

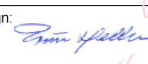
Østfoldbanen | Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje

Samlede uttalelser til varsel om oppstart



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:  Torun Hellen 2019.06.20 09:29:23 +02'00'	

00A	1. leveranse til Bane NOR	12.06.2019	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 til varsel om oppstart		Antall sider:			
		93			
		Produsent:			
		Asplan Viak AS			
Prosjektnr.: 224705 Parsell: 00 Planfase: Hovedplan Saksnr: N/A		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
		Dokument-/tegningsnummer:	MIP-00-A-04147		Revisjon:
					00A
		FDV-dokument-/tegningsnummer:	NA		FDV-rev.:
					NA

ØSTFOLDBANEN TOGPARKERING SKI SYD OG NY INNFØRING AV ØSTRE LINJE KOPI AV UTTALELSER TIL VARSEL OM PLANOPPSTART

Det er mottatt i alt 32 uttalelser til varsel om oppstart – 6 myndigheter, 8 organisasjoner, lag og foreninger, og 18 private.

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

Myndigheter

- Akershus fylkeskommune (14.05.2019).....	003
- Hafslund Nett (14.05.2019).....	011
- Norges vassdrags- og energidirektorat (15.05.2019).....	014
- Mattilsynet (16.05.2019).....	016
- Fylkesmannen i Oslo og Viken (20.05.2019).....	018
- Statens vegvesen Region øst (22.05.2019).....	020

Organisasjoner, lag og foreninger

- Tandberggløkka velforening v/ Kjetil Vesteraas (21.05.2019).....	021
- Kråkstad og Ski bondelag (24.05.2019).....	024
- Lokal Agenda 21-forumet i Ski (24.05.2019).....	026
- Søndre Finstad eneboligfelt (24.05.2019).....	027
- Ås grunneierlag (25.05.2019).....	029
- Holstadmarka grunneierlag (27.05.2019).....	036
- Holstadmarkas venner (27.05.2019).....	037
- Østre linje grunneierlag (27.05.2019).....	038
o Trafikkonsept/Jon Hamre (vedlegg til uttalelse fra Østre linje grunneierlag).....	042

Private

- Sonja og Johannes Nevanlinna – Askimveien 133 (05.05.2019).....	073
- Trond Godtland (15.05.2019).....	075
- Torunn og Per Kristian Høyum / Kristin og Bård Normann Andersen - Kråkstadveien 93/98 (23.05.2019).....	077
- Ingrid Margareth og Asbjørg Kristine Langberg – Kråkstad leir (23.05.2019).....	080
- Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen - Åsveien 139 (25.05.2019).....	081
- Bente Hansen - Østensjøveien 81 (26.05.2019).....	083
- Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim - Åsveien 141 (27.05.2019).....	087
- Gudbrand Erik Arnesen - Ellingsrudveien 25b (26.04.2019).....	089
- Berit Hjelm – Folloveien 66 (02.05.2019).....	089
- Henning Rindal - Granheimtunet 17 (02.05.2019).....	089
- Tone Stenberg - Gamle Åsvei 34b (02.05.2019).....	090
- Kenneth Pram - Elvestadveien 661, Hobøl (03.05.2019).....	090
- Kenneth M. Lundkvist - Eikelveien 28b (23.05.2019).....	090
- Edvard Thirud - Østensjøveien 60 (25.05.2019) (4 oppføringer/uttalelser i kartportalen).....	090
- Arnt Nygård - Åsveien 109 (26.05.2019).....	091
- Bjørn Nygård - Åsveien 107 (26.05.2019).....	092
- Inger Synnøve Nygård - Åsveien 109 (26.05.2019).....	092
- Karoline Steensgaard - Åsveien 107 (26.05.2019).....	093

ASPLAN VIAK AS
Postboks 24
1301 SANDVIKA

Att. Torun Hellen og Harry Korslund

Vår saksbehandler
Einar Midtsund

Telefon
22055623

Vår dato
14.05.2019

Deres dato
25.04.2019

Vår referanse (oppgis ved svar)
2018/17867-16/78847/2019 EMNE L12

Deres referanse
613801-04

Varsel om oppstart av planarbeid for ny avgrensning for Østre linje og togparkering syd for Ski

Det vises til oversendelse datert 25.04.2019 av varsel om igangsatt reguleringsarbeid i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8.

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.

Automatisk fredete kulturminner

Vi viser til vår uttalelse 18.04.2019 med krav om arkeologisk registrering i planområdet, budsjett for arbeidet og til pågående dialog med Bane Nor og ASPLAN VIAK. Vi er i nær kontakt om oppstartstidspunkt, bruk av georadar og organisering av registreringen. Fremdrift i det arkeologiske registreringsarbeidet avhenger av tilgang til eiendommene.

Nyere tids kulturminner

Området er ikke befart. Uttalelsen gis på grunnlag av arkivmateriale. Planområdet ligger delvis innenfor kulturlandskap nr. 59 og nr. 60 i rapporten *Kulturlandskap i Follo* (2008), vurdert til å være av nasjonal/regional verdi. Det er lagt en hensynssone for bevaring av kulturmiljø H570_1, over området i kommuneplanen. Området ligger også delvis innenfor kulturlandskap nr. 37 i rapporten, vurdert til å være av kulturminneverdi. Det ligger SEFRAK-registrerte bygninger

Postadresse
Postboks 1200 sentrum
0107 OSLO

E-post

Besøksadresse
Schweigaardsgt 4, 0185 Oslo

Fakturaadresse

Telefon
(+47) 22055000

Telefaks

Org. nr - juridisk
NO 958381492 MVA

Org. nr - bedrift

innenfor planområdet, og eventuelle konsekvenser for eldre bevaringsverdig bebyggelse bør kartlegges. Tiltaket bør utformes på en måte som ikke kommer i konflikt med viktige kulturminneverdier.

Vannforvaltning og overvannshåndtering

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.

Fylkesrådmannen tar for øvrig varselet til orientering, og forbeholder oss retten til å komme med kommentarer i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Med vennlig hilsen

Einar Midtsund
seniorrådgiver plan

Herdis Johanne Sletmo
rådgiver, nyere tids kulturminner

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN, STATENS VEGVESEN, ÅS KOMMUNE, SKI KOMMUNE

Vedlegg

- 1 Krav om registrering 18.04.2019
- 2 Budsjett for arkeologisk registrering

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

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att. Torun Hellen

Vår saksbehandler
Bjarne Gaut
Telefon
22055620

Vår dato
18.04.2019
Deres dato

Vår referanse (oppgis ved svar)
2018/17867-7/74699/2019 EMNE L12
Deres referanse

Krav om arkeologisk registrering - Østre linje og Hensetting Ski syd - Ås og ski kommuner

Akershus fylkeskommune viser til pågående prosess for regulering av areal for ny Østre linje og hensettingsarealer for tog syd for Ski. Akershus fylkeskommune har tidligere varslet behov for arkeologiske registreringer i forbindelse med KU og planarbeidet (jf. kulturminneloven § 9).

Budsjett for arkeologiske registreringer

Planområde ligger rett nord for den nye E18-traseen gjennom Ås og Ski, i et gammelt kulturlandskap med mange kjente spor etter forhistorisk bosetting og graver. Topografi og beliggenhet tilsier at det er stort potensiale for å gjøre funn av automatisk fredete kulturminner med og uten synlig markering.

I samråd med BaneNor ønsker Akershus fylkeskommune å benytte en kombinasjon av georadar, visuell overflaterregistrering, prøvestikking med spade og søkesjakt med gravemaskin i registreringsarbeidet. Arbeidet er planlagt gjennomført i 2019 og 2020.

Planområdet er omfattende og dekker om lag 3400 daa. På bakgrunn av de tilsendte plangrensene er feltregistreringene anslått til 145 ukeverk og det er satt av 30 ukeverk til etterarbeidet. Det budsjetterte arbeidsomfanget omfatter ikke innleide tjenester forbundet med georadarundersøkelsen.

De totale registreringskostnadene er stipulert til **inntil kr 10 832 118,-**. Vedlagt budsjettet er utarbeidet i henhold til Riksantikvarens retningslinjer for budsjettering og gjennomføring av arkeologiske registreringer, gjeldende fra 1. januar 2016.

<http://www.riksantikvaren.no/Veiledning/For-forvaltningen/Arkeologi/Budsjett-og-regnskap> Det vil bli fakturert for faktisk medgått arbeidstid. Fakturerte kostnader vil ikke overstige budsjettert beløp. Akershus fylkeskommune vil kunne foreta delfakturering etter nærmere avtale.

