egnede områder for nydyrking. Søk etter nye områder bør gjøres i samarbeid med grunneierne innenfor og i nærheten av planområdet. Jordflyttingen bør detaljplanlegges og kvalitetssikres av kompetent fagmiljø.
- Øvrige avbøtende tiltak for jordvern og berørte landbrukseiendommer må beskrives grundig i videre utredning. Avbøtende tiltak kan bl.a. være nye adkomster til jordbruksarealer og gårdstun, jordskifte for å bedre arrondering, tilbud om erstatningsarealer, og støttemurer i stedet for skjæringer for å redusere beslaget av dyrka jord.
- Eksisterende trasé for Østre linje må tilbakeføres til jordbruk ved tilførsel av matjord fra ny trasé.

Tas til orientering.

Det er beskrevet innledningsvis i utredningsprogrammet (under metodikk) at det vil inngå skadereduserende tiltak i reguleringsforslaget og at det som en del av utredningene skal vurderes ytterligere skadereduserende tiltak som kan redusere konsekvensen av tiltakene dersom de gjennomføres.

Andre gjennomførte og vedtatte prosjekter vil inngå i nullalternativet, og sumvirkninger vil derfor inngå i vurderingen av behov for skadereduserende tiltak.

Iht. planprogrammet skal det utarbeides temarapport som redegjør for massehåndtering. Omfanget av utredningen er ikke «låst» i planprogrammet. Merknaden tas med til vurdering i utredningsarbeidet.

Punktene i uttalelsen om dyrka mark i tas til orientering.

Konsekvenser for dyrka mark blir utredet i reguleringsplan med konsekvensutredning.

Skadereduserende tiltak mht. dyrka mark vil inngå i utredning av naturressurser.

Mht. dyrka mark er det lagt til konkretiseringer i planprogrammet om at arealbeslag, driftsulemper, avbøtende og kompenserende tiltak, herunder jordflytting, skal belyses, og at behov for jordskifte vil bli vurdert.

I planprogrammet sto det fra før at «*Bane NOR vil vurdere muligheten for oppdyrking av dagens Østre linje i samarbeid med kommunene*». Dette er supplert/konkretisert med at det skal utredes et faglig grunnlag for tilbakeføring av eksisterende Østre linje til dyrket mark.

Naturmangfold

Følgende er vesentlig i oppfølging av naturmangfoldloven:

- Det må gjennomføres feltregistreringer i hele det berørte området, og konsekvenser for barrierevirkninger og økologiske funksjonsområder må fremheves spesielt.
- Konsekvensutredning og avbøtende tiltak må ha fokus på økologisk infrastruktur og eksisterende viltkorridorer. Det går flere regionalt viktige vilttrekk gjennom planområdet. Ett av vilttrekkene fortsetter sørover i naturområdet hvor hensettingsanlegget er planlagt. Bygningsmasse og annen infrastruktur må av hensyn til vilttrekket utformes på en slik måte at områdets korridorfunksjon ivaretas.
- Basert på dagens kunnskapsgrunnlag ber vi om at det som avbøtende tiltak planlegges, utformes og etableres/bevares brede, planfrie og funksjonelle viltkorridorer og passasjemuligheter (over- og underganger) gjennom hele planområdet. Ivaretagelse av korridorfunksjon betyr i praksis landskapsbroer i minimum 100 meters bredde.
- Når området er kartlagt og konsekvenser utredet, ønsker kommunen å bidra til utforming av ytterligere avbøtende og kompenserende tiltak for naturmangfold.

Landskapsbilde og kulturarv

- Planområdet berører kulturlandskap av nasjonal og lokal verdi. Området med kulturlandskap av nasjonal verdi mellom Ski og Langhus er allerede sterkt berørt av Follobaneutbyggingen, og kulturlandskapet sør for Ski vil bli berørt av nye E18. Pågående fragmentering av kulturlandskap både nord og sør for Ski by forsterker behovet for bevaring av hittil intakte arealer i sørøst.
- Sumvirkningene av statlige samferdselsprosjekter rundt Ski tettsted på verdien og opplevelsen av det helhetlige kulturlandskapet som omkranser Ski tettsted må utredes, og det må legges frem konkrete avbøtende tiltak.
- De visuelle virkningene av anleggene i kulturlandskapet må utredes og visualiseres, og det må rettes ekstra oppmerksomhet mot landskapstilpasning av anleggsdeler og tilbakeføring etter endt byggefase.
- Den store brukonstruksjonen som planlegges gjennom kulturlandskapet nord for Østensjøvann må utformes på en slik måte at den tilfører landskapet kvalitet i form av en vakkert utført konstruksjon tilpasset det øvrige kulturlandskapet.
- Skjæringen gjennom den skogkledde åsen ved Hagelunden representerer det kanskje største

Punktene i uttalelsen om naturmangfold tas til orientering.

Konsekvenser for naturmangfold blir utredet i reguleringsplan med konsekvensutredning, og som del av dette arbeidet gjennomføres det feltregistreringer.

Hensynet til viltkorridorer blir utredet i reguleringsforslag og konsekvensutredning. Dette blir i stor grad ivaretatt i planforslaget. Det legges inn tiltak for å opprettholde viltkorridoren (men ikke på landskapsbro) og redusere barrierer for mindre dyr. Konsekvenser av barrierevirkning og for funksjonsområder inngår i utredningen.

Punktene i uttalelsen om landskapsbilde og kulturarv tas til orientering.

Konsekvenser for landskapsbilde og konsekvenser for kulturarv blir utredet i reguleringsplan med konsekvensutredning.

Andre gjennomførte og vedtatte prosjekter vil inngå i nullalternativet, og sumvirkninger vil derfor inngå i vurderingen av behov for skadereduserende tiltak.

Det tas til etterretning at visuell virkning i landskapet er et spesielt viktig tema.

Utforming av den store brukonstruksjonen vil bli belyst i planforslaget, men brua vil ikke bli *detaljprosjektert* som del av reguleringsplanen. Det må legges inn krav i reguleringsbestemmelsene som i tilstrekkelig grad sikrer utforming som ivaretar disse hensynene.

terrenginngrepet i planen. Terrenginngrep gjennom dette området må minimeres. Støy Det må legges frem avbøtende tiltak for eksisterende bebyggelse i gul og rød støysone. Kommunens forventning til videre planarbeid • Det gjentas at Nordre Follo kommune stiller seg svært negativ til den varslede utvidelsen av planområdet på arealer som i hovedsak består av dyrka mark av svært god kvalitet. Det gjentas også at forslaget strider mot nasjonale, regionale og lokale føringer med hensyn til jordvern. • Kommunen støtter regionale myndigheter i at premissene for saken nå er endret i et slikt omfang at oppdatert planprogram bør sendes ut på ny, full høring. • Nordre Follo kommune ønsker å spille en aktiv rolle i videre planprosess, og mener at god dialog og involvering av kommunene er avgjørende i det videre planarbeidet. Vi ber om at det i videre plan- og anleggsprosess legges opp til nær kontakt og jevnlig møter med kommunene, herunder Follo Landbrukskontor.	Reguleringsplanen vil utredes i tråd med nasjonale retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Tas til orientering. Mottatte merknader ved varsling om utvidelse er oppsummert og kommentert i eget plandokument. Tas til orientering. Dialog med berørte kommuner er viktig i den videre planprosessen, inkludert dialog med Follo landbrukskontor.
--	---

