

Østfoldbanen (Ski) - (Sarpsborg) østre linje,
Ny avgrening Østre linje,
Samlede uttalelser til varsel om utvidet planområde (2022)

- ☐ Akseptert
- ☒ Akseptert m/kommentarer
- ☐ Ikke akseptert / kommentert
Revider og send inn på nytt
- ☐ Kun for informasjon

Sign:

Knut Sørgaard, 23.02.2023
15:10:42

00A	Første utgave	01.12.2022	SAR	LSR	LSR
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen (Ski) - (Sarpsborg) østre linje, Ny avgrening Østre linje, Samlede uttalelser til varsel om utvidet planområde (2022)		Antall sider: 14			
		Produsent:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnr.: 900078		Dokument-/tegningsnummer: UNA-00-A-20016		Revisjon:	
Parsell: 00				00A	
Planfase: Detaljplan					
Saksnr: N/A					
		FDV-dokument-/tegningsnummer:		FDV-rev.:	
		NA		NA	

ØSTFOLDBANEN NY AVGRENING ØSTRE LINJE

SAMLEDE UTTALELSER TIL VARSEL OM ENDRINGER AV PLANOMRÅDE I 2022

Bane NOR er i gang med planarbeid iht. plan- og bygningsloven for å regulere ny trasé for Østfoldbanens Østre linje syd for Ski stasjon til Kråkstad stasjon. Planarbeidet berører to kommuner; Nordre Follo og Ås.

Planoppstart ble opprinnelig varslet 26.04.2019, og høring av planprogram ble gjennomført høsten 2019, i perioden 20.09.2019-03.11.2019. Planvarslingsområdet var det samme både ved planoppstart og høring av planprogram. Det ble senere varslet utvidelser av planområdet i 2021 (dette er dokumentert i andre vedlegg til reguleringsplanen).

Kopi av alle uttalelser til varslede utvidelser/endringer av planområdet i 2022 er gjengitt på de følgende sider. Tall i listen under henviser til innsatt **rødt sidetall** øverst på uttalelsene.

VARSEL JUNI 2022

Myndigheter

- Statsforvalteren i Oslo og Viken (24.06.2022).....003

Organisasjoner, lag og foreninger

- Finstadgrenda Vel v/ Jonas Forslund (28.06.2022).....005

Private

- Stig Arnesen – *Folloveien 32* (21.06.2022).....006

VARSEL OKTOBER 2022

Myndigheter

- Statsforvalteren i Oslo og Viken (09.11.2022).....007

Organisasjoner, lag og foreninger

- Ås MDG (Miljøpartiet De Grønne) (15.11.2022).....009

**Statsforvalteren i Oslo og Viken**

Vår dato:

24.06.2022

Vår ref:

2019/2972

Deres dato:

03.06.2022

Deres ref:

ASPLAN VIAK AS AVD ÅS
Moerveien 5
1430 ÅS

Saksbehandler, innvalgstelefon

Kristian Tveiten, 32286833

Nordre Follo og Ås - Innspill til varslet utvidelse av planområdet for ny avgrening for Østre linje og togparkering syd for Ski

Vi viser til brev datert 3. juni 2022 med varslet utvidelse av planområdet for detaljregulering av ny avgrening for Østre linje og togparkering syd for Ski.

Bakgrunn

Det fremgår av varselet at formålet med utvidelsen er å utrede mulige områder for oppdyrking som kompensierende tiltak for omdisponeringen av dyrka mark, samt legge til rette for driftsadkomster til ny Østre linje. Utvidelsen omfatter areal i Nordre Follo og Ås kommuner.

Varslet utvidelse gjelder følgende tre områder:

- Ved Østre Kjølstad i Ås kommune
- Ved Folloveien i Nordre Follo kommune
- Ved Kråkstadelva i Nordre Follo kommune

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill

Vi viser til nasjonale og regionale jordvern mål og forutsetter at jordverninteressene blir ivaretatt så langt det er mulig i den videre planleggingen. Tilsvarende viser vi til vannmiljømålene i henhold til vannforskriften § 4 og [regional vannforvaltningsplan](#), og forutsetter at det avsettes tilstrekkelig areal for kantvegetasjon langs Kråkstadelva.