Bruk av lønnsgaranti

Fylkeskommunen har etter avtale med BaneNor ansatt to feltarkeologer for perioden 23. april-31. oktober, til bruk på prosjektet i 2019. Fram til vi får tiltrede til eiendommene, vil disse disponeres

Postadresse	Besøksadresse	Telefon	Org. nr - juridisk
Postboks 1200 sentrum 0107 OSLO	Schweigaardsgate 4, 0185 Oslo	(+47) 22055000	NO 958381492 MVA
E-post	Fakturaadresse	Telefaks	Org. nr - bedrift
post@akerhus.no	Postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo	(+47) 22055055	NO 874527282

til annet inntektsgivende arbeid for Akershus fylkeskommunes arkeologiske feltenhet, eller assistere Anne Herstad med forarbeid/prosjektforberedelse for BaneNor.

Dersom prosjektet derimot ikke kommer i gang, og vi ikke har annet inntektsgivende arbeid, vil vi fakturere BaneNor i henhold til avtale om lønnsgaranti, 614 kr/t (eks. justering for lønnsoppgjøret 2019). Akershus fylkeskommune vil selvfølgelig begrense bruken av lønnsgarantien til et minimum.

Bestilling

I tråd med de avtaler som ble gjort på møte, 4. april 2019, ber vi BaneNor om å sende en skriftlig bestilling, hvor det fremgår at dere aksept totalbudsjettet og bruk av lønnsgaranti på registreringsprosjektet i 2019.

Med vennlig hilsen

Bjarne Gaut
Enhetsleder, arkeologisk feltenhet

Anne Traaholt
Seniorrådgiver, arkeologi

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg: Budsjett arkeologiske registreringer, datert 10. april 2019

Budsjett arkeologisk registrering

Akershus fylkeskommune									
Saksnr.			Saksbeh.:	Anne Traaholt / Bjarne Gaut					
Prosjektnr.						Dato:	10.04.2019		
Sted/ gård, kommune	Bane Nor - Østre linje hensetting Ski sør								
Tiltakshaver	Bane Nor								
Adresse	1700 daa søkesjaktning (deling av matjord - 85 uv.), 1700 daa utmark (60 uv.). 6 arkeologer, 1 prosjektleder 2019 og 2020								
LØNNSKOSTNADER									
timekostnader		timer	à kr	direkte lønn		sos.utg.		sum	
						28%			
Forarbeid			kr 315,00						
		100	kr 320,00	kr	32 000	kr	8 960	kr	40 960
<i>Delsum</i>		100		kr	32 000	kr	8 960	kr	40 960
Feltarbeid		5387	kr 310,00	kr	1 669 970	kr	467 592	kr	2 137 562
		937,5	kr 320,00	kr	300 000	kr	84 000	kr	384 000
<i>Delsum</i>		6325		kr	1 969 970	kr	551 592	kr	2 521 562
Etterarbeid		562	kr 310,00	kr	174 220	kr	48 782	kr	223 002
		562	kr 320,00	kr	179 840	kr	50 355	kr	230 195
<i>Delsum</i>		1124		kr	354 060	kr	99 137	kr	453 197
Sum lønnskostnader		7549		kr	2 356 030	kr	659 688	kr	3 015 718
Indirekte kostnader				60% av timekostnader				kr	1 809 431
DRIFTSKOSTNADER									
	antall	à kr							
Kost	850	kr 307,00		kr 260 950					
Losji									
Reiseutlegg	Drivstoff 4 biler i 125 dager (80 km á kr 1,5) + bom kr 50			kr 85 000					
Leiebil el. tilsvarende	4 biler i 125 dager á kr 600			kr 300 000					
Sum reise, kost og losji				kr 645 950					
Forbruksmateriell og utstyr	(10 %)			kr 482 515					
Sum driftskostnader				kr 1 128 465					
KJØP AV TJENESTER									
Gravemaskin	85 ukeverk sjaktning - 50 ukverk fylling a kr 750/t			kr 3 796 875					
Annet teknisk utstyr	2 brakker i 125 dager a kr 300 - Rigg og vask kr 400 000			kr 475 000					
<i>Delsum</i>				kr 4 271 875					
Naturvitenskapelige analyser									
14C	60 14C-prøver av 5600 + kr 100 000 i andre prøver			kr 436 000					
annet									
<i>Delsum naturvitenskap</i>				kr 436 000					
Andre konsulent tjenester	Geologi, paleobotanikk, jordkjemi			kr 50 000					
Sum kjøp av tjenester				kr 4 757 875					
Håndtering av funn, prøver og dokumentasjonsmateriale (inntil 10 % av lønnskostnader)									
Kulturhistorisk museum				4%		kr 120 629			
SUM BUDSJETT (maksimum)								kr	10 832 118

Regnskap oppsummering arkeologisk registrering

Akershus fylkeskommune									
Saksnr.	0	Saksbeh.:	Anne Traaholt / Bjarne Gaut						
Prosjektnr.	0		0	Dato:					
Sted/ gård, kommune	Bane Nor - Østre linje hensetting Ski sør								
Tiltakshaver	Bane Nor								
Adresse	1700 daa søkesjaktning (deling av matjord - 85 uv.), 1700 daa utmark (60 uv.). 6 arkeologer, 1 prosjektleder 2019 og 2020								
LØNNSKOSTNADER									
timekostnader		timer	sum		sos.utg.			SUM	
Forarbeid				kr	-		kr	-	
Budsjett		100	kr 32 000,00						
Differanse		100	kr 32 000,00						
Feltarbeid				kr	-		kr	-	
Budsjett		6324,5	kr 1 969 970,00						
Differanse		6324,5	kr 1 969 970,00						
Etterarbeid				kr	-		kr	-	
Budsjett		1124	kr 354 060,00						
Differanse		1124	kr 354 060,00						
Sum lønnskostnader		0	kr -	kr	-		kr	-	
Budsjett		7548,5	kr 2 356 030,00	kr	659 688		kr	3 015 718	
Differanse		7548,5	kr 2 356 030,00	kr	659 688		kr	3 015 718	
Indirekte kostnader		60% av timekostnader					kr	-	
DRIFTSKOSTNADER									
				Budsjett	Differanse			SUM	
Kost			kr	260 950,00	kr	260 950,00			
Losji			kr	-	kr	-			
Reiseutlegg			kr	85 000,00	kr	85 000,00			
Leiebil el. tilsvarende			kr	300 000,00	kr	300 000,00			
Sum reise, kost og losji			kr	645 950,00	kr	645 950,00	kr	-	
Forbruksmateriell og utstyr		(10 %)					kr	-	
Sum driftskostnader							kr	-	
KJØP AV TJENESTER									
				Budsjett	Differanse			SUM	
Gravemaskin			kr	3 796 875	kr	3 796 875			
Annet teknisk utstyr			kr	475 000	kr	475 000			
Delsum			kr	4 271 875	kr	4 271 875	kr	-	
Naturvitenskapelige analyser		antall		Budsjett	Differanse				
14C			kr	436 000,00	kr	436 000,00			
annet			kr	-	kr	-			
Delsum naturvitenskap			kr	436 000,00	kr	436 000,00	kr	-	
Andre konsulentttjenester			kr	50 000,00	kr	50 000,00			
Sum kjøp av tjenester							kr	-	
Håndtering av funn, prøver og dokumentasjonsmateriale (inntil 10 % av lønnskostnader)									
Kulturhistorisk museum			kr	120 628,74	kr	120 628,74	kr	-	
			Budsjett	Differanse					
SUM REGNSKAP			kr	10 832 118	kr	10 832 118	kr	-	

Budsjett arkeologisk registrering

Akershus fylkeskommune					
Saksnr.		Saksbeh.:			
Prosjektnr.				Dato:	
Sted/ gård, kommune					
Tiltakshaver					
Adresse					
TIMEKOSTNADER					
	timer		à kr		sum
Forarbeid		kr	808	kr	-
Feltarbeid u/overnatting		kr	808	kr	-
Feltarbeid m/overnatting		kr	1 077	kr	-
Etterarbeid		kr	808	kr	-
Sum timekostnader	0			kr	-
REISEUTGIFTER					
Reiseutlegg					
Leiebil el. tilsvarende					
Sum reiseutgifter					kr -
KJØP AV TJENESTER					
Gravemaskin					
Annet teknisk utstyr					
<i>Delsum</i>					<i>kr -</i>
Naturvitenskapelige analyser					
14C					
annet					
<i>Delsum naturvitenskap</i>					<i>kr -</i>
Andre konsulenttjenester					
Sum kjøp av tjenester					kr -
Håndtering av funn, prøver og dokumentasjonsmateriale (inntil 10 % av lønnskostnader)					
				kr	-
SUM BUDSJETT (maksimum)				kr	-