Ås kommune (24.03.2021)	Forslagsstillers kommentar
Vedtak i Ås kommunestyre 24.03.2021: 1. <i>Ås kommune stiller seg svært negativ til Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) beslutning om at alternativ 2, med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken, tas ut av planprogrammet av økonomiske hensyn. Kommunen kan ikke akseptere at det økonomiske aspektet vektles høyere enn de ikke-prissatte konsekvensene før konsekvensutredningen er gjennomført. Ønsket om å ikke utrede et lavt alternativ er basert på tidligere kostnadsoverslag for et større hensettingsanlegg enn det som nå trengs. Ås kommune ber derfor om at både høyt og lavt alternativ inngår i planprogrammet.</i> 2. <i>Ås kommune beklager at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt Bane NOR tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som en statlig reguleringsplan, og dermed ikke fulgt Ås kommunes vedtak 19.05.2020.</i> 3. <i>Dersom utredningsalternativene reduseres, er det svært viktig å utrede nullalternativet grundig, inkludert en vurdering av det reelle behovet for areal til hensettingsplasser.</i>	1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. 3. Planforslaget vil bli vurdert opp mot nullalternativet i reguleringsplan med konsekvensutredning. Behov for areal til togparkering ble vurdert i planprogramfasen (jf. foreløpige kartskisser av mulig tiltak i

4. <i>Det bør i prosessen legges mer vekt på de tiltak man kan unngå, for så ta med tiltak som avbøte, restaurere og kompensere.</i> 5. <i>Planprogrammet må legge tydeligere føringer for at konsekvensutredningen skal inneholde konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggsfasen og i driftsfasen. Både høyt og lavt alternativ vil få svært negative landskapsmessige konsekvenser for området Holstad/Østensjøvannet. Ås kommune ber derfor spesielt om at planprogrammet og konsekvensutredningene skal omfatte avbøtende tiltak for visuell virkning i landskapet. Dette kan f.eks. være estetisk utforming av broløsninger og minimering av massefyllinger.</i> 6. <i>Gjenbruk av dyrka jord fra beslaglagt landbruksareal må inngå som eget utredningstema i planprogrammet. Det må være en forutsetning at all dyrka jord som beslaglegges skal flyttes til egnede områder for nydyrking.</i> 7. <i>Konsekvenser for det planlagte byggefeltet på Kjølsthøgda (R-308) i anleggsfasen og permanent skal inngå som utredningstema i planprogrammet.</i> 8. <i>Planprogrammet må sikre utredning av sumvirkninger for samtlige utredningstemaer, som oppstår i samspill med andre inngrep, eksempelvis nye E18 og Follobanen. For utredningstemaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.</i> 9. <i>Kommunen forventer at KMD og Bane NOR involverer og lytter til kommunens faglige innspill til avbøtende og kompenserende tiltak, og at kostnadsaspektet ikke igjen settes foran hensynet til dyrka mark, natur, kulturlandskap og friluftsliv, i vårt felles arbeid med å jobbe frem en så skånsom plan som mulig under de gitte forutsetningene.</i>	planprogrammet, og omtale av funksjonsbehov i kap. 7 i planprogrammet). Arealbehovet vil bli vurdert videre i reguleringsplanfasen. 4. Tas til orientering. 5. Det er beskrevet innledningsvis i utredningsprogrammet (under metodikk) at det vil inngå skadereduserende tiltak i reguleringsforslaget og at det som en del av utredningene skal vurderes ytterligere skadereduserende tiltak som kan redusere konsekvensen av tiltakene dersom de gjennomføres. Det tas til etterretning at visuell virkning i landskapet er et spesielt viktig tema. 6. I planprogrammet inngår dyrka mark i utredningstemaet naturressurser. Planprogrammet er nå supplert med konkretisering om at arealbeslag, driftsulemper, avbøtende og kompenserende tiltak, herunder jordflytting, skal belyses. 7. Planforslaget vil belyse virkninger i forhold til det formelle plangrunnlaget, inkludert andre reguleringsplaner under arbeid. Reguleringsgrunnlaget i Ås kommune (inkl. forslaget om Kjølsthøgda) er omtalt i kap. 6.5.2 i planprogrammet. 8. Andre gjennomførte og vedtatte prosjekter vil inngå i nullalternativet, og sumvirkninger vil derfor inngå i vurderinger av behov for skadereduserende tiltak. 9. Tas til orientering. Dialog med berørte kommuner er viktig i den videre planprosessen. Kommunene blir høringsparter, og dialogen mellom Bane NOR og kommunene vil ha dette som utgangspunkt. For øvrig endres ikke plan- og bygningslovens krav til medvirkning. Det gjelder de samme regler om medvirkning for statlig reguleringsplan som ved behandling etter
---	---

<i>10. Alternative forslag fra eksterne fagkyndige, som både er jernbanefaglig forsvarlige og potensielt kan redusere innvirkningen på ikke-prissatte verdier bør tas med i de videre utredningene.</i> <i>11. Ved utredning av miljøkonsekvenser av de ulike trasevalgene skal utslippene av klimagasser fra arealendringer inkluderes.</i> <i>12. Ås kommune ber om at alternativ med togparkering ved Vestby (vedtaks punkt e i sak K-25/20) tas inn i planprogrammet, og sees evt. i sammenheng med andre jernbaneprosjekt i området.</i> <i>13. Bane NOR må legge til rette for en bedre og mer reell dialog ved planleggingen av infrastruktur i fortsettelsen.</i>	normal prosedyre der kommunene er planmyndighet. 10. Tas til orientering. Alle merknader i alle offentlige høringsrunder vil vurderes, oppsummeres og kommenteres. Se for øvrig kommentar om medvirkning i pkt. 9. 11. Tas til følge. Det er nå tatt inn i planprogrammet at klimabudsjettet også skal gi en overordnet vurdering av klimaeffektene av arealbruksendringer som følge av tiltaket. 12. Dette vil ikke bli vurdert videre i denne reguleringsplanen. Ulike konsepter i transportkorridoren (inkl. Vestby) ble vurdert i Jernbaneverkets utredning <i>Hensetting Østlandet</i> (2015), omtalt i planprogrammets kap. 2. 13. Tas til orientering. Se for øvrig kommentar til pkt. 9.
---	---

3 VEDLEGG – KOPI AV UTTALELSER

På de neste sidene følger kopi av uttalelsene i sin helhet som vedlegg til dette dokumentet.

Kopi av uttalelsene er gjengitt i denne rekkefølgen (tall henviser til sidetall i rødt, som er påført uttalelsene) :

- Viken fylkeskommune (12.02.2021).....012
- Nordre Follo kommune (14.03.2021).....015
- Ås kommune (kommunestyrevedtak 24.03.2021).....020

KOMMUNAL- OG
MODERNISERINGSDEPARTEMENTET
Postboks 8112 DEP
0032 OSLO

Vår ref.: 101086/2021 - 2020/112027

Deres ref.:
Dato: 12.02.2021

Nordre Follo og Ås kommuner - Reguleringsplan for ny avgrensning Østre linje og togparkering sør for Ski - Viken fylkeskommunes synspunkter

Fylkesrådet i Viken viser til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev til Bane NOR datert 29.01.2021, samt oversendelser fra Bane Nor og Asplan viak datert 21.1.2021 med varsel om utvidelse av planområdet for statlig reguleringsplan for Østre linje/togparkering Ski syd.

Fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften, gjør at Viken vil formidle vårt syn på saken, til tross for at saken behandles som statlig plan. Planarbeidet vil ha meget tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner.

Bane Nor lovet i høringsutkast til planprogram å utrede minst to alternativer for østre linje og hensetting. Kostnadsanalysene til Bane NOR viser imidlertid at alternativet med togparkering og ny Østre linje under bakken vil ha vesentlige større kostnader enn alternativet der anleggene plasseres i dagen. På bakgrunn av dette konkluderer samferdselsdepartementet med at det kun er alternativer i dagen som er realistiske.