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022](#), og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
seniorrådgiver

Kristian Tveiten
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Ås kommune	Postboks 195	1431	ÅS
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Nordre Follo kommune	Postboks 3010	1402	SKI

Fra: Jonas Forslund <forslund.jonas@gmail.com>
Sendt: tirsdag 28. juni 2022 23:37
Til: Østre linje Ski syd; knut.sorgaard@banenor.no
Emne: Østre linje/togparkering Ski syd - Innspill fra Finstadgrenda Vel

Hei,

Finstadgrenda Vel som er velforeningen for Folloveien har følgende synspunkter, opplysninger og hensyn vi vil skal ivaretas under planarbeidet for utvidelse ved Folloveien og sidebekk til Kråkstadelva.

Vi mener at det bør vurderes andre alternativer til adkomstvei for landbruksmaskiner enn gjennom Folloveien. Vi er ikke interessert i å ha tung trafikk da det er en rolig vei med mange barn som benytter veien til lek og som skolevei. Det er smale passasjer med dårlig sikt som ikke egner seg til tung trafikk. De endringer av veien som trengs for fremkomst med landbruksmaskiner vil vi som bor her ikke ha.

Hvis det ikke er mulig å finne en annen løsning ønsker vi at følgende blir hensyntatt:

Til info så er øverste delen av veien som starter mellom Folloveien 24 og 42 privat vei og nederste del eies av Nordre Follo kommune.

Bane NOR asfalterer og stiller i stand veien til god standard.

Det lages en bom lengst nede der veien kommer ned til åkeren slik at kun Bane NOR og bonden som skal ha tilgang med landbruksmaskiner har adgang videre. Dette for å forhindre gjennomfartstrafikk. Brøytebilen bruker plassen lengst ned mot åkeren til å legge igjen snømasser. Dette må det legges tilrette for når man planerer hvor bommen skal plasseres.

Vi ser helst at Nordre Follo kommune klassifiserer den delen som de eier som kommunal vei. Vi mener at det er riktig da den vil bli brukt som nødvendig adkomstvei for Bane Nor og driftsvei for landbruk. I tillegg vil den bli en viktig adkomstvei for gående og syklister som vil bruke turmulighetene i skogen. Da er det viktig at kommunen har ansvar for vedlikehold slik at veien er mulig å bruke utfra endret formål. Det er ønskelig at Bane NOR fremmer dette for kommunen og jobber for at Nordre Follo kommune klassifiserer dette som kommunal vei.

Hvis Nordre Follo kommune ikke går med på å klassifisere den som kommunal vei, må Bane NOR og eventuelt bonden som skal bruke veien ta ansvar for vedlikehold og brøyting av veien da tunge maskiner vil gjøre stor skade på veien over tid. Det ligger også i Bane NORs interesse at veien er i god stand og er brøytet da de skal ha nødvendig tilgang for vedlikehold av sporet.

Det er viktig for oss og store deler av Ski at driftsveien langs sporet fortsetter opp til skogen og knyttes opp til de turveier og stier som er der i dag. Det er mange i Ski som benytter skogen og skoler og barnehager i området har mange turer der.

Med vennlig hilsen
Jonas Forslund
Tlf. 93 80 11 61

Fra: Stig Arnesen <stigea@gmail.com>

Sendt: tirsdag 21. juni 2022 07:40

Til: Sørgaard Knut <Knut.Sorgaard@banenor.no>

Emne: Ny Østre linje sør for ski - utvidet planområde og bruk av folloveien

Hei

Jeg har mottatt brev fra Digi doc og jeg er beboer i folloveien 32

Jeg ser dere nevner Folloveien ifm adkomst til jordene.

Jeg ser fra arealplanen at dere har tegnet dere inn på min eiendom. Jeg lurar på hvilke konsekvenser dette får for meg (både negative og positive) og hva dere tenker om oppgradering av stikkveien inn mot jordene.