Regnskap oppsummering arkeologisk registrering

Akershus fylkeskommune									
Saksnr.	0		Saksbeh.:	0					
Prosjektnr.	0		0			Dato:			
Sted/ gård, kommune	0								
Tiltakshaver	0								
Adresse	0								
TIMEKOSTNADER									
		timer		à kr					SUM
Forarbeid			kr	808		kr		kr	-
Budsjett		0			kr	-			
Differanse		0			kr	-			
Feltarbeid			kr	808		kr		kr	-
			kr	1 077		kr		kr	-
Budsjett		0			kr	-			
Differanse		0			kr	-			
Etterarbeid			kr	808		kr		kr	-
Budsjett		0			kr	-			
Differanse		0			kr	-			
Sum timekostnader		0					kr		-
Budsjett		0			kr	-			
Differanse		0			kr	-			
REISEUTGIFTER									
				Budsjett	Differanse				SUM
Reiseutlegg		kr	-	kr	-				
Leiebil el. tilsvarende		kr	-	kr	-				
Sum reiseutgifter		kr	-	kr	-	kr			-
KJØP AV TJENESTER									
				Budsjett	Differanse				SUM
Gravemaskin		kr	-	kr	-				
Annet teknisk utstyr		kr	-	kr	-				
Delsum		kr	-	kr	-	kr			-
Naturvitenskapelige analyser	antall			Budsjett	Differanse				
14C		kr	-	kr	-				
annet		kr	-	kr	-				
Delsum naturvitenskap		kr	-	kr	-	kr			-
Andre konsulenttenester		kr	-	kr	-				
Sum kjøp av tjenester						kr			-
HÅNDTERING AV FUNN, PRØVER OG DOKUMENTASJONSMATERIALE (inntil 10 % av lønnskostnader)									
	0		kr	-	kr	-	kr		-
SUM REGNSKAP									
			kr	-	kr	-	kr		-

ASPLAN VIAK AS
POSTBOKS 24
1300 SANDVIKA

Vår saksbehandler
Natasa Sandvold
Mail:
natasa.sandvold@hafslund.no

Kopi til

UTTALELSE TIL OPPSTART AV DETALJREGULERING – ØSTRE LINJE OG TOGPARKERING SKI SYD

Hafslund Nett AS («HN») viser til oppstart av detaljregulering for Østre Linje og togparkering Ski Syd i Ås og Ski kommuner. Høringsfristen er 26. mai 2019 og uttalelsen er dermed innen fristen.

HN har etter energiloven områdekonsesjon i Ås kommune og anleggskonsesjon i Ski kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømnettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).

1 Elektriske anlegg i planområdet - Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett) – NB: Gjelder kun for Ås kommune

HN har elektriske anlegg i planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

1.1 Eksisterende høyspenningsluftledning

Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter fra ytterste strømførende ledning, jfr. forskrift om elektriske forsyningsanlegg anlegg med veiledning (FEF) § 6.4. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. Nettselskapet ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg jfr. vedlegg II til kart- og planforskriften.

Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

1.2 Eksisterende høyspenningskabler

HN har høyspenningskabler innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

For å få lokalisert kabelens omtrentlige plassering i terrenget, må det bestille kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 09146

1.3 Behov for ny nettstasjon – samt forhold til eksisterende nettstasjon (frittliggende)

HN har flere nettstasjoner innenfor planområdet for Ås som er etablert som frittliggende kiosker. Vi ber om at det blir tatt hensyn til disse.

For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen. Dette er avhengige av effektbehovet til planområdet, og nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har.

Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer at det kan bli behov for et areal på inntil 35 kvm (ca. 5,5 m x 6,5 m). Nettstasjonen skal stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater, og avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til blant annet trafiksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre en optimal strømforsyning, ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.

HN ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper problemer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm, og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet og ventilasjon m.v.

1.4 Kostnader med tiltak i strømmettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

2 Andre forhold

2.1 Kart

Det er ikke vedlagt kart til uttalelsen. For kart over nettselskapet sine anlegg, kan det tas kontakt med Geomatikk, se <https://gravemelding.no/tjenester/kart-for-prosjektering>.

2.2 Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene *ikke* må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Høyspenningskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs *Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen*, pkt. 6.2.9.

Arealer som i fremtiden skal brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jfr. vedlegg I til kart- og planforskriften.

2.3 Annet

HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Dersom det skulle være noen spørsmål til uttalelsen ber vi om at disse rettes skriftlig.
Alle tekniske spørsmål må rettes til firmapost@hafslundnett.no da disse skal behandles av en annen avdeling i Hafslund Nett.

Med hilsen
Hafslund Nett AS

A handwritten signature in black ink, reading "Natasa Sandvold". The signature is written in a cursive, flowing style.

Natasa Sandvold
rådgiver
Avdeling rettigheter



Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 SANDVIKA

Vår dato: 15.05.2019
Vår ref.: 201904673-2
Arkiv: 323
Deres dato: 25.04.2019
Deres ref.: 613801-04

Saksbehandler:
Ingvild Tillerbakk

NVEs generelle innspill - varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Østre Linje og togparkering - Ski syd - Ås og Ski kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 25.04.2019.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Flom, erosjon, skred og overvann

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering. Økt grad av utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og krappere flomtopper nedstrøms. Dersom vassdraget ikke har kapasitet til å ta imot denne økte avrenningen, må det planlegges med tilstrekkelige fordøyningstiltak i nedbørfeltet som kompenserer økningen. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal til tiltakene. Se ellers informasjon om overvann på www.nve.no/hydrologi/urbanhydrologi.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutredning av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veiledere og verktøy:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- www.miljokommune.no gir nyttige tips om overvannshåndtering i arealplanlegging.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til ro@nve.no.

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#). Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en eventuelt ønsker konkret bistand til i den enkelte saken.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Toril Hofshagen
regionsjef

Ingvild Tillerbakk
saksbehandler

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

Vedlegg:

Kopi til:

FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN

Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 SANDVIKA

Østre
linje/togparkering
Deres ref: Ski syd - 613801
Vår ref: 2019/103968
Dato: 16.05.2019
Org.nr: 985 399 077



Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler

Mattilsynet

UTTALELSE TIL OPPSTART AV DETALJREGULERING - NY AVGRENING ØSTRE LINJE OG TOG PARKERING SKI SYD

Mattilsynet viser til varsel om oppstart av detaljregulering, datert 25. april 2019.

Mattilsynets rolle og grunnlag for uttalelse

Mattilsynet er statlig sektormyndighet på flere områder som berøres av kommunenes arealplaner, deriblant drikkevann og plantehelelse. Vi gir vår uttalelse på bakgrunn av denne rollen.

Regelverk og sentrale føringer

Vi vil spesielt vise nye krav i ny drikkevannsforskrift som trådte i kraft fra 1.1.2017, knyttet til kommunens rolle som plan- og arealmyndighet. Disse er samlet i forskriftenes § 26. I paragrafens første ledd presiseres at kommunen har plikt til å vurdere restriksjoner for å beskytte drikkevannskilder, også i forbindelse med planarbeid etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder alle drikkevannskilder som omfattes av drikkevannsforskriften, dvs. alle kilder som forsyner mer enn én husstand/hytte. Presisering av denne plikten er ny i forhold til tidligere drikkevannsforskrift, og har vesentlig betydning for kommunens planarbeid.

Mattilsynets kommentarer

Mattilsynet har ingen konkrete merknader til planene, men har noen mer generelle kommentarer

Drikkevann:

Planområdet består av sprett bebyggelse. Mattilsynet er ikke kjent med om det er private drikkevannskilder i eller i nærheten av planområdet. Dere må undersøke om det er drikkevannskilder i form av brønner eller overflatevann i nærheten som kan bli påvirket av de nye planene, jf drikkevannsforskriften § 4 som sier følgende «Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet gjelder all aktivitet, fra vanntilsigsområdet til tappepunktet, som medfører at drikkevannet blir forurenset(...)»

Området for tog parkering ligger i nedbørsfeltet til Morsa vassdraget (vannområde) og Vannsjø, som er en betydelig drikkevannkilde

Området må derfor sikres mot avrenning, slik at eventuelle forurensende stoffer fra vask eller annen aktivitet i området ikke når grunnen eller nærliggende vassdrag.