Vi er svært skuffet over at Kommunal- og moderniseringsdepartementet aksepterer å gå videre med kun ett alternativ av økonomiske hensyn. Fylkeskommunen mener det må legges langt større vekt på ikke-prissatte konsekvenser for dyrket mark, kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold i valg av alternativ og i alle vurderinger og utredninger.

Planområdet omfatter store sammenhengende områder med dyrka og dyrkbar mark som utgjør jordbruksarealer av meget høy nasjonal og regional verdi. Viken fylkeskommune mener de foreløpige vurderingene av naturressurser og matjord ikke gir tilstrekkelig grunnlag og bakgrunn for de alternativvurderingene som er gjort. Det er ikke oppgitt anslag for omfanget av arealbeslag for de ulike alternativene. Hvor stort areal dyrka mark som skal tas i bruk bør være førende for hvilke alternativer som tas videre og forkastes i et slikt område.

Utvidelsen av planområdet som nå varsles vil legge beslag på ytterligere jordbruksarealer. Selv om områdene tilbakeføres, er det uklart hvor lang tid deponering skal foregå og hvilke langsiktige konsekvenser det vil få for jordbruk. Viken fylkeskommune er overrasket over at et

PLAN Avdeling for kommunale planer

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

så stort arealbehov fremmes så sent i en prosess der konfliktene knyttet til jordvern er store. Vi forventer at KMD som statlig planmyndighet sikrer at hensyn til jordvern ivaretas i planarbeidet og at avbøtende tiltak sikres i planen. Vi mener at andre plasseringer av deponiarealer som ikke berører dyrka mark må vurderes.

Både det opprinnelige planområdet og den nylige varslede utvidelsen har en svært konfliktfull plassering med hensyn til nasjonale og regionale kulturminneverdier. Planområdet ligger innenfor hensynssone H570_3, *kulturlandskap mellom middelalderkirkene og moreneryggene*, i kommuneplanen. Det ligger også innenfor område nr. 60 - *Kråkstad kirke* - i rapporten *Kulturlandskap i Follo* (2008), vurdert til å være av nasjonal/regional verdi. Plasseringen berører i tillegg Riksantikvarens registrering av kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA), som nylig har vært på høring. Planområdet ligger innenfor *Kråkstad kirkested, Middelalderkirkested i jordbruksomgivelser*, foreslått som et KULA-landskap. Asplan Viak har utredet tema kulturarv og konsekvensene for kulturminneverdiene er svært negative. Vi forventer at avbøtende tiltak for kulturminner og -landskap sikres i planen.

Vi er svært kritiske til at det nå foreslås å kun utrede ett alternativ. Viken fylkeskommune vil sterkt anmode om at også alternativ 2 (Ø1 lav + H3) utredes. Dette alternativet innebærer lav trasé og togparkering under bakken ved Hagelund. Vi mener et lavt alternativ vil kunne redusere konfliktene med jordbruk og kulturlandskap i deler av planområdet, og at dette bør utredes.

I tillegg bør et nullalternativ utredes grundig. Det bør gis en nærmere vurdering av nødvendigheten av tiltaket i det planlagte omfanget sett i lys av andre kapasitetsøkende tiltak på østre linje som kan ivareta behovet for å benytte Blix-tunellen. Det bør også gjøres en ny vurdering av det gjenstående behovet for hensettingskapasitet etter at all kapasitet på Ski stasjon er benyttet, inkludert det midlertidige vendesporet som ble bygd langs vestre linje ved Ski stasjon i 2020. Det bør utredes om eventuelt gjenstående behov for toghensetting ved Ski stasjon kan oppfylles ved alternativet Kambo.

Et forbedret togtilbud på østre linje er av stor betydning for regional utvikling i Follo og Østfold. Viken fylkeskommune er opptatt av at østre linje må nyte godt av investeringen i Blix-tunnelen ved å kunne benytte denne fra oppstart i 2022 og i framtiden. Det er også viktig at østre linje har kapasitet til flere avganger og økt godstransport. Samtidig finnes det ingen plasseringer og traseer i dette området som ikke kommer i konflikt med matjord. Jordvern er et tungt nasjonalt og regionalt hensyn og det pålegger statlige myndigheter et tungt ansvar for å snu alle steiner for å bevare mest mulig dyrket mark, selv om løsningene er teknisk og økonomisk mer krevende.

Vi forutsetter at konsekvensutredningen grundig redegjør for behov og løsninger for avbøtende tiltak når det gjelder arealkonflikter mht. jordvern, kulturlandskap, naturmangfold og friluftsliv. Vi forventer at nødvendige avbøtende tiltak sikres gjennomført i det endelige planforslaget.

Selv om planen utarbeides som statlig plan, forutsetter vi at det skal legges opp til god medvirkning fra regionale og lokale myndigheter, relevante faginstanser, berørte grunneiere og naboer. KMD varsler i sitt brev at berørte kommuner vil bli invitert til dialog. Viken fylkeskommune forutsetter at vi som regional planmyndighet også inviteres til en slik dialog.

Til orientering har vi også oppfordret Bane Nor til å gjennomføre en ny høring av planprogrammet før dette fastsettes.

Vennlig hilsen

Anne Beathe K. Tvinnereim

Fylkesråd plan, klima og miljø

Amalie Hilde

Rådgiver

Kopi til:

NORDRE FOLLO KOMMUNE

ÅS KOMMUNE

BANE NOR SF

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN



KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENTET
Postboks 8112 DEP
0032 OSLO

Vår referanse:
PLAN-20/00317-60

Deres referanse:

Saksbehandler:
Helen Nathalie Liebig-Andersen

Dato:
14.03.2021

Detaljreguleringsplan for togparkering Ski syd og ny avgrensning for Østre linje - Planprogram for statlig plan – Nordre Follo kommunes innspill

Bakgrunn

Det vises til møte om statlig reguleringsplan for togparkering Ski syd og ny avgrensning for Østre linje 18.2.21 og e-post fra utredningsleder Lise Solbakken 21.2.21.

Oppstart av planarbeid og avgrensning av planområde for Detaljreguleringsplan for togparkering Ski syd og ny avgrensning for Østre linje ble varslet våren 2019. Forslag til planprogram ble sendt på høring høsten samme år, og ble i mai 2020 avvist av kommunestyrene i både Nordre Follo kommune og Ås kommune, fordi alternativene som ble lagt frem vil medføre betydelige tap av dyrka mark og inngrep i kulturlandskap og naturområder.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) ga i brev til Samferdselsdepartementet høsten 2020 sin tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan.

KMD har besluttet at det ikke er behov for ny høring av planprogrammet, men gir berørte departementer og kommuner mulighet til å komme med sine innspill til oppdatert utkast. Nordre Follo kommunes innspill fremgår under. Neste skritt i planprosessen er at KMD i løpet av vinter/vår 2021 fastsetter planprogrammet med eventuelle endringer. Departementet opplyser at de samtidig vil ta stilling til foreslått utvidelse av planområdet.

Vurdering

Alternativene

KMD ber i brev til Bane NOR datert 29.1.2021 om at alternativ 2, med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken, tas ut av planprogrammet på grunn av for store kostnader forbundet med tunelldrift og etablering av anlegg under bakken.