Samt planer for hvordan anleggsarbeidene er planlagt. Fra forrige runde med bygging av hensettingsspor ski syd, ble mye arbeidene utført i feriene som påskeferiene. Dette brakte med seg endel støy både på dagtid/kveldstid og nattestid. Hvordan tenker dere å gjennomføre arbeidene denne gangen?

Lurer også på hvor dere tenker å plassere anleggsområdet for lagring av diverse utstyr/maskiner og materialer? Siden maskinene som blir benyttet ifm arbeidene produserer endel støy.

Jeg imøteser gjerne litt mer informasjon. Da dere hadde presentasjon for grendelaget kunne jeg dessverre ikke møte, men kunne tenkt meg mer detaljert informasjon om hva som er planene fremover.

--

Mvh

Stig Arnesen



ASPLAN VIAK AS AVD ÅS
Moerveien 5
1430 ÅS

Saksbehandler, innvalgstelefon

Kristian Tveiten, 32286833

Nordre Follo og Ås - Innspill til varsel om endret planområde for ny østre linje sør for Ski

Vi viser til deres oversendelse datert 25. oktober 2022 med varslet endring av planområde for ny østre linje sør for Ski.

Bakgrunn

Det fremgår av varselet at Bane NOR har behov for å endre planområdet. Endringen innebærer tre mindre utvidelser og en større reduksjon av tidligere varslet planområde, oppsummert som følger:

- For å sikre ny adkomst til to eiendommer i Ås kommune, utvides planområdet ved fv. 152 Åsveien ved Kjølstadhøgda.
- For å sikre plass til omlegging av veien og midlertidig omlegging i anleggsperioden, utvides planområdet ved Løkenveien fv. 1370 i Nordre Follo kommune.
- For å legge til rette for driftsadkomst for vedlikehold av nytt spor, utvides planområdet ved Sigtun i Nordre Follo kommune.
- Med bakgrunn i at Bane NOR ikke lenger finner behov for togparkeringen som tidligere inngikk i planarbeidet, reduseres planområdet fra Hagelund og sørover mot E18.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i planer etter plan- og bygningsloven.

Statsforvalterens innspill

Utvidelsene ser ut til å berøre landbruks- og jordverninteresser i ulik grad. Vi viser til nasjonale og regionale jordvernmål og forutsetter at disse interessene blir ivaretatt så langt det lar seg gjøre.



Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022](#), og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Kristian Tveiten
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Nordre Follo kommune	Postboks 3010	1402	SKI
Ås kommune	Postboks 195	1431	ÅS
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR

Østre linje/togparkering Ski syd**Innspill til Varsel om endret planområde, frist 15.11.2022.**

Gunnar Bengtsson, lokallagsleder Ås MDG

Ny avgrensning til Østfoldbanens Østre linje fra Vestre linje sør for Ski stasjon er et dyrt og for natur, friluftsliv, fornminner, dyrka mark og kulturlandskap svært destruktivt alternativ for å koble Follobanen direkte til Østre linje. Det finnes gode alternativer som sparer de ikke-prissatte verdiene vesentlig og som i tillegg vil gi et bedre togtilbud. For å koble en høyhastighetsbane fra Sverige til Follobanen er Bane Nors prosjekt uegnet. Det er en lavhastighetsstrekning med 4 min lenger reisetid enn en direkte kobling til Blixtunnelen. Når all trafikk sør for Ski skal gå på Vestre linje, er det opplagt at dette ikke er en sterk plan. Et endret planområde vil gi et større område for selve avgrensningen og mer ødeleggelser. Det er imidlertid svært bra at togparkeringen med tilsvarende planområde er tatt ut av prosjektet. Det stemmer ikke at kostnadene per meter for fjelltunnel er høyere enn for banen i Bane Nors prosjekt. En høyhastighetsbane sør for Blixtunnelen vil uansett måtte bygges og da kan første del på 3.5 km brukes til en ny avgrensning til Østre linje som beholder Østre linje.