Plantehelse

Når man starter regulerings- og anleggsarbeidet som inkluderer landbruksarealer, er det viktig å undersøke og være klar over at det i dyrka mark/hager ol. kan finnes regulerte planteskadegjørere eller floghavre som er forbudt å spre (jf forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere § 4, forskrift om floghavre og matloven § 18).

Bygge- og anleggsvirksomhet, grunnundersøkelser og lignende vil kunne medføre at jord, frø og planterester flyttes mellom eiendommer, enten i form av bortkjøring av overskuddsmasser eller som vedheng på maskiner og redskap. For å hindre spredning av alvorlige planteskadegjørere og brysomme ugrass må nødvendige tiltak vurderes og iverksettes, og gjerne tas med allerede i planleggingsfasen.

Eierne har opplysningsplikt dersom de er kjent med at det finnes alvorlige planteskadegjørere og restriksjoner på eiendommen. I tillegg har Mattilsynet register over eiendommer der potetcystenematode er påvist og en egen register for eiendommer med påvist floghavre. I noen situasjoner kan det være nødvendig å ta ut prøver av jorda i berørte eiendommer. Dette vil avhenge av om smittestatus er ukjent og hva jorda skal brukes til. Mattilsynet kan kontaktes for å få informasjon om status av ulike skadegjørere, inkludert floghavre og hvilke vilkår som gleder og hvilke tiltak som må iverksettes.

Mer informasjon om dette og gjeldende regelverk kan dere finne her:

https://www.mattilsynet.no/planter_og_dyrking/plantskadegjorere/floghavre/risiko_for_spredning_av_plantskadegjorere_og_floghavre_i_forbindelse_med_anleggsarbeid.22145

Med hilsen

Klaus Fottland

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*



Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 Sandvika

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lise Weltzien, 22003649

Fylkesmannens uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid for ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski

Vi henviser til brev fra Bane NOR/Asplan Viak av 25.4.2019.

Formålet med planen er å tilrettelegge for ny avgreining for Østre linje, parkeringsplass for 40-55 togsett og anleggsområder. Planen skal konsekvensutredes. Det skal utredes flere alternativer, og størrelse og utstrekning på hensettingsområdet og tilhørende anleggsområder vil avhenge av hvilket alternativ som velges. Bane NOR ønsker innspill om bruk av arealene innenfor planområdet og lokalkunnskap som grunnlag for å utarbeide et planprogram.

Det har tidligere vært en prosess hvor Fylkesmannen har uttalt seg til delrapport fase 3. For merknader og innspill til konsekvensutredning og metode henviser vi til tidligere innspill datert 16.9.2015.

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 samt "Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging" av 14.5.2019 (www.planlegging.no).

Fylkesmannens innspill

Landbruk og jordvern

Planområdet omfatter store sammenhengende landbruksområder med dyrket og dyrkbar jord av nasjonal og vesentlig regional verdi i Ski og Ås.

Vi forutsetter at jordvern og landbrukshensyn blir grundig belyst i konsekvensutredningen og at disse hensynene blir tillagt 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.

Naturmangfold



Som nevnt i vår uttalelse til delrapport fase 3 er det registrert flere truede fuglearter innenfor det avgrensede området. Fylkesmannen mener det er svært positivt at Østensjøvannet med tilhørende kulturlandskap er utenfor planavgrensningen. I området Kjølstadhøgda er det registrert flere sjeldne starrarter og stor salamander (sårbar), mens det i områdene Kjølstadhøgda, Løken nordre og Hagelund er registrert dammer med forekomst av liten salamander. På Vestre Frogner og Søndre Løken er det gjort registreringer av fuglearten vaktel som er en nært truet art. På Vang, rett øst for Løkenveien er det registrert fuglearten sivhauk som er truet. Artene gresshoppesanger (nær truet) og åkerriske (truet) er også registrert her.

Massehåndtering

Planprogrammet bør beskrive behov, håndtering og eventuell etterbruk av masser i forbindelse med prosjektet. Behovet for massetransport og virkninger for veinett og lokalsamfunn bør også inkluderes i utredningen dersom dette vil være et behov for gjennomføringen av prosjektet.

Utover dette har vi ingen vesentlige merknader til varsel om oppstart av planarbeidet. Fylkesmannen ser frem til å delta i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Alexander Karlsson (e.f.)
rådgiver

Lise Weltzien
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen region øst	Postboks 1010 Nordre	2605	LILLEHAMMER
	Ål		
Ski kommune	Postboks 3010	1402	SKI
Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	OSLO



Statens vegvesen

Asplan Viak AS – Sandvika
Postboks 24
1301 SANDVIKA

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Karin Andersen / 24058362

Vår referanse:
18/239151-8

Deres referanse:
Østre linje/togparkering Ski syd

Vår dato:
22.05.2019

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid for ny avgreining Østre linje og togparkering Ski syd.

Vi viser til brev datert 25.04.2019 med varsel om oppstart av planarbeid for ny avgreining Østre linje og togparkering Ski syd.

Planområdet berører flere fylkesveger i Ski og dagens E18. Vi forventer at de trafikale konsekvensene for riks- og fylkesvegnettet i permanent situasjon og anleggsfase utredes og beskrives i det videre planarbeid.

Vi imøteser en videre dialog om de forhold som berører riks- og fylkesvegnettet, og viser til vårt møte 25.01.2019 der blant annet atkomst og byggegrenser var tema.

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

Bane NOR

v/ Asplan Viak

asplanviak@asplanviak.no

Tandbergløkka, 21.05.19

INNSPILL OM ØSTRE LINJE OG TOGPARKERING SKI SYD

Jeg viser til varsel om oppstart av detaljregulering for ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski. Tandbergløkka velforening har tidligere gitt innspill til trasévalg, og jeg ønsker med dette å gi innspill om bruken av nærområdene.

NÆRMILJØ OG UTVIKLING

Både ny trasé og togparkering vil for enkelte av de skisserte alternativene påvirke et område med mange beboere, og som nå er under kraftig utvikling. På generell basis vil jeg fraråde å flytte spor og anlegg nærmere Tandbergløkka enn dagens trasé, og sikre at eventuelle anlegg plasseres så langt vest som mulig i planområdet, og under bakken (både trasé og anlegg).

Det er flere årsaker til dette. Området rett syd for Tandbergløkka, på sørvestsiden av Kråkstadveien, er i dag et turområde som er svært mye brukt. Dette skogsområdet har en rekke turstier som benyttes daglig, både av oss som bor her og andre i omegnen. Etter at det ble bygget sammenhengende gang- og sykkelsti mellom Ski og Kråkstad har dette området blitt mye lettere tilgjengelig, fra begge sider, og benyttes ofte som tilleggstur for personer som går langs Kråkstadveien. Det benyttes også i stor grad som turområde for hester fra nærliggende hestesenter. Området har svært stor verdi for lokalbefolkningen, og er eneste tilgjengelige friluftsareal mellom Ski og Kråkstad. Dette området vil påvirkes sterkt dersom ny trasé legges tett på området, og dersom nytt hensettingsspor plasseres i nærheten av samme område.

Området rundt Tandbergløkka er også under rask utvikling. Det har blitt satt opp en rekke nye boliger i området, og flere tomannsboliger er under oppføring på Tandbergløkka nå. Rett rundt svingen starter Block Watne nå opp et svært omfattende boligprosjekt på vestsiden av Kråkstadveien, hvor det skal bygges flere hundre boenheter. Dette vil også gi en betydelig befolkningsøkning i et av de aktuelle områdene for ny trasé. En plassering av trasé og hensettingsspor lenger øst enn dagens spor vil derfor kunne få store konsekvenser for svært mange, og dette må hensyntas ved flytting av spor og plassering av anlegg.

RESPONS PÅ KVV'EN

Konseptvalgutredningen er foreløpig eneste dokument som konkretiserer alternativene for trasévalgene, og vi viser til tidligere innsendt tilbakemelding på denne fra Tandbergløkka Velforening. Ås kommune var i sin tilbakemelding vært svært kritisk til denne utredningen, og ikke gått inn for noe alternativ. Ski kommune gikk under tvil inn for alternativ 1; tunnel under Tandbergløkka. Som beboere er vi svært bekymret for at denne utredningen danner grunnlaget for vurderinger uten at det er utredet hvordan dette påvirker eksisterende bomiljø. I KVV'en legges det til grunn at støybelastningsregnestykket går i balanse ved at man innfører støybelastning for beboerne langs ny linje, mens man reduserer den for beboere langs dagens linje langs Kjeppestadveien. Det er en underlig måte å vurdere belastning på, og jeg tror de fleste vil si seg enige i at en påført belastning av noen art ikke lettes betydelig av vissheten om at andre slipper. Særlig gjelder dette permanent inngripen i bomiljø, der dagens beboere på Tandbergløkka har etablert seg uten noen forutsetninger for å vite om framtidig ny togtrasé, mens flertallet av beboerne langs Kjeppestadveien har kjøpt sine eiendommer i full kjennskap til jernbanen. Det foreligger heller ingen vurdering av de geologiske forholdene, og evt. konsekvenser et tunnellop vil ha for overliggende boliger, både i forhold til bygging og løpende drift. Dermed har KVV'en skapt stor usikkerhet hos et stort antall mennesker som man gjør klokt i å møte med dialog og informasjon, ytterligere utredninger og en videre saksbehandling preget av dialog og innflytelse fra beboernes side.