Med unntak av 0-alternativet, sitter Bane NOR nå kun igjen med alternativ 1 med jernbane og hensettingsanlegg på bakkeplan og i bro når planprogrammet skal fastsettes. Alternativ 1 vil etter kommunens vurdering medføre

Nær og nyskapende

betydelig større ikke-prissatte konsekvenser enn alternativ 2. Kommunen stiller seg undrende til avgjørelsen om å forkaste alternativ 2 før konsekvensutredningen er gjennomført.

Utredningsprogrammet

Nordre Follo kommune ber om at følgende innspill innarbeides i Bane NORs planprogram og hensyntas i kommende konsekvensutredning:

Generelt om avbøtende tiltak

- Det må komme tydeligere frem av planprogrammet at det som del av konsekvensutredningen skal legges frem konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggs- og i driftsfase. De avbøtende tiltakene som legges frem må, i henhold KU-forskriftens § 23, prioriteres i følgende rekkefølge; *unngå, begrense, istandsette og kompensere*.
- Konsekvensutredningen må inkludere vurderinger av sumvirkninger, for samtlige utredningstemaer, som oppstår i samspill med andre inngrep, eksempelvis nye E18 og Follobanen. For utredningstemaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.

Massehåndtering

- Planprogrammet må åpne for at overskuddsmasser som av hensyn til jordvern mm. ikke kan plasseres innenfor opprinnelig planavgrensning kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.

Dyrka mark

- Planprogrammet sikrer at det som del av konsekvensutredningen utarbeides en oversikt over tap av dyrka og dyrkbar jord. Kommunen ber om at det i tillegg fremgår av utredningen hvor mye dyrka jord som beslaglegges på hver enkelt landbrukseiendom. Jordkvalitet må fremkomme.
- Gjenbruk av dyrka jord fra beslaglagt landbruksareal må inngå som eget utredningstema i planprogrammet. Det må være et tydelig mål at all dyrka jord som beslaglegges skal flyttes til egnede områder for nydyrking. Søk etter nye områder bør gjøres i samarbeid med grunneierne innenfor og i nærheten av planområdet. Jordflyttingen bør detaljplanlegges og kvalitetssikres av kompetent fagmiljø.
- Øvrige avbøtende tiltak for jordvern og berørte landbrukseiendommer må beskrives grundig i den videre utredningsprosessen. Avbøtende tiltak kan bl.a. være nye adkomster til jordbruksarealer og gårdstun, jordskifte for å bedre arrondering, tilbud om erstatningsarealer, og støttemurer i stedet for skjæringer for å redusere beslaget av dyrka jord.
- Eksisterende trasé for østre linje må tilbakeføres til jordbruk ved tilførsel av matjord fra ny trasé.

Naturmangfold

Følgende innspill til avbøtende tiltak for temaet naturmangfold er vesentlige i oppfølgingen av naturmangfoldlovens bestemmelser:

- Det må gjennomføres feltregistreringer i hele det berørte området, og konsekvenser for barrierevirkninger og økologiske funksjonsområder må fremheves spesielt.

- Konsekvensutredning og avbøtende tiltak må ha fokus på økologisk infrastruktur og eksisterende viltkorridorer. Det går flere regionalt viktige vilttrekk gjennom planområdet. Ett av vilttrekkene fortsetter sørover i naturområdet hvor hensettingsanlegget er planlagt. Bygningsmasse og annen infrastruktur må av hensyn til vilttrekket utformes på en slik måte at områdets korridorfunksjon ivaretas.
- Basert på dagens kunnskapsgrunnlag ber vi om at det som avbøtende tiltak planlegges, utformes og etableres/bevares brede, planfrie og funksjonelle viltkorridorer og passasjemuligheter (over- og underganger) gjennom hele planområdet. Ivaretagelse av korridorfunksjon betyr i praksis landskapsbroer i minimum 100 meters bredde.¹
- Når området er kartlagt og faktiske konsekvenser utredet, ønsker kommunen å bidra til utforming av ytterligere avbøtende og kompenserende tiltak for temaet naturmangfold.

Landskapsbilde og kulturarv

- Planområdet berører kulturlandskap av nasjonal og lokal verdi. Området med kulturlandskap av nasjonal verdi mellom Ski og Langhus er allerede svært sterkt berørt av Follobane-utbyggingen, og kulturlandskapet sør for Ski vil bli berørt av nye E18. Pågående fragmentering av kulturlandskap både nord og sør for Ski by forsterker behovet for bevaring av hittil intakte arealer i sørøst. Sumvirkningene av statlige samferdselsprosjekter rundt Ski tettsted på verdien og opplevelsen av det helhetlige kulturlandskapet som omkranser Ski tettsted må utredes, og det må legges frem konkrete avbøtende tiltak.
- De visuelle virkningene av anleggene i kulturlandskapet må utredes og visualiseres, og det må rettes ekstra oppmerksomhet mot landskapstilpasning av anleggsdelene og tilbakeføring etter endt byggefase.
- Den massive brokonstruksjonen som planlegges gjennom kulturlandskapet nord for Østensjøvann må utformes på en slik måte at den tilfører landskapet kvalitet i form av en vakkert utført konstruksjon tilpasset det øvrige kulturlandskapet.
- Skjæringen gjennom den skogkledde åsen ved Hagelunden representerer det kanskje største terrenginngrepet i planen. Terrenginngrep gjennom dette området må minimeres. Konkret innspill til avbøtende tiltak som må utredes er ustrakt bruk av støttemurer - gjerne i kombinasjon med viltkryssing og landskapsbro.

Støy

- Det må legges frem avbøtende tiltak for eksisterende bebyggelse i gul og rød støysone.

¹ 1 Wildlife crossing structure handbook design and evaluation in north america, Chapter 4 - designs, toolboxes, guidelines, and practical applications, Design and dimensions.

https://www.fhwa.dot.gov/clas/ctip/wildlife_crossing_structures/ch_4.aspx

Kommunens forventning til videre planarbeid

Kommunen merker seg at KMD vil ta stilling til den foreslåtte utvidelsen av planområdet samtidig med fastsettelsen av planprogrammet. Vi viser til vedtak av 2.2.2021 i Utvalg for areal, klima og byggesak i Nordre Follo kommune til egen sak om utvidelse av planområdet (vedlagt), og gjentar at kommunen stiller seg svært negativ til ønsket om utvidelse av planområdet på arealer som i hovedsak består av dyrka mark av svært god kvalitet. Vi gjentar også at forslaget strider mot nasjonale, regionale og lokale føringer med hensyn til jordvern, og derfor ikke kan aksepteres.

Kommunen merker seg at regionale myndigheter, herunder fylkeskommunen, deler kommunens vurdering av varslet utvidelse av planområdet på dyrka mark. Vi merker oss også at regionale myndigheter mener at en utvidelse av planområdet på disse premissene ikke er i tråd med føringene i opprinnelig planprogram, og at de nå ber om å få uttale seg til siste utkast av planprogrammet på lik linje med berørte departementer og kommuner. Kommunen støtter regionale myndigheter i at premissene for saken nå er endret i et slikt omfang at oppdatert planprogram bør sendes ut på ny, full høring.

Nordre Follo kommune ønsker å spille en aktiv rolle i videre planprosess, og mener at god dialog og involvering av kommunene er avgjørende i det videre planarbeidet. Vi ber om at det i videre plan- og anleggsprosess legges opp til nær kontakt og jevnlig møter med kommunene, herunder Follo Landbrukskontor.

Konklusjon

Nordre Follo kommune stiller seg svært negativ til Kommunal- og Moderniseringsdepartementets (KMD) beslutning om at alternativ 2 med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken tas ut av planprogrammet av økonomiske hensyn.