Konsekvenser av ny avgrensning til Østre linje (Bane Nors prosjekt)Natur

Naturen i Holstadmarka vil påvirkes av de to enkeltsporene som har ulike traséer i en stor sving en bit fra hverandre. Dette gir hindringer for trekkveier til ville dyr som elg, rådyr og salamander. Røddlistet storsalamander finnes i området. Siden sydgående spor i ny avgrensning planlegges som en bru over Vestre linje, vil det medføre økt støy som kan være negativt for dyrelivet i marka. Videre er det planlagt en lang flere hundre meter lang og rundt 20 m høy bru over dalføret med Skibekken. Brua vil ligge ca. 500 m nord for Østensjøvannet naturreservat. Dette reservatet er rasteplass for trekkfugl. Gjess som lander og letter flyver akkurat der brua er ment å ligge. Det vil være støy når togene kjører over brua og det kan være negativt for fuglelivet i reservatet. I kantsonen til Østensjøvannet hekker blant annet nattergal. Traséen skal videre skjære gjennom høydedraget med fjell og skog sør for Hagelund som også vil påvirke trekkveier for ville dyr, særlig et viktig elgtrekk mellom Sørmarka og Grytelandskogen mellom Ås sentrum og Kråkstad.

Dyrka mark

Det vil beslaglegges bortimot 200 dekar dyrket mark med Norges beste og nest beste matjord. De omfattende sikringene av løsmasser med blant annet kalkinnsprøyting rundt store deler av traséen vil trolig påvirke et større areal og forringe dyrkingsmulighetene der. En del av løsmassene har sprøbruddegenskaper, som betyr forekomst av kvikkleire. Det er nettopp slike områder som passer for jordbruk, men ikke for utbygging.

Gårdsbruk

Flere gårder vil få delte bruksarealer og mister dyrket mark. Nordre Kjølstad gård får banen over gårdstunet.

Fornminner

Det finnes mange fornminner i området som vil påvirkes eller gå tapt.

Friluftsliv

Holstadmarka og høydedraget sør får Tandbergløkka (Frogner-draget) er viktige områder for et aktivt friluftsliv for folk som bor i Ski sentrum i Nordre Follo kommune og i Holstad, Solberg og Nygård i Ås kommune. Det er stor utbygging i området som medfører enda større behov for disse marka-områdene til friluftsliv. Nærnatur er den som mest benyttes til turer.

Kulturlandskap

Traséen er planlagt gjennom et kulturlandskap mellom Ski og Kråkstad som har nasjonal verneverdi. Området er kupert med både fjellgrunn og mektige marine avsetninger av løsmasser med innslag av kvikkleire (sprøbruddmateriale). Slike løsmasser er lite egnet for å fundamentere en jernbane. Dette er den beste jorden for matproduksjon, er oppdyrket og burde ikke bygges ned.

Togtilbud

Bane Nors prosjekt til ny avgrening vil ikke gi noen tidsgevinst for reiser på Østre linje, men kun være en måte å koble trafikken direkte til Follobanen for å unngå togbytte på Ski stasjon. En slik kobling kan gjøres fra dagens Østre linje bare med en ruteendring samtidig som togene får krysse noen spor på Ski stasjon. Tilsvarende kryssinger gjøres daglig på Oslo S. En slik ordning kan fint håndtere trafikken i kanskje 10-15 år mens en fremtidsrettet, permanent løsning bygges.

For å koble en høyhastighetsbane fra Sverige til Follobanen er Bane Nors prosjekt uegnet. Det er en lavhastighetsstrekning med 4 min lenger reisetid enn en direkte kobling til Blix tunnelen ifølge Norsk Bane. Når all trafikk sør for Ski skal gå på Vestre linje, er det opplagt at dette ikke er en sterk plan. Kapasiteten vil fort bli sprengt og ved ulike typer stopp som signalfeil, vedlikehold, etc. vil det utløse perioder med buss for tog som er svært uheldig for at jernbanen skal være et foretrukket alternativ for personreiser. For å få over en betydelig del av godstrafikken fra vei til bane som er et politisk viktig mål, må det unngås svingete strekninger som i Bane Nors prosjekt.