UTFORDRINGER

Tandbergløkkas beboere har flere bekymringer knyttet til trasévalget for ny Østre Linje sør for Ski stasjon, samt for togparkeringsen, og beklager at store mangler ved planleggingsprosessen nå medfører at man må velge mellom ulike «kriseløsninger». Nettopp i en slik situasjon er det svært viktig at dialogen med beboere ivaretas på en god måte.

Utfordringene som Tandbergløkkas beboere vil peke på er følgende:

- Støy; både under bygging av ny linje og hensettingsspor og betraktelig støybelastning i driften av linjen på ny trasé
- Skader på bygninger ved bygging av evt. tunnellop (særlig lavestliggende bygninger ved inn- og utløp)
- Manglende mulighet for utvikling av vestsiden av Kråkstadveien; det ligger en stor boligreserve for et Ski i sterk framtidig vekst, med gode muligheter for påkobling til eksisterende infrastruktur, som vil bli ødelagt om man legger ny togtrasé rett gjennom området
- Estetikk; det er skissert en dobbelsporsfylling gjennom kulturlandskapet, som vil være en enorm visuell inngripen, og det samme gjelder for togparkeringsen
- Ny trasé og hensettingsspor (og andre alternativer i dagen) vil legge beslag på store mengder matjord, i et av de viktigste jordbruksområdene i Norge.

På generell basis mener vi at ny trasé og hensettingsspor ikke bør plasseres i dagen overhodet etter avgreining sør for Ski stasjon. Vi støtter derfor blant annet forslaget om å grave ut hensettingsspor under bakken ved Holstad. Det er åpenbart at rene konstruksjonskostnader for et slikt prosjekt ikke må være eneste målekriterium, da vil man ikke sikre samfunnsansvaret i gjennomføringen av prosjektet.

FORSLAG TIL LØSNINGER

Beboerne på Tandbergløkka er bekymret etter mange år med usikkerhet rundt faktiske valg og konsekvenser for et omfattende infrastrukturprosjekt i nærområdene. Vi mener at følgende tiltak bør treffes, uansett hvilket valg man gjør for trasé og hensettingsspor:

1. Traseen må enten legges under bakken med tunnel, eller graves ned ved bruk av matjord-kulverter, Dette er et helt sentralt element, da dette vil betydelig redusere de tre store hovedproblemene med prosjektet; støyproblematikk (for beboere og turgåere), estetikk (kulturlandskap) og matjordbeslaget.
2. Besørg grundig og helhetlig utredning av konsekvenser ved bygging av tunnelløp og drift av toglinjen på ny trasé, hvor beboerperspektivet blir inkludert og vektlagt på en etterrettelig og grunnleggende måte
3. Eventuell tunnel under Tandbergløkka må som et minimum forlenges betydelig, på vestsiden fram til svingen nordover mot Ski stasjon, og tilsvarende på østsiden, slik at støybelastningen minimeres

Vi som bor på Tandbergløkka ber om at innspillene legges til grunn for det videre arbeidet med ny trasé for Østre Linje. Vi understreker at vår målsetning ikke er en lokal protestaksjon, men å være en konstruktiv dialogpartner rundt hvordan dette samferdselsprosjektet kan løses på en god måte. Vi håper på en slik dialog, og tror at vi kan være en positiv bidragsyter til en god prosess.

Vennlig hilsen



Kjetil Vesteraas

Kråkstadveien 78 A

1400 SKI

Tlf: 917 44 238

AKERSHUS BONDELAG



Kråkstad, 24.05.19

Innspill til planarbeid for Østre linje og Togparkering Ski Syd

Kråkstad og Ski bondelag er et lokallag av Akershus bondelag/Norges bondelag, og representerer bondelagsmedlemmer i Ski kommune. Vi ønsker med dette å komme med innspill til planarbeid for ny trase for Østre linje gjennom Kråkstad og anlegg for togparkering.

I utgangspunktet er Kråkstad og Ski bondelag positiv til at det planlegges for et godt kollektivtilbud for innbyggere i Ski kommune, og spesielt for søndre del av kommunen og indre Østfold. Dette gir gode kvaliteter for kommunens innbyggere. Imidlertid er vi bekymret for konsekvenser en omlegging av Østre linje og anlegg for togparkering har for dyrket mark og kulturlandskapet.

Ski kommune ligger i et av landets beste områder for å drive jordbruk. Det er godt klima i området, og det er forholdsvis store og åpne jordbruksarealer som gir rasjonell drift og gode avlinger. Jordbruksarealene i Kråkstad er typisk for dette, og tilhører et stort sammenhengende jordbruks- og slettelandskap sammen med jordbruksområdene rundt Ski sentrum. Vi er bekymret for at en ny trase for Østre linje og togparkering i Ski syd vil bidra til:

- Tap av jordbruksjord. Ski kommune har nedfelt nullvisjon for tap av matjord for fremtidige arealplaner, og vi forventer derfor at dette hensyntas i videre planarbeid. Viser også til Regjeringens nasjonale jordvernstrategi hvor det er nedfelt klare mål for å redusere omdisponering av dyrka mark.
- Oppdeling av store rasjonelle jorder, som vil medføre mindre rasjonell og mer tungvint drift av jordbruksarealer.
- Ytterligere oppdeling av Kråkstad-bygda. Kråkstad er i dag delt av dagens E-18, og dagens jernbanetrase. I tillegg foreligger planer for ny E-18.
- Gi åpne sår i kulturlandskapet, som forringer kulturlandskapets visuelle verdi. Mye av kulturlandskapet i kommunen er klassifisert som spesielt verdifullt.
- Forringelse av kulturlandskapet som rekreasjonsområde for Skis befolkning, og redusere muligheter for jakt og friluftsliv.
- Redusere sammenhengende skogsområder for vilt, og krysse over vilttråkk. En bygging av togparkering i dagen i Hagelunden vil ødelegge sammenhengende skogsareal og viltkorridor for trekk av viltet.

For å redusere slike negative konsekvenser av ny trase for Østre linje og togparkering Ski syd ber vi derfor om at følgende innspill utredes og vurderes i videre arbeid:

- O-alternativ: Det er i de presenterte planer hevdet at for å kunne gjennomføre Rutemodell 2027 er det en nødvendighet at Østre linje legges i planfri innføring til Follobanen. Vi viser til fersk rapport fra Jon Hamre (mai 2019): «Østre linjes forbindelse til Oslo—rute og sporplan for Ski stasjon som gjør omlegging av trase Ski-Kråkstad unødvendig». Ifølge denne rapporten er det fullt mulig å la Østre linje følge dagens trase, og allikevel føre togene fra Østre linje inn i Follobanen. Vi ber derfor om at dette vurderes som et fullverdig alternativ til utbygging.
- Legge Østre linje i trase kalt 01 LAV. Dette vil medføre at linjen legges lavt i terrenget, og at traseen i stor grad legges under bakkenivå, og kan overfylles. Da vil mange av de nevnte ulempene ved en utbygging unngås. En utbygging av trase alternativ HØY, er ødeleggende for god jordbruksdrift. Jordbruksarealet under en brokonstruksjon blir sterkt forringet på grunn av manglende lys og vann. Videre vil et slikt høyt anlegg ruve i terrenget og gi stygge sår i kulturlandskapet.
- Bygge Togparkering langs Vestre linje, i nær relasjon til dagens trase. Dette vil trolig gi minst naturinngrep av de foreslåtte alternativene. Om mulig bør et slikt anlegg bygges under bakken.

Med hilsen for styret i Kråkstad og Ski bondelag

Kjell Johansen, leder

Jan Ivar Tjernæs, styremedlem.



LOKAL AGENDA 21 -FORUMET I SKI

Til Asplan Viak AS

Innspill Detaljregulering ny avgreining fo Østre linje og togparkering.