Kommunen stiller spørsmål ved at det økonomiske aspektet vektles høyere enn de ikke-prissatte konsekvensene før konsekvensutredningen er gjennomført.

Planprogrammet må legge tydeligere føringer for at det som del av konsekvensutredningen skal legges frem konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggs- og i driftsfase.

Planprogrammet må sikre utredning av sumvirkninger som oppstår i samspill med andre inngrep, eksempelvis nye E18 og Follobanen, for samtlige utredningstemaer. For utredningstemaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.

Kommunen forventer at KMD og Bane NOR involverer og lytter til kommunens faglige innspill til avbøtende og kompenserende tiltak, og at kostnadsaspektet ikke igjen settes foran hensynet til dyrka mark, natur, kulturlandskap og friluftsliv i vårt felles arbeid med å jobbe frem en så skånsom plan som mulig.

Kommunen merker seg at KMD vil ta stilling til den foreslåtte utvidelsen av planområdet samtidig med fastsettelsen av planprogrammet. Vi viser til vedtak i Utvalg for Areal, Klima og Byggesak av 2.2.2021 i sak om utvidelse av planområdet. Kommunen stiller seg svært negativ til ønsket om utvidelse på arealer som i hovedsak består av dyrka mark av svært god kvalitet. Vi gjentar at forslaget strider mot nasjonale, regionale og lokale føringer med hensyn til jordvern, og derfor ikke kan aksepteres.

Med hilsen

Øyvind Henriksen
Kommunedirektør

Monica Lysebo
Kommunalsjef

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Nordre Follo kommunes uttalelse til varsel om utvidelse av planområdet
Follo Landbrukskontors uttalelse til varsel om utvidelse av planområdet
Nordre Follo kommunes innspill til statlig planprosess

Kopi til:

BANE NOR SF
ÅS KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN
VIKEN FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Saksutskrift

R-329 - Planprogram - Reguleringsplan for hensettingsanlegg Ski syd og ny avgrensing østre linje

Arkivsak-dok. 18/02748-75
Saksbehandler Mari Olimstad

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	10.03.2021	20/21
2 Kommunestyret	24.03.2021	17/21

Kommunestyrets vedtak 24.03.2021:

1. Ås kommune stiller seg svært negativ til Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) beslutning om at alternativ 2, med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken, tas ut av planprogrammet av økonomiske hensyn.

Kommunen kan ikke akseptere at det økonomiske aspektet vektas høyere enn de ikke-prissatte konsekvensene før konsekvensutredningen er gjennomført.

Ønsket om å ikke utrede et lavt alternativ er basert på tidligere kostnadsoverslag for et større hensettingsanlegg enn det som nå trengs. Ås kommune ber derfor om at både høyt og lavt alternativ inngår i planprogrammet.

2. Ås kommune beklager at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt Bane NOR tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som en statlig reguleringsplan, og dermed ikke fulgt Ås kommunes vedtak 19.05.2020.
3. Dersom utredningsalternativene reduseres, er det svært viktig å utrede nullalternativet grundig, inkludert en vurdering av det reelle behovet for areal til hensettingsplasser.
4. Det bør i prosessen legges mer vekt på de tiltak man kan unngå, for så ta med tiltak som avbøte, restaurere og kompensere.
5. Planprogrammet må legge tydeligere føringer for at konsekvensutredningen skal inneholde konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggsfasen og i driftsfasen.

Både høyt og lavt alternativ vil få svært negative landskapsmessige konsekvenser for området Holstad/Østensjøvannet. Ås kommune ber derfor spesielt om at planprogrammet og konsekvensutredningene skal omfatte avbøtende tiltak for visuell virkning i landskapet. Dette kan f.eks. være estetisk utforming av broløsninger og minimering av massefyllinger.

6. Gjenbruk av dyrka jord fra beslaglagt landbruksareal må inngå som eget utredningstema i planprogrammet. Det må være en forutsetning at all dyrka jord som beslaglegges skal flyttes til egnede områder for nydyrking.
7. Konsekvenser for det planlagte byggefeltet på Kjølstadhøgda (R-308) i anleggsfasen og permanent skal inngå som utredningstema i planprogrammet.
8. Planprogrammet må sikre utredning av sumvirkninger for samtlige utredningstemaer, som oppstår i samspill med andre inngrep, eksempelvis nye E18 og Follobanen. For utredningstemaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.
9. Kommunen forventer at KMD og Bane NOR involverer og lytter til kommunens faglige innspill til avbøtende og kompenserende tiltak, og at kostnadsaspektet ikke igjen settes foran hensynet til dyrka mark, natur, kulturlandskap og friluftsliv, i vårt felles arbeid med å jobbe frem en så skånsom plan som mulig under de gitte forutsetningene.
10. Alternative forslag fra eksterne fagkyndige, som både er jernbanefaglig forsvarlige og potensielt kan redusere innvirkningen på ikke-prissatte verdier bør tas med i de videre utredningene.
11. Ved utredning av miljøkonsekvenser av de ulike trasevalgene skal utslippene av klimagasser fra arealendringer inkluderes.
12. Ås kommune ber om at alternativ med togparkering ved Vestby (vedtaks punkt e i sak K-25/20) tas inn i planprogrammet, og sees evt. i sammenheng med andre jernbaneprosjekt i området.
13. Bane NOR må legge til rette for en bedre og mer reell dialog ved planleggingen av infrastruktur i fortsettelsen.

Kommunestyrets behandling 24.03.2021:

Edvin Søvik (Ap) foreslo følgende tillegg:

til punkt 1:

Ønsket om å ikke utrede et lavt alternativ er basert på tidligere kostnadsoverslag for et større hensettingsanlegg enn det som nå trengs. Ås kommune ber derfor om at både høyt og lavt alternativ inngår i planprogrammet.

til punkt 5:

Både høyt og lavt alternativ vil få svært negative landskapsmessige konsekvenser for området Holstad/Østensjøvannet. Ås kommune ber derfor spesielt om at planprogrammet og konsekvensutredningene skal omfatte avbøtende tiltak for visuell virkning i landskapet. Dette kan f.eks. være estetisk utforming av broløsninger og minimering av massefyllinger.

Olav Fjeld Kraugerud (V) foreslo følgende tillegg:

Ås kommune ber om at

A: Tidligere «Konsept 2A (vedtaks punkt c i sak K-25/20), som innebærer påkobling av østre linje nord for Ski stasjon.» tas inn igjen i planprogrammet

B: I perioden fra Follobanen åpnes til avgjørelse om utbygging av hensettingsspor må tas skal Bane NOR legge til rette for og be aktuelle myndigheter gjennomføre forsøk med og evaluere det alternativet som viser det er mulig å løse Østre linjes forbindelse med Follobanen uten å bygge en ny avkjørsel».

C: Alternativ med togparkering ved Vestby (vedtaks punkt e i sak K-25/20) tas inn i planprogrammet, og sees evt. i sammenheng med andre jernbaneprosjekt i området.

Odd Vangen (Sp) foreslo følgende tillegg:

Med henvisning til revidert nasjonal transportplan, framlagt av Regjeringen 19.mars, der de legges vesentlig vekt på mer effektiv ressursbruk og de samfunnsmessige utfordringene som årsak til innskrenkning av planene for Intercity forbindelsene på Østlandet, vil Ås kommune påpeke at det snarest bør sette strek over planene for hensettingsanlegg Ski syd og ny avgreining av Østre linje. Dette fordi ny avgreining på østre linje beslaglegger flere hundre dekar høykvalitets jordbruksjord, fordi hensettingsanlegg bør sees i sammenheng med hensettingsanlegg ved Moss, fordi trafikkgrunnlaget for østre linje er bare en tiendedel av trafikkgrunnlaget på vestre linje og fordi den nye transportplanen bør prioritere utbyggingen på vestre linje fra Moss og sørover framfor østre linje.