Kostnader

Prosjektet koster mye fordi det trengs omfattende masseforflytninger og sikringstiltak som kalkinnsprøyting og bygging av en lang og høy bro over en dal med dype marine avsetninger (beskrevet i fagutredninger til prosjektet).

Det er en myte at kostnaden for bane i fjelltunnel skulle være større enn for bane på bakken. Kostnaden per kilometer fjelltunnel i Follobanen og på flere andre togstrekninger er ikke høyere enn å bygge på løsmasser og med broer som Bane Nor skal gjøre i sin valgte trasé. Kostnaden per kilometer enkeltsporet bane ifølge Norsk Bane AS er 150 mill. kr i dagen på relativt plant og stabilt underlag og 300 mill. kr i fjelltunnel, på bro eller gjennom løsmasser. For dobbeltsporet bane er kostnaden 50% større. Basert på disse kilometerkostnadene vil ny bane ifølge Bane Nors prosjekt koste 2,7 mrd. kr. Bane Nor selv regner med en kostnad på 3 mrd. kr. Fjerning av frigitt del av Østre

linje og oppdyrking av arealet vil kunne koste minst 500 mill. kr, altså vil det bli en total kostnad på minst 3,5 mrd. kr. Da er kostnadene for tapte ikke-prissatte verdier ikke regnet inn. Ikke heller kostnaden for tapt kornavling de neste tusen eller mer årene.

Fjerning av dagens Østre linje mellom Ski og Kråkstad

Siden Bane Nors prosjekt i år har tatt inn fjerning av dagens Østre linje mellom Ski og Kråkstad, vil det bli en god del dyrere. Det er svært tvilsomt om det går å oppnå målet om at frigitt areal kan bli dyrkbart med den kvalitet som øvrige jorder har i området. Det vill også bli store mengder masser som må brukes eller deponeres et annet sted. Det beste ville være å beholde Østre linje som en parallell bane til en høyhastighetsbane og dermed unngå buss for tog når den ene banen ikke kan ha trafikk. Togtilbudet for stasjonene langs Østre linje må også opprettholdes ved å beholde Østre linje.

Avgreining fra høyhastighetsbane, et godt alternativ (Norsk Bane AS)

En fremtidsrettet fortsettelse av Follobanen mot sør må være en høyhastighetsbane. Norsk Bane AS har publisert et forslag med en 3,5 km kapasitetssterk fortsettelse av Follobanen mot sør som senere kan forlenges (Norsk Bane, oktober 2020: Høyhastighetsbane Stockholm – Oslo. Mulighetsstudie, utredningsfase 2, www.norskbane.no). Den starter i Blixtunnelen og går videre utenom Ski stasjon. Det er vanlig at en høyhastighetsbane får ny trasé med ny stasjon på et annet sted enn eksisterende togstasjon. En enkeltsporet avgreining til Østre linje kan gjøres under Ellingsrudåsen (1,4 km under bakken + 0,4 km i dagen). Dagstrekningen vil bare beslaglegge ca. 6 dekar dyrka mark. En ny stasjon Ski Øst kan anlegges under jord ved Kjeppestaveien med 800 m gangavstand til Ski stasjon. Dermed kan Østre linje beholdes i hvert fall til 2 km fra Ski stasjon.

Høyhastighetsbanen utenom Ski stasjon har to løp og avgrenes fra Blixtunnelen i Follobanen sør for Langhus og går videre i fjelltunnel under høydedragene øst i Ski sentrum. Dette er bedre enn en trasé langt mot øst eller gjennom løsmasser under Ski stasjon som nå er for seint. Trafikken kan opprettholdes i anleggsperioden, dersom det ene løpet i Blixtunnelen midlertidig stenges ad gangen. Byggingen kan gå raskere enn Bane Nors prosjekt, siden banen går i fjell og en del grunnundersøkelser allerede er utført. Bane Nors avgreningsforslag er tidkrevende pga. løsmasser og bygging av broer.