Bygging av ny infrastruktur for jernbanen må ses i et perspektiv på minst 100 år. På grunn av stort press på boligmarkedet i Oslo, vil det bli stor boligbygging i deler av Follo og Moss-regionen de kommende tiårene. Follo er et vekstområde, ikke minst som et resultat av Follobanen. Det vil være viktig å satse på bedre togtilbud fra Mosseområdet og Follo til Oslo, men også innen Follo. Spesielt må fremheves NMBU i Ås som en stor og viktig arbeidsplass. Vestby og Ås er vekstområder, og ved å forlenge dagens Oslo – Ski pendel til Ås eller Vesby, kanskje også til Moss, vil man kunne gi hele regionen et transportløft som har et langsiktig perspektiv. At dagens Oslo – Ski pendel kun omfatter Oslo – Ski, har historiske årsaker. Østfoldbanen ble åpnet som enkeltsporet jernbane i 1879, men dobbeltspor Oslo – Ski ble åpnet i 1939. Dobbeltspor Ski – Sandbukta (litt nord for Moss) ble først åpnet i 1996,

Det vil være kortsiktig å planlegge areal for togparkering i nærheten av Ski stasjon, med unntak av innsatstog. Et perspektiv for langsiktig planlegging tar hensyn til omfattende frtidig bolig- og næringsutbygging på strekningen Ski – Moss, med dertil økende transportbehov. Dette tilsier at framtidig togparkering må planlegges til Ås, aller helst til Vestby. Kanskje bør også Moss vurderes, med tanke på framtidig utbygging og transportbehov fra Kambo og Sonsveien.

Vi støtter vedtakene om togparkering i fjellhaller slik Sk og Ås kommune har ønsket. Nedbygging av dyrka mark og nærfriluftsområder må ikke skje. Kan jernbanen utnytte sine arealer bedre for å kunne parkere flere tog på sørlig del av Ski stasjon. Hvis nåværende østre linje fjernes, vil det frigjøre arealer for togparkering. En opprydding inne på dette arealet vil også kunne gi plass til mer togparkering enn det er i dag. E midlertidig "vendespor" som bygges sør for stasjonen skal være midlertidig, men etter utsagn skal det ikke fjernes etter midlertidig periode. Kan det parkeres flere togsett her?

Om disse arealene kunne benyttes, ville det redusere behovet for å ta dyrka mark og friluftsområder.

Ny avgreining for Østre linje må bli lagt i kulvert og tunnel over lengre strekninger for å begrense nedbygging av høyproduktiv landbruksarealer. Vi hadde foretrukket at eksisterende linje fortsatt kunne brukes. Et "høyt" alternativ vil bli fremmed element i kulturlandskapet.

Ski 24.05.2019

Inge Utstumo

Leder LA21-forumet i Ski

Søndre Finstad eneboligfelt
v/ Even Heir
Gamle Åsvei 61
1400 Ski

Ski, 24.mai 2019

Bane NOR v/planfaglig rådgiver Asplan Viak

Innspill til planarbeid – ny trase Østre linje og hensettingsanlegg for tog Ski syd

Viser til varsel om oppstart av planarbeid med konsekvensutredning for ny avgrening Østre linje og togparkering syd for Ski

(<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ostfoldbanen2/togparkering-hensetting/togparkering-ski---ny-innforing-ostre-linje/innhold/2019/hensetting/>)

Her følger innspill til planarbeidet fra Søndre Finstad eneboligfelt:

- Svært store arealer i Ski syd inngår i planområdet. Det er viktig med en **mer konkret avklaring av hvilke deler av planområdet som blir berørt**. Dette er uklart i informasjonen som foreligger. Dette gjelder spesielt informasjon knyttet til plassering av hensettingsanlegget for tog. I tidligere dokument med tittel: «Østfoldbanen Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje, Planinitiativsak Ski kommune» (Dok.nr: MIP-00-A-01702; datert 07.11.2018) ble det påpekt at Bane Nor ville gå videre med utredning av to av opprinnelig 10 alternativer. Disse var alternativ 3 (Kjølstadskogen) og alternativ 10 (Hagelunden – under bakkenivå). I det siste varselet om oppstart av planarbeid, inkluderer planområdet (basert på skissert området i kart) **områder som tidligere ble forkastet** (bl.a. alt. 1 Finstad sør). Informasjon om årsak til at områder som tidligere ble ansett som uegnet nå er inkludert i planområdet foreligger ikke. **Korrekt og entydig informasjon er ikke gitt i saken. Det forventes at Bane Nor går ut med entydig og riktig informasjon til alle berørte parter i det videre planarbeidet.**
- **Planområdet berører viktige natur- og friluftsområder for store deler av befolkningen i Ski syd.** Det berørte området (Finstadskogen, Holstadskogen) er det viktigste området for daglig friluftsliv og rekreasjon for alle innbyggere i Ski kommune som bor syd for Nordbyveien på hele strekningen fra Nygårdskryss/Solberg i vest til Ski sentrum i øst samt hele Eikeliområdet. Dette inkluderer flere tusen mennesker som i dag gis «kortreiste» tur- og rekreasjonsmuligheter gjennom hele året. Det er i lokalpressen hevdet at skiløyper ikke prepareres i området. Det er ikke riktig. Skiløyper kjøres opp på skogsbilveier og jorder i planområdet. Det er også et viktig moment at ny trase for E18 vil beslaglegge arealer i samme skogområder. Verdien av å opprettholde dette som et friluftsområde tett på der befolkningen bor for økt trivsel, boglede og folkehelse kan ikke undervurderes. **Disse forholdene er ikke omtalt og langt mindre blitt i hensyntatt i utredningsarbeidet.**
- I planarbeidet bør løsninger som både ivaretar behov for økt togtilbud OG sikrer **tilgang og bruk av Finstadskogen/Holstadskogen** som natur- og rekreasjonsområde utvikles. Det er ikke enten eller, men begge deler som må oppnås. Løsninger som oppfyller begge disse forutsetningene bør utredes. **Ett alternativ peker seg da spesielt ut:**
- Ved å inkludere Ås stasjon i traséen for Østre linje, kan hensettingsspor legges syd for Ås. Samtidig vil man få dekket behovet for et betydelig bedre togtilbud i Ås samt at Østre linje

får tilgang til Follotunnelen. Dette alternativet ivaretar alle viktige forutsetninger og bør utredes.

- Dersom skissert ny trasé for Østre linje opprettholdes, må trasé legges i tunnel/kulvert i område fra Ski stasjon til Hagelunden. Hensettingsanlegg, hvis plassert ved Hagelunden (se også forrige punkt), må i sin helhet legges under bakkenivå. Dette både av hensyn til jordvern, tilgang til marka fra Finstad sør samt unngå forringelse/tap av et viktig rekreasjons- og friluftslivsområde for innbyggere i Ski og Ås. Både hensettingsanlegg og togtrasé over bakkenivå i det skisserte planområdet nær Finstad syd og Follogrenda (Folloveien) ha mange uheldige konsekvenser og bør ikke utredes videre
 - Stipulert arealbruk på 300-500 mål vil hindre tilgang til marka fra Ski syd (Finstad sør)
 - Store arealer med dyrket mark vil gå tapt
 - Hensettingsanlegg vil inkludere vaskeanlegg, verksted, vedlikeholdsanlegg og generere mye støy utover selve togtrafikken. Dette vil ødelegge/forringe marka som rekreasjonsområde. Etablering av et slikt anlegg i området ved Finstad sør vil også forventes å gi betydelige støyplager for mange innbyggere som bor tett på området (Eikeliveien, Finstad sør, Follogrenda)

Vi mener at innspillene gitt over i for liten grad har blitt vektlagt i det gjennomførte planarbeidet.

Vi håper på en god behandling av innspillene og at de kan bidra til en prosess som på best mulig måte ivaretar innbyggerne og deres behov for gode natur- og rekreasjonsområder nær Ski tettsted nå og i framtida.

På vegne av

Søndre Finstad Eneboligfelt
v/Even Heir
Gamle Åsvei 61
1400 Ski
e-post: even.heir@nofima.no
Mob. 95925705

Ås grunneierlag

Østre linje og togparkering Ski syd - Varsel om oppstart av planarbeid -Planprogram

Ås grunneierlag er en sammenslutning av grunneiere i Ås kommune for å ivareta viltet og viltressursen i Ås kommune og blant lagets medlemmer. Et av lagets vedtatte mål er å ivareta viltet og dets leveområder i arealplansaker på lokalt og regionalt nivå. Ås kommune har og vil fortsatt ha stort utbyggingspress og laget ønsker å balansere dette på best mulig måte slik at viltet hensyntas. Innspill til arbeidet med kommuneplan, reguleringsplan etc er viktige måter og jobbe for viltets fremme.