Tor Malnes Grobstok (MDG) foreslo følgende tillegg:

- 1) Alternative forslag fra eksterne fagkyndige, som både er jernbanefaglig forsvarlige og potensielt kan redusere innvirkningen på ikke-prissatte verdier bør tas med i de videre utredningene.
- 2) Ved utredning av miljøkonsekvenser av de ulike trasevalgene skal utslippene av klimagasser fra arealendringer inkluderes.

Kristine Lien Skog (SV) foreslo følgende tillegg:

Bane NOR må legge til rette for en bedre og mer reell dialog ved planleggingen av infrastruktur i fortsettelsen.

Votering:

- Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.
- MDGs forslag ble enstemmig vedtatt.
- Aps forslag ble enstemmig vedtatt.
- Sps forslag ble nedstemt 23-10 (4Sp, 3SV, 2V, 1Krf).
- Vs forslag:
 - A, ble nedstemt 28-5 (3SV, 2V).
 - B, ble nedstemt 20-13 (4MDG, 3FrP, 3SV, 2V, 1R).
 - C, ble vedtatt 23-10 (6H, 4MDG).
- SVs forslag ble enstemmig vedtatt.

Saksutskriften bekreftes
Ås, 26.mars 2021

Lene Henriksen Lilleheier
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Tidligere behandlinger

Formannskapetets behandling 10.03.2021:

Saken ble sendt som tilleggssak 08.03.2021.

Kommunedirektøren fremmet følgende tillegg i møtet:

Bane Nor har kommet med innsigelse til detaljreguleringsplan for Kjølstadhøgda pga usikkerhet knyttet til jernbanens arealbehov og hvorvidt ny trase vil berøre det planlagte byggefeltet i anleggsfasen og permanent. Forholdet bør derfor utredes i forbindelse med konsekvensutredningen. Kommunedirektøren foreslår at følgende punkt legges til i innstillingen:

Konsekvenser for det planlagte byggefeltet på Kjølstadhøgda (R-308) i anleggsfasen og permanent skal inngå som utredningstema i planprogrammet.

Edvin Søvik (Ap) fremmet fellesforslag fra Ap, Sp og MDG:

Nytt punkt:

Ås kommune beklager at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt Bane NOR tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som en statlig reguleringsplan, og dermed ikke fulgt Ås kommunes vedtak 19.05.2020.

Maria-Therese Jensen (V) fremmet tilleggsforslag punkt 3:

Det bør i prosessen legges mer vekt på de tiltak man kan unngå, for så ta med tiltak som avbøte, restaurere og kompensere.

Kjetil Barfelt (FrP) fremmet fellesforslag fra FrP og V om endring i innstillingens punkt 1:

«stiller spørsmål ved» endres til «kan ikke akseptere».

Votering:

Kommunedirektørens innstilling punktene 1-6 med fellesforslag fra FrP og V ble enstemmig tiltrådt.

Fellesforslag fra Ap, Sp og MDG ble enstemmig tiltrådt.

Kommunedirektørens tillegg ble enstemmig tiltrådt.

V's tilleggsforslag ble enstemmig tiltrådt.

Formannskapetets innstilling 10.03.2021:

1. Ås kommune stiller seg svært negativ til Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) beslutning om at alternativ 2, med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken, tas ut av planprogrammet av økonomiske hensyn.

Kommunen kan ikke akseptere at det økonomiske aspektet vektas høyere enn de ikke-prissatte konsekvensene før konsekvensutredningen er gjennomført.

2. Ås kommune beklager at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt Bane NOR tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som en statlig reguleringsplan, og dermed ikke fulgt Ås kommunes vedtak 19.05.2020.
3. Dersom utredningsalternativene reduseres, er det svært viktig å utrede nullalternativet grundig, inkludert en vurdering av det reelle behovet for areal til hensettingsplasser.

4. Det bør i prosessen legges mer vekt på de tiltak man kan unngå, for så ta med tiltak som avbøte, restaurere og kompensere.
 5. Planprogrammet må legge tydeligere føringer for at konsekvensutredningen skal inneholde konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggsfasen og i driftsfasen.
 6. Gjenbruk av dyrka jord fra beslaglagt landbruksareal må inngå som eget utredningstema i planprogrammet. Det må være en forutsetning at all dyrka jord som beslaglegges skal flyttes til egnede områder for nydyrking.
 7. Konsekvenser for det planlagte byggefeltet på Kjølstadhøgda (R-308) i anleggsfasen og permanent skal inngå som utredningstema i planprogrammet.
 8. Planprogrammet må sikre utredning av sumvirkninger for samtlige utredningstemaer, som oppstår i samspill med andre inngrep, eksempelvis nye E18 og Follobanen. For utredningstemaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.
 9. Kommunen forventer at KMD og Bane NOR involverer og lytter til kommunens faglige innspill til avbøtende og kompenserende tiltak, og at kostnadsaspektet ikke igjen settes foran hensynet til dyrka mark, natur, kulturlandskap og friluftsliv, i vårt felles arbeid med å jobbe frem en så skånsom plan som mulig under de gitte forutsetningene.
-

Saksfremlegg

Kommunedirektørens innstilling:

1. Ås kommune stiller seg svært negativ til Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) beslutning om at alternativ 2, med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken, tas ut av planprogrammet av økonomiske hensyn.

Kommunen stiller spørsmål ved at det økonomiske aspektet vektas høyere enn de ikke-prissatte konsekvensene før konsekvensutredningen er gjennomført.

2. Dersom utredningsalternativene reduseres, er det svært viktig å utrede nullalternativet grundig, inkludert en vurdering av det reelle behovet for areal til hensettingsplasser.
3. Planprogrammet må legge tydeligere føringer for at konsekvensutredningen skal inneholde konkrete avbøtende tiltak for alle negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggsfasen og i driftsfasen.
4. Gjenbruk av dyrka jord fra beslaglagt landbruksareal må inngå som eget utredningstema i planprogrammet. Det må være en forutsetning at all dyrka jord som beslaglegges skal flyttes til egnede områder for nydyrking.
5. Planprogrammet må sikre utredning av sumvirkninger for samtlige utredningstemaer, som oppstår i samspill med andre inngrep, eksempelvis nye E18 og Follobanen. For utredningstemaer hvor de samlede konsekvensene av flere inngrep blir større enn fra det enkelte, må det legges frem ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.
6. Kommunen forventer at KMD og Bane NOR involverer og lytter til kommunens faglige innspill til avbøtende og kompenserende tiltak, og at kostnadsaspektet ikke igjen settes foran hensynet til dyrka mark, natur, kulturlandskap og friluftsliv, i vårt felles arbeid med å jobbe frem en så skånsom plan som mulig under de gitte forutsetningene.