Høyhastighetsbanen kan bygges videre under Tandbergløkka og høydedraget sør for Hagelund. Norsk Bane har bekreftet at banen kan senkes, men den kan likevel komme i konflikt med Bane Nors prosjekt, dersom det skulle gjennomføres. Lenger sør kan den på et passende sted (kanskje Grytelandskogen) gå videre via Indre Østfold mot Stockholm og Gøteborg. En eventuell gren kan gå via Ås mot Moss. Mye taler for at en høyhastighetsbane Oslo - Stockholm bør gå via Askim, Töcksfors og Karlstad (ikke via Arvika).

Mellom Ski og Askim beregnes banen å beslaglegge betydelig mindre dyrka mark enn Bane Nors prosjekt mellom Ski og Kråkstad, og det arealet kan minkes på detaljnivå (Norsk Bane AS). En bane som går mer på pilarer kan kanskje være skånsommere mot natur og dyrka mark (Skagerakbanen konsortium).

Kostnaden for ca. 3,5 km høyhastighetsbane fra Blixtunnelen utenom Ski stasjon med avgreining på 1,8 km til Østre linje kan beregnes til 1,95 mrd. kr*. Dersom vi legger til økte kostnader for kobling til Blixtunnelen på anslagsvis 500 mill. kr, vil hele prosjektet koste ca. 3 mrd. kr. eller rundt 3,5 mrd. kr

inkludert stasjon Ski Øst. Det er på samme nivå som prosjektet til Bane Nor inklusiv fjerning av dagens Østre linje mellom Ski og Kråkstad.

**) Høyhastighetsbane Ramstad – Kirkeveien (to enkelsportunneler i fjell, $2000 + 2600 = 4600$ m): $4,6 \times 300 = 1380$ mill. kr*

Høyhastighetsbane Kirkeveien - Ellingsrudåsen (to enkeltportunneler i fjell, $2 \times 950 = 1900$ m): $1,9 \times 300 = 570$ mill. kr.

Avgrening under Ellingsrudåsen fra en høyhastighetsbane øst for Ski stasjon (1,4 km enkeltportunnel + 0,4 km dagstrekning): $1,8 \times 300 = 540$ mill. kr.

Sum: $1380 + 570 + 540 = 2\,490$ mill. kr

Hvorfor trengs en høyhastighetsbane sør for Follobanen?

Ski stasjon en flaskehals. Når både Østfoldbanen og Follobanen skal gå gjennom Ski stasjon, vil trafikken være saktegående og sårbar. Avgrening fra Vestre linje eller en ruteendring løser ikke det problemet. Fra en høyhastighetsbane utenom Ski stasjon kan en avgrening til Østre linje gjøres.

Kortere reisetid. Reisetiden fra Oslo kan bli 20 minutter til Askim med høyhastighetsbane hele veien, og 2,5-3 timer til Stockholm dersom banen bygges videre fra Mysen. En avgrening til Østre linje fra en høyhastighetsbane gir fire minutter kortere reisetid på Østre linje. Hvorfor da satse på en avgrening fra Vestre linje uten redusert reisetid?

Økt kapasitet og bedre togtilbud. En høyhastighetsbane utenom Ski stasjon vil øke kapasiteten og muliggjør for tog å passere Ski med høy hastighet. Hvis i tillegg dagens Østre linje med stasjoner beholdes, kan flere få et godt og sikkert togtilbud uten Buss-for-tog.

Godstransport. Den prosjekterte IC-banen i sørkorridoren er dårlig egnet til godstransport når det gjelder kapasitet og hastighet, støybelastning gjennom tettbygde strøk og risiko forbundet med frakt av farlig gods og slitasje på materiellet. I KVV-rapporten for godstransport og terminalstruktur (side 144) står det at det bare er avsatt kapasitet for ett godstog per time og at flere IC-linjer drøftes stengt for godstog, blant annet på Østfoldbanens vestre linje.

Det trengs en direkte forbindelse mellom Alnabruterminalen i Oslo og Follobanen. Det er feil som Bane NOR svarer oss i et e-brev nylig at trafikken i Follobanen vill bli forstyrret av godstrafikk, dersom en forbindelse til Alnabru bygges. På en høyhastighetsbane kan godstrafikk kjøres effektivt utenom rushtid med en høyere hastighet uten de negative effektene nevnt over.