Ås grunneierlag ønsker med dette og komme med følgende innspill til varslet planprosess:

Aktuelt området innbefatter viktige trekkveier og leveområder for Elg, Rådyr og annet småvilt. Ethvert tiltak som medfører etablering av barrierer og nedbygging av areal vil i utgangspunktet være negativt for viltet. Tiltakshaver må gjennom prosess og konsekvensutredning hensynta dette. Slike utbygginger kommer som tillegg til eksisterende barrierer, planlagte barrierer og vedtatt planer. Denne nye planen med konsekvensutredning må hensynta dette slik at helheten av alle disse tiltakene ikke ødelegger for viltet i hele området. Ås grunneierlag er bekymret for at summen av alle tiltak medfører at store deler av kommune, i praksis, mister sin verdi som leveområder for mange typer vilt. I området er det nylig vedtatt en reguleringsplan for ny E18 som gir store konsekvenser for viltet. Ås grunneierlag har i den anledning bedt om en uttalelse fra Fylkesmannen om saken. Se vedlagte brev.

På bakgrunn av det overnevnte og av hensynet til viltet må planprogrammet legge opp til en prosess som sikrer et godt grunnlag, (gjennom ny kartlegging og nye registreringer) og rett involvering av interessenter slik at eventuelle beslutninger kan gjøres på best mulig grunnlag.

Ås Grunneierlag ber om at våre innspill hensyntas og at vi blir involvert i videre prosess.

MVH

Espen Sævik

Ås Grunneierlag

Ås den 01.09.2018

Til: Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fra:

Ås Grunneierlag v/leder Espen Sævik

Konsekvenser ved etablering av barrierer for viltet i Ås Kommune.

Bakgrunn

Ås grunneierlag er en interesseorganisasjon blant Ås kommunens grunneiere for å ivareta viltet som en ressurs for lagets medlemmer og innbyggerne i Ås. Ås grunneierlag har i flere år jobbet med å ivareta viltet trekkruiter gjennom Ås i forbindelse med stor utbyggingspress fra vei, jernbane og bebyggelse. Ås Grunneierlag har gjennom møter med Ås kommune og Statens vegvesen (ny E18 Retvet- Vinterbro) forsøkt å belyse problemstillingen uten å ha fått medhold i flere vesentlige punkter som berører viltet i Ås som igjen har ført til at kjente trekkruiter og atkomster for viltet igjennom Ås har blitt bygd igjen /regulert bort.

Ås kommunen består i dag av en blanding av relativt store jordbruksarealer iblandet mindre skogområder samt noen litt større skogområder nord og sør/øst i kommunen. Innimellom dette ligger det to relativt store tettsteder, to 4 felts motorveier samt Østfoldbanen med to spor. Samlet sett finnes det gode leveområder med tette bestander av vilt herunder elg, rådyr, hare, rev, grevling, mår, mm. Som en konsekvens av pågående arealplanarbeide og utbygginger av bebyggelse, hovedveier og bane, er det etablert flere barrierer som truer viltets trekkveier og atkomst til dets leveområde

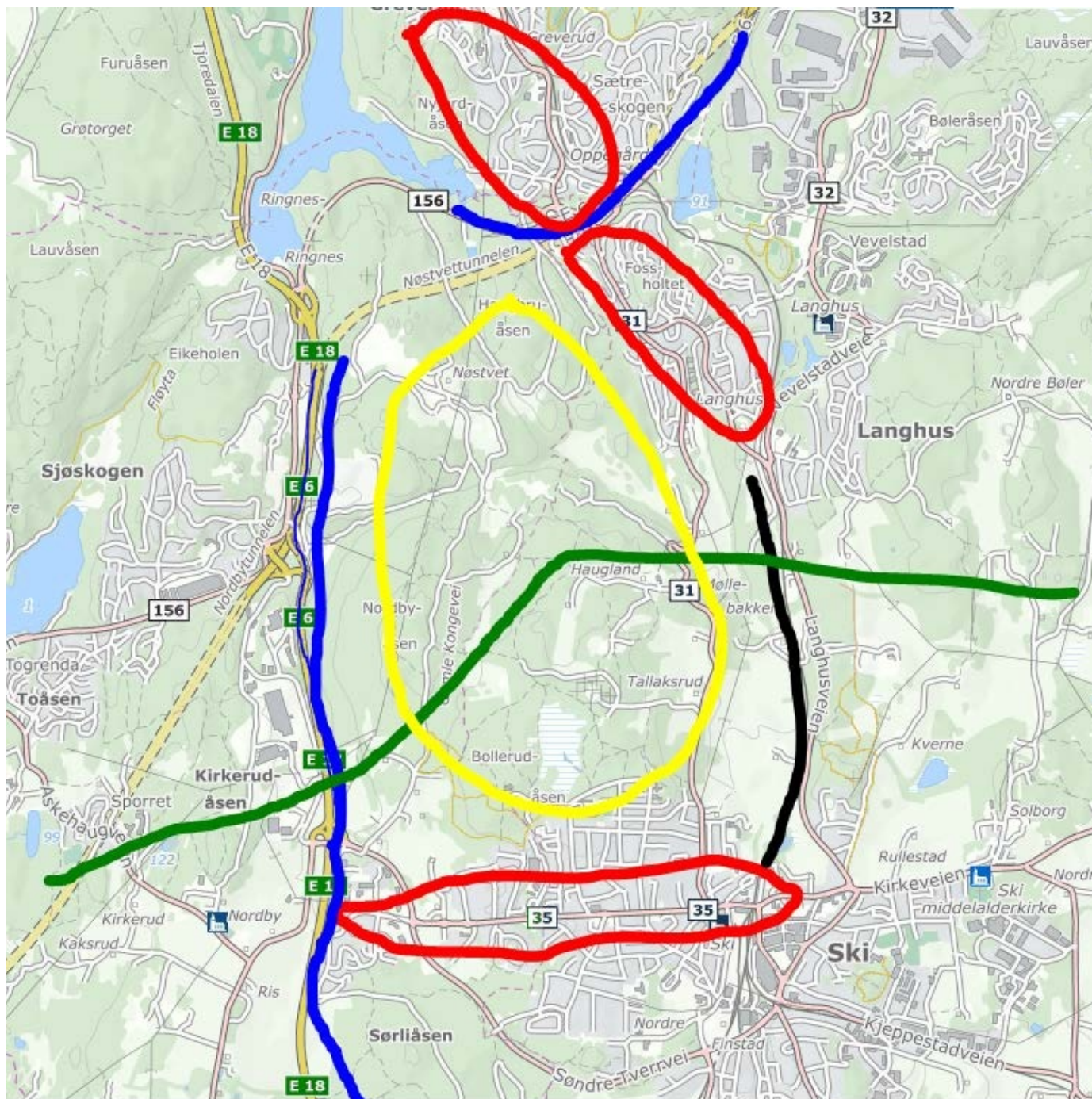
Problemstilling

Ås grunneierlag er bekymret for denne utviklingen med dens konsekvenser for viltet i vår kommunen og for hele regionen. Vi ønsker gjennom den underliggende problemstillingen, for tre konkret områder/vilttrekk, å belyse problemet samt be om en avklaring om hva som er fylkesmannens holdning til ivaretagelse av viltet i områder som er under slik utbyggingspress. Er det akseptert at kjente trekkveier tettes igjen en etter en og at leveområder for vilt på opptil 6500 daa blir avliggende igjen uten adkomst for viltet Ås kommune?

Aktuelle eksempler:

Det er tre aktuelle Leveområder/trekkruiter som vi bruker for å eksemplifisere.

1.Nøstvedtmarka Nord i Ås kommune. . Arealet er begrenset av E18 i Vest (Nygårdskrysset til Ringnes), Gjersjøen i Nord, Busterudfeltet i Ski og Østfoldbanen i Øst, Ski sentrum med tilhørende tettbebyggelse i Ås mot syd til Nygårdskrysset. Området har i dag rik bestand av elg, rådyr, småvilt samt innslag av gaupe. Arealet inngår som en større Øst/vest korridor for viltet i hele Folloområdet, nord for tettstedet Ski. Se Kart.



Kart over Nøstvedtmarka med barrierer og leveområder/trekkruer. Blå strek indikerer eksisterende eller planlagt viltgjerde, Rød strek indikerer området som er tettet igjen som følge av tettstedsutvikling, Svart strek indikerer Østfoldbanen med tilhørende Follobane samt fare for oppsetting av gjerde mot spor. Grønn strek indikerer kjent trekkruer for viltet. Gul strek indikerer leveområdet for viltet i Nøstvedtmarka.