Ås, 05.03.2021

Trine Christensen
Kommunedirektør

Nils Erik Pedersen
Kommunalsjef
teknikk, samfunn og kultur

Avgjørelsesmyndighet:

Kommunestyret

Behandlingsrekkefølge:

Formannskapet
Kommunestyret

Vedlegg:

1. Planprogram med endringer markert rødt, datert 15.01.2021
2. Vedtak kommunestyret, 19.05.2020, Sak 25/20, R-329 - Planprogram
3. Brev fra KMD til Bane NOR om alternativer som skal konsekvensutredes

4. Merknadsdokument planprogram
5. Merknadsdokument varsel om oppstart

Øvrige relevante dokumenter som ligger i saken:

- KVV Østre linjes forbindelse mot Oslo (19.08.2015)
- Kommunestyrets vedtak i behandling av KVV, 09.12.2015, k-19/15
- Hensetting Østlandet Delrapport fase 3 (10.06.2015)
- Kommunestyrets vedtak i behandling av hensettingsrapporten, 02.09.2015, k-46/15
- Kommunestyrets vedtak i planinitiativsaken 13.02.2019, k-2/19
- Silingsnotat: Orientering om alternativer for ny avgrensing Østre linje og togparkering syd for Ski.
- Kommunestyrets vedtak i behandlingen av silingsnotatet, 20.06.2019, k-20/19.
- Foreløpige tegninger
- Uttalelser til varsel om oppstart og høring av planprogrammet

Saksbehandler sender vedtaket til:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Bane NOR

Saksutredning:

Sammendrag

Bane NOR har utarbeidet forslag til planprogram for Reguleringsplan for Hensetting Ski syd og ny avgrensing Østre linje. Planprogrammet gjør rede for formålet med planen, gjennomføring av planprosessen, hvilke alternativer som skal konsekvensutredes, og aktuelle utredningstema.

Planprogrammet har vært på høring i perioden 20.09.19-03.11.19, og ble behandlet i Ås kommunestyre 19.05.2020. Kommunestyret vedtok å ikke fastsette planprogrammet.

I etterkant av kommunestyrets vedtak har Kommunal- og moderniseringsdepartementet, i brev av 02.11.2020, gitt tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som en statlig reguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 6-4. Av økonomiske hensyn har departementet gitt Bane NOR tillatelse til å kun konsekvensutrede alternativ 1, der østre linje og hensettingsanlegget plasseres i dagen.

Utkast til planprogram (vedlegg 1) er oppdatert i henhold til regjeringens beslutning om oppstart av statlig reguleringsplan, samt innspill fra KMD som ny planmyndighet. Endringene i planprogrammet er markert i rødt. Planprogrammet er ikke oppdatert i henhold til regjeringens beslutning om å redusere antall alternativer som vil bli konsekvensutredet. Planprogrammet er heller ikke oppdatert med utvidelsen av planområdet, som ble varslet 21.01.2021. Bane NOR skal innarbeide dette før planprogrammet fastsettes.

Kommunestyrene i Ås og Nordre Follo gis anledning til å uttale seg om planprogrammet, før planprogrammet sendes til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig behandling og fastsettelse.

Fakta i saken:

Bakgrunn

Bane NOR utarbeider reguleringsplan for ny avgrening for Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon, samt nytt togparkeringsanlegg. Oppstart av planarbeid og avgrensing av planområdet ble varslet våren 2019. Forslag til planprogram ble sendt på høring høsten samme år. Forslag til planprogram ble i mai 2020 avvist av kommunestyrene i både Ås kommune og Nordre Follo kommune, med begrunnelse i at alternativene som ble lagt frem ville medføre betydelige tap av dyrka mark og inngrep i kulturlandskap og naturområder. Saksutskriften fra kommunestyrets møte 19.05.2020 (vedlegg 2), gjengir kommunestyrets vedtak i sin helhet, og gjør rede for sakens historie, tidligere vedtak og høringsuttalelser til planprogrammet.

Innholdet i planprogrammet

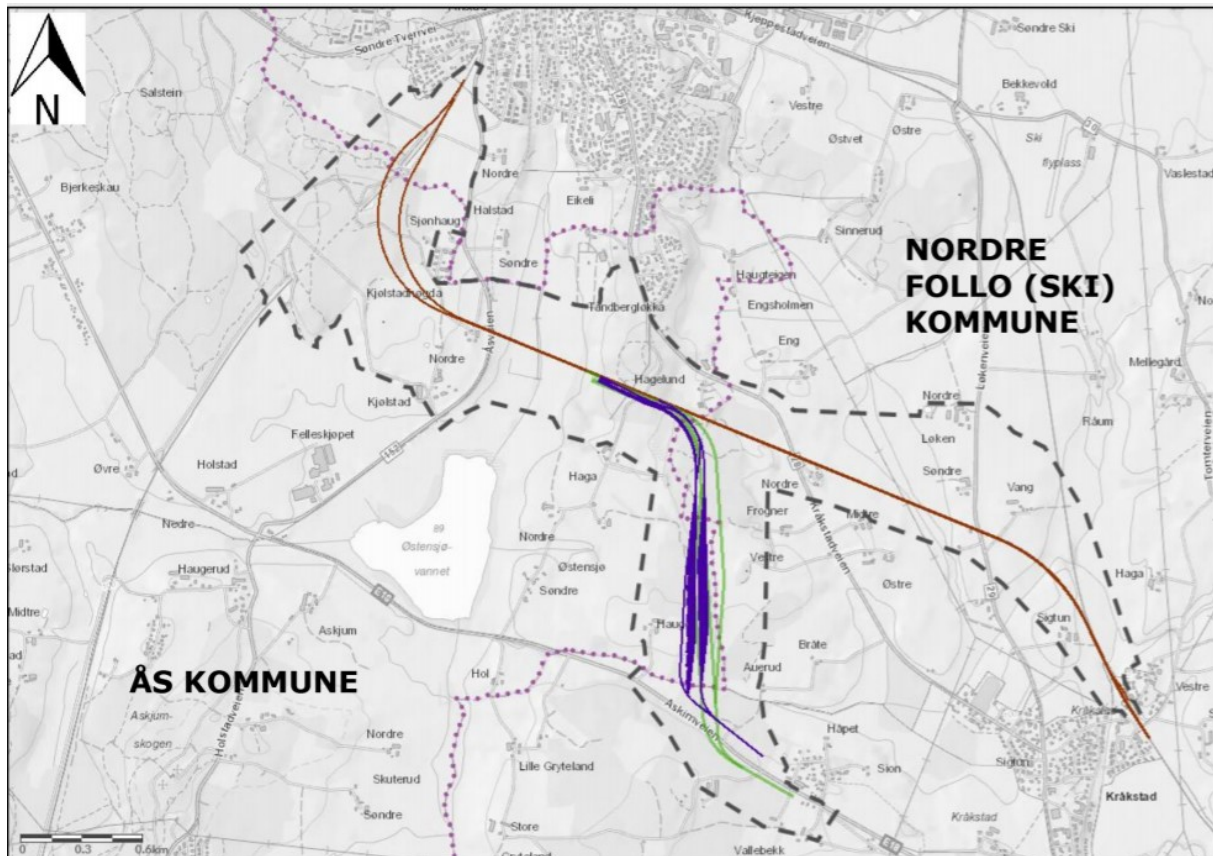
Planprogrammet gjør rede for hvilke alternativer for ny østre linje og hensettingsanlegg (togparkering), som skal konsekvensutredes. I tillegg angir planprogrammet hvilke tema som skal utredes som del av konsekvensutredningen og planprosessen (kapittel 10 Utredningsprogram).

Alternativer som skal konsekvensutredes

Planprogrammet beskriver to alternativer for Østre linje og hensettingsanlegg, i tillegg til et nullalternativ. Av økonomiske hensyn har Kommunal- og moderniseringsdepartementet akseptert at Bane NOR går videre med bare ett av alternativene. Planprogrammet er foreløpig ikke oppdatert i henhold til den beslutningen.

Alternativet som Bane NOR vil gå videre med er alternativ 1, med høy trasé for østre linje og togparkering på bakkenivå ved Hagelund. Alternativer er beskrevet i planprogrammet fra s. 35.