Høyhastighetsbane i Norge og til Europa. Høyhastighetsutredningen fra 2012 utgikk ifra en rekke irrelevante bakgrunnsdata. Nå har vi mange erfaringer fra InterCity-prosjektet og kan se at målene for sørkorridoren er vanskelig å nå uten svært store kostnader og ødeleggelser av både prissatte og ikke-prissatte verdier. Alt flere politikere skjønner nå at det må anlegges høyhastighetsbaner.

Høyhastighetsbaner i Norge er nødvendig for å kunne kobles til Europas høyhastighetsnett som nå bygges ut i en rasende fart. Derfor er en bane gjennom sørkorridoren så viktig. Snitthastigheten kan doubles, slik at tog faktisk kan konkurrere med fly- og veitrafikk. På distanser opptil 80 mil har høyhastighetstog kortere reisetid enn fly og lenger distanser kan dekkes med sovevogn. Overføring av personer og gods til tog er et politisk mål med både positive miljø- og klimaeffekter.

Høyhastighetsbaner er arealeffektive. En dobbeltsporet høyhastighetsbane har tre ganger så stor kapasitet som en 6-felts motorvei, opptar bare en tredel så stort areal og betjener både person- og godstrafikk UNECE (2017). En høyhastighetsbane i sørkorridoren og andre strekninger i Norge vil derfor spare store arealer for unødvendig veiutbygging, altså mye mer enn arealbehovet for selve banen.

Noen dokumenter som er studert

Bane NOR (07.12.2018): Ski og Ås kommuner. Planinitiativ. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (13 sid.)

Bane NOR (26.04.2019): Orientering om alternativer for ny avgrensning Østre linje og togparkering syd for Ski. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. Ski og Ås kommuner. (38 sid.)

Bane NOR (20.06.2019): Oppsummering av og kommentarer til uttalelser. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (19 sid.)

Bane NOR (05.09.2019): Planprogram for reguleringsplan til høring. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (49 sid.)

Bane NOR (sept. 2019): Oppfølging av politiske vedtak og vurdering av alternativer til trasé for Østre linje og togparkering. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (16 sid.)

Bane NOR (17.12.2019): Merknadsdokument planprogram. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (51 sid.)

Bane NOR (17.03.2020): Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. Planprogram for reguleringsplan. (53 sid.)

Bane NOR (1.10.2021): Østfoldbanen, Hensetting Ski Syd og ny avgrensning Østre linje, Datarapport grunnundersøkelser (34 sid.)

Bane NOR (28.1.2022): Østfoldbanen, Hensetting Ski Syd og ny avgrensning Østre linje, Fagrapport, Geoteknisk vurderingsrapport (120 sid.)

Bane NOR og Statens Vegvesen (30.07.2017): Normalprofil, berg- og betongtunnel, Ringeriksbanen.

Jernbaneverket (19.08.2015): Konseptvalgutredning Østre linjes forbindelse mot Oslo. Hovedrapport. (95 sid.)