I vest er det pr dags dato ikke satt opp viltgjerde mot E18. I ny gjeldende reguleringsplan fra 2016 er veien utvidet til 4 felts motorvei, uten kryssingsmuligheter/viltovergang for viltet. På vestsiden av ny planlagt E18 er det i vedtatt planer tettet igjen med næringsområde. Dette området er enda ikke ferdig utbygd. Foreløpig er det fortsatt en korridor på rundt 200 meter som kan bli en god viltkorridor.

I nord ender trekkveien over Langslora rett i boligområdet på Myrvolltoppen. Her har det vært diverse konflikter med elg i havene sist vinter.

Mot sør er det et tettet igjen med bebyggelse uten at det er satt av korridorer for viltet mot Holstadmarka i sør.

Mot øst grenser området inn mot Østfoldbanen som er under utbygging med ny Follobanen. Det er ikke enda satt opp viltgjerde langs Østfoldbanen men Grunneierlaget er bekymret for at BaneNor i senere fase vil etablere gjerde langs banen som i praksis stenger for trekk over banen.

Samlet sett anser grunneierlaget det som uheldig at viltet i Nøstvedtmarka blir hensyntatt tilstrekkelig i forbindelse med planprosesser og pågående utbygginger, da hvert planprosess og vedtak ikke ivaretar helheten og leveområdet sett under ett. Om det etableres viltgjerde langs Østfoldbanen og på ny E18 kan viltet kun trekke inn og ut av Nøstvedtmarka ved å svømme over Gjersjøen.

Utdrag av Ås grunneierlags merkand til ny E18 Retvedt Vinterbro.

Viltovergang nord for Nygårdskrysset

Ny E18 vil gi en ca 7 km lang barriere, fra Haugerud til Nøstvedttunellen, med kun en viltkrysning. En strekning på 7 km bør minimum ha 2 krysningspunkt, en hver 3.5 km for å ivareta alle viltet i området. Det er viktig å merke seg at dette ikke kun gjelder elg men alle viltarter. Videre er det usikkert om det er mulig for viltet å krysse ved Nøstvedttunellen der E18 og E6 skaper en felles barriere. Neste viltkrysning vil da være ved Pinnåsen miljøtunnel over E6 (ved Assurtjern i Oppegård kommune) en strekning på totalt 14 km.

Jfr deres Kap 6.1.6 heter det:

Konsekvensene for elg ved å utelate en viltkryssing ved Nygård, er at øst-vesttrekket stenges ved Nygård. Det vil imidlertid fortsatt være mulighet for utveksling øst-vest via Ris viltovergang, og i nord, utenfor plan området, ved Pinnåsen miljøtunnel over E6 (ved Assurtjern i Oppegård kommune).

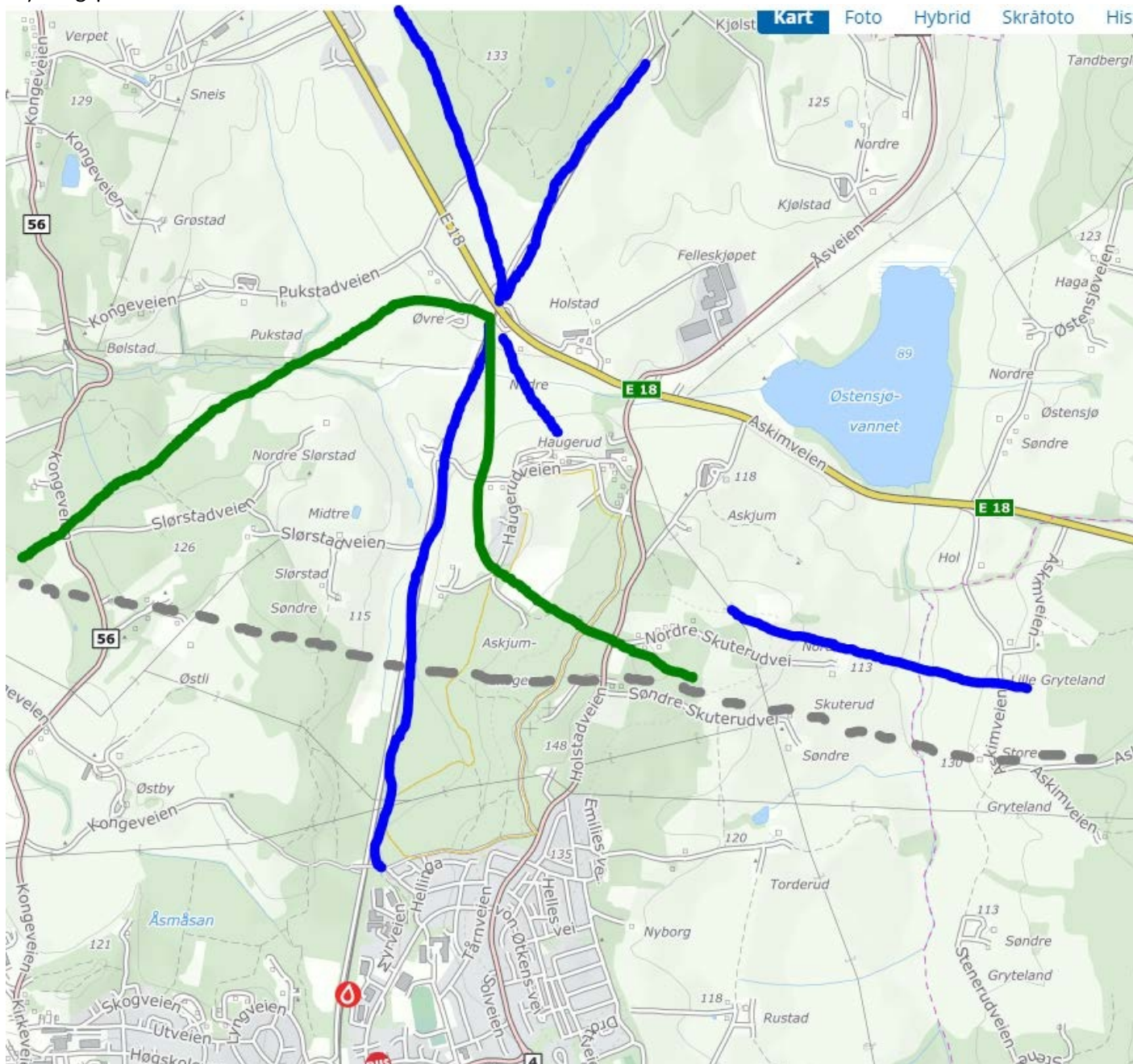
Og jfr deres kap Kap 7.4.1:

*Både på grunn av bebyggelsestettheten i området (høy menneskelig aktivitet) og nærheten til tekniske installasjoner. Samtidig antas det at dyr som trekker på Sneissletta i stor grad kan bruke Ris viltovergang pga relativt kort avstand mellom trekkene (1,4 km)
, jf kapittel 6.1.6*

Vi kan ikke se at dette er riktig. Det er påstått at viltet i Nøstvedt marka vil utveksle øst/vest via Ris Viltovergang. For å komme dit må viltet gjennom et nord/sør trekk ved Bamsebu som i praksis er stengt. Dette betyr at vilt i Nøstvedtmarka i praksis er innestengt og at ny E18 medfører at dette leveområde for flere viltarter vil bli betydelig redusert/ødelagt.

2.I forbindelse med planlegging av ny E18 litt lenger sør skal ny E18 og Jernbanen krysse ved rett nord for gamle Holstad skole. I forbindelse med denne utbyggingen står man også her i fare for å tette igjen en viktig øst/vest rute for viltet. Ny Motorvei vil bli bygget med viltgjerde. Da værende

Jernbaneverket etablerte, uten ytterligere vurdering, gjerdet på to sider av Østfoldbanen, på strekningen Bølstadbekken til Ås stasjon, medførte dette at kryssningen Øst/vest ble flyttet helt øst ved Bølstadbekkenbro og det er usikkert om viltet benytter dette krysningspunktet. I det ny E18 skal etableres i samme området er Ås grunneierlag bekymret for at også dette krysningspunktet vil bli ødelagt og at øst/vest trekket her vil opphøre. Det er ikke lyktes å få svar på hvordan krysningspunktet ved Bølstadbekken/Bølstadbekken Bru/Ny E18 skal utformes slik at krysningspunktet ivaretas. Se Kart