Nullalternativet som skal utredes er dagens linje, uten etablering av togparkering. Alle vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet, og eventuelle pågående og planlagte utbedringsarbeider på dagens trasé og stasjoner inngår i nullalternativet.



Figur 1. Traseen som foreslås utredet for Østre linje. Planprogrammet beskriver en høy og en lav variant av dette alternativet, men Bane NOR vil kun konsekvensutrede det høye alternativet, med togparkering i dagen ved Hagelund.

Utredningstema

Planprogrammet foreslår et utredningsprogram iht. forskrift om konsekvensutredninger. Utredningsprogrammet beskrives i kapittel 10, og inneholder følgende tema:

- Støy, herunder utredning av gule og røde støysoner og skjermingstiltak for støyfølsom bebyggelse.
- Landskapsbilde, bl.a. vurderinger av visuelle virkninger og synlighet.
- Friluftsliv / by- og bygdeliv, herunder opplevelseskvalitet, støybilde, konsekvenser for tilgjengelighet og konsekvenser for barn og unge.
- Naturmangfold, artsmangfold og barrierevirkninger.
- Vannmiljø, herunder vannkvalitet og avrenning.
- Kulturarv, bl.a. arkeologiske undersøkelser og vurdering av påvirkning på kulturlandskap.
- Naturressurser, som jordbruk, vannressurser og løsmasseressurser.
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Flom
- Grunnforhold
- Bygge- og anleggsperioden
- Massehåndtering, herunder deponier, transport og anleggstrafikk.
- Dyrka mark, herunder skadereduserende tiltak
- Klima, bl.a. klimabudsjett og miljøtiltak.
- Miljøprogram med overordnede miljømål for prosjektet
- Trafikale forhold og konsekvenser for vegnettet
- Vassdrag og grunnvann
- Kommunaltekniske anlegg, vann- og avløpsledninger

Planprosessen videre

Planprogrammet fastsettes av kommunal- og moderniseringsdepartementet. Etter fastsetting av planprogrammet, vil Bane NOR utarbeide reguleringsforslag og konsekvensutredning (KU). Kommunal- og moderniseringsdepartementet behandler reguleringsforslaget med KU, og vedtar offentlig ettersyn. Departementet vedtar også endelig plan.

Vurdering:

Alternativer som skal konsekvensutredes

Kommunedirektøren er svært kritisk til at Kommunal- og moderniseringsdepartementet har besluttet å konsekvensutrede kun ett alternativ, i tillegg til nullalternativet. Kommunedirektøren mener at både høy og lav trasé bør utredes fullt ut, og at økonomiske hensyn ikke automatisk bør vektlegges mer enn de ikke-prissatte konsekvensene. Ved å utelukke ett av alternativene allerede før konsekvensutredning, frykter kommunedirektøren at man går glipp av muligheten til å gjøre en reell sammenligning av de negative konsekvensene for dyrka mark, kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold.

Dersom utredningsalternativene reduseres, vil kommunedirektøren understreke at det er svært viktig å utrede nullalternativet grundig, inkludert en vurdering av det reelle behovet for areal til hensettingsplasser.

Utredningsprogram

Utredningsprogrammet for videre planlegging og konsekvensutredning vurderes å være grundig. Utredningsprogrammet redegjør for de relevante temaene som skal utredes, samt utredningsmetodikk for hvert enkelt tema.

Kommunedirektøren forventer at konsekvensutredningen gir en grundig redegjørelse for avbøtende tiltak, på alle områder der prosjektet har negative konsekvenser for miljø og samfunn, både i anleggsfasen og i driftsfasen. Kommunedirektøren anser det som viktig at virkningene av prosjektet ses i sammenheng med ande inngrep i området, blant annet ny E18. Det må tas høyde for at konsekvensene av flere inngrep i samme område, kan bli større enn konsekvensene for hvert inngrep alene. Dette kan kreve ytterligere avbøtende og/eller kompenserende tiltak.

Konsekvenser for dyrka mark

Prosjektet har særlig store konsekvenser for dyrka mark. Kommunedirektøren er opptatt av at tap av matjord reduseres til et absolutt minimum, og at avbøtende tiltak beskrives grundig. Det kan bl.a. være nye adkomster til jordbruksarealer og gårdstun, jordskifte for å bedre arrondering, tilbud om erstatningsarealer og støttemurer i stedet for skjæringer for å redusere beslaget av dyrka jord.

I utredningsprogrammet må det legges frem en oversikt over beslaget av dyrka og dyrkbar jord, inkludert oversikt over jordkvaliteten. Det bør også fremgå hvor mye dyrka jord som beslaglegges på hver enkelt landbrukseiendom.

Der ny trasé og togparkering beslaglegger dyrka mark, mener kommunedirektøren at jordflytting bør utredes. Det bør være en forutsetning at all dyrka jord som beslaglegges erstattes ved flytting av jord til egnede områder for nydyrking. Dette kan være områder utenfor planområdet. Søk etter slike områder bør gjøres i samarbeid med grunneierne innenfor og i nærheten av planområdet.

Massehåndtering

Det må være et mål å redusere behovet for deponering av overskuddsmasser ved gjenbruk av masser, og ved i størst mulig grad benytte støttemurer for å redusere massevolumet og redusere beslaget av dyrka jord. Eventuelle deponiområder må søkes utenfor planområdet på arealer egnet for dette. Midlertidig deponering på dyrka mark bør unngås.

Naturmangfold

Konsekvenser for naturmangfold må utredes grundig, med feltregistreringer i hele det berørte området. Konsekvenser for barrierevirkninger og økologiske funksjonsområder må fremheves spesielt. Barrierevirkninger må utredes både for storvilt, småvilt, fugl, reptiler o.l.

Kulturlandskap

De visuelle virkningene av anleggene i kulturlandskapet må utredes og visualiseres. Brokonstruksjoner, terrenginngrep og bygninger må utformes med visuelle kvaliteter som er tilpasset kulturlandskapet.

Samarbeid og prosess

Kommunedirektøren vil understreke viktigheten av at kommunene og berørte grunneiere og naboer involveres godt i den videre prosessen. Berørte grunneiere må kontaktes direkte, så tidlig som mulig, og må involveres i utformingen av avbøtende tiltak. Kommunedirektøren forventer at KMD og Bane NOR legger opp til nær kontakt og jevnlig møter med kommunene, og lytter til kommunenes faglige innspill ved alle viktige milepæler i den videre prosessen.

Økonomiske konsekvenser:

Fastsetting av planprogrammet har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen

Miljømessige konsekvenser:

Miljømessige konsekvenser av planforslaget vil bli utredet gjennom planarbeidet.

Konklusjon med begrunnelse:

Kommunedirektøren er kritisk til beslutningen om at alternativ 2, med jernbane og hensettingsanlegg delvis under bakken, tas ut av planprogrammet før konsekvensutredningen er gjennomført.

Utredningsprogrammet vurderes for øvrig som grundig i omfang av tema og beskrivelse av utredningsmetoder, men kommunedirektøren savner en enda større vektlegging av avbøtende tiltak. Kommunedirektøren mener jordflytting bør tas inn i utredningsprogrammet som et avbøtende tiltak som skal utredes.

Kommunedirektøren forventer at KMD og Bane NOR involverer og lytter til kommunens faglige innspill til avbøtende og kompensierende tiltak, og at kostnadsaspektet ikke igjen settes foran hensynet til dyrka mark, natur, kulturlandskap og friluftsliv.

Kan vedtaket påklages?

Nei

Ikrafttredelse av vedtaket:

Umiddelbart