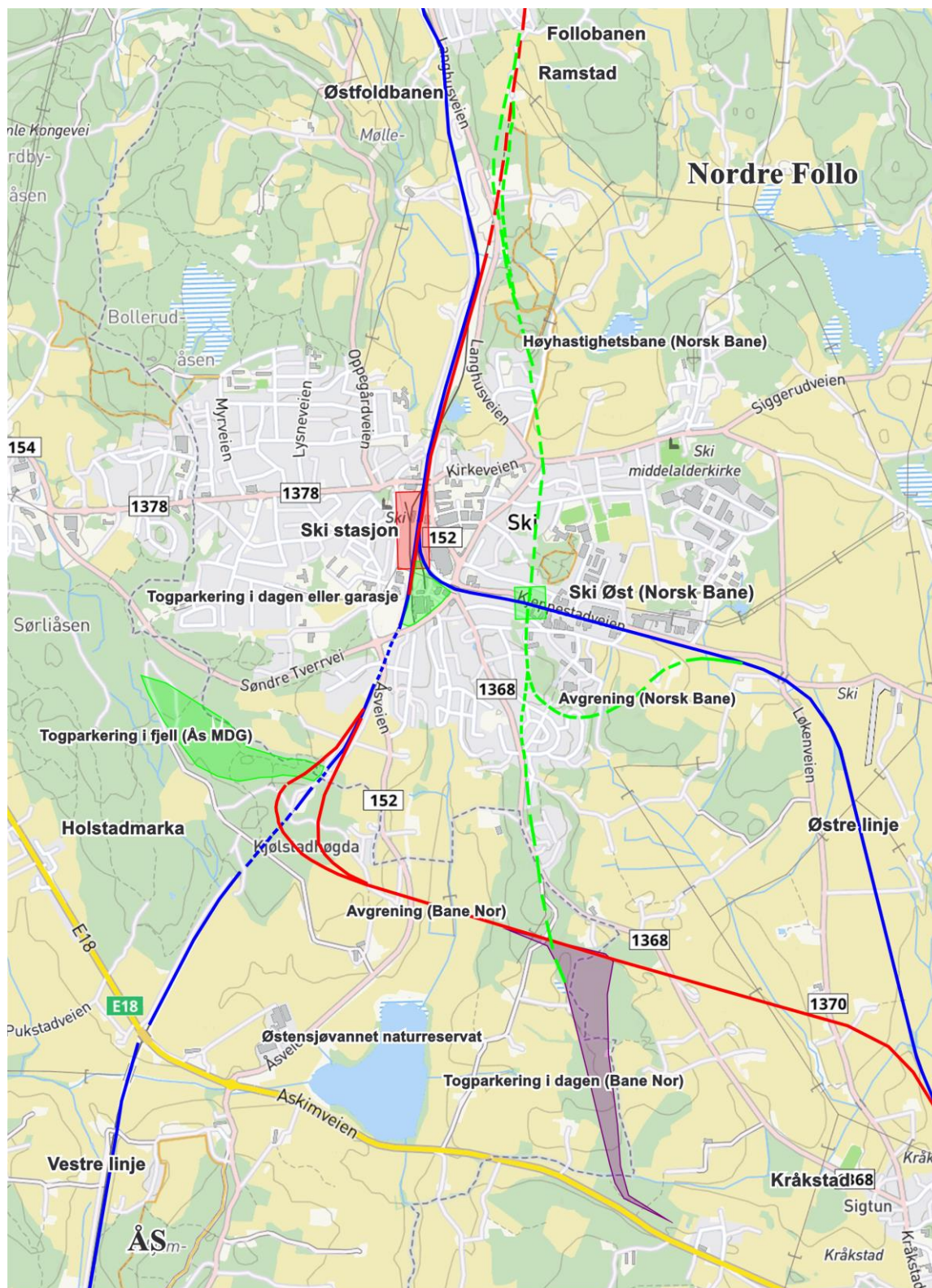
KVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Kystverket, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet, 2019 NGU (Norges geologiske undersøkelse): http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/

Norsk Bane (oktober 2020): Høyhastighetsbane Stockholm – Oslo. Mulighetsstudie, utredningsfase 2, se www.norskbane.no

Statens vegvesen (april 2011): Veileder: Vurdering av områdestabilitet ved utbygging på kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper. Vedlegg 1 til NVEs retningslinjer: Flom- og skredfare i arealplaner.

Statens vegvesen (des. 2020): Sikkerhet mot kvikkleireskred: Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper. Veileder nr. 1/2019.

UNECE (2017). UNITED NATIONS. Trans-European Railway High-Speed Master Plan Study, Phase 1, Figure 2.4, 3.1, 3.2).



Figur 1. Østfoldbanen (blått), Follobanen (rødt, t o m. Ski stasjon), Bane Nors avgrening sør for Ski (rødt), Bane Nors skrinnlagte parkeringsanlegg (lilla), Gode alternativer i grønt. Stiplet linje er tunnel, heltrukken linje er dagstrekning. (Grafikk Gunnar Bengtsson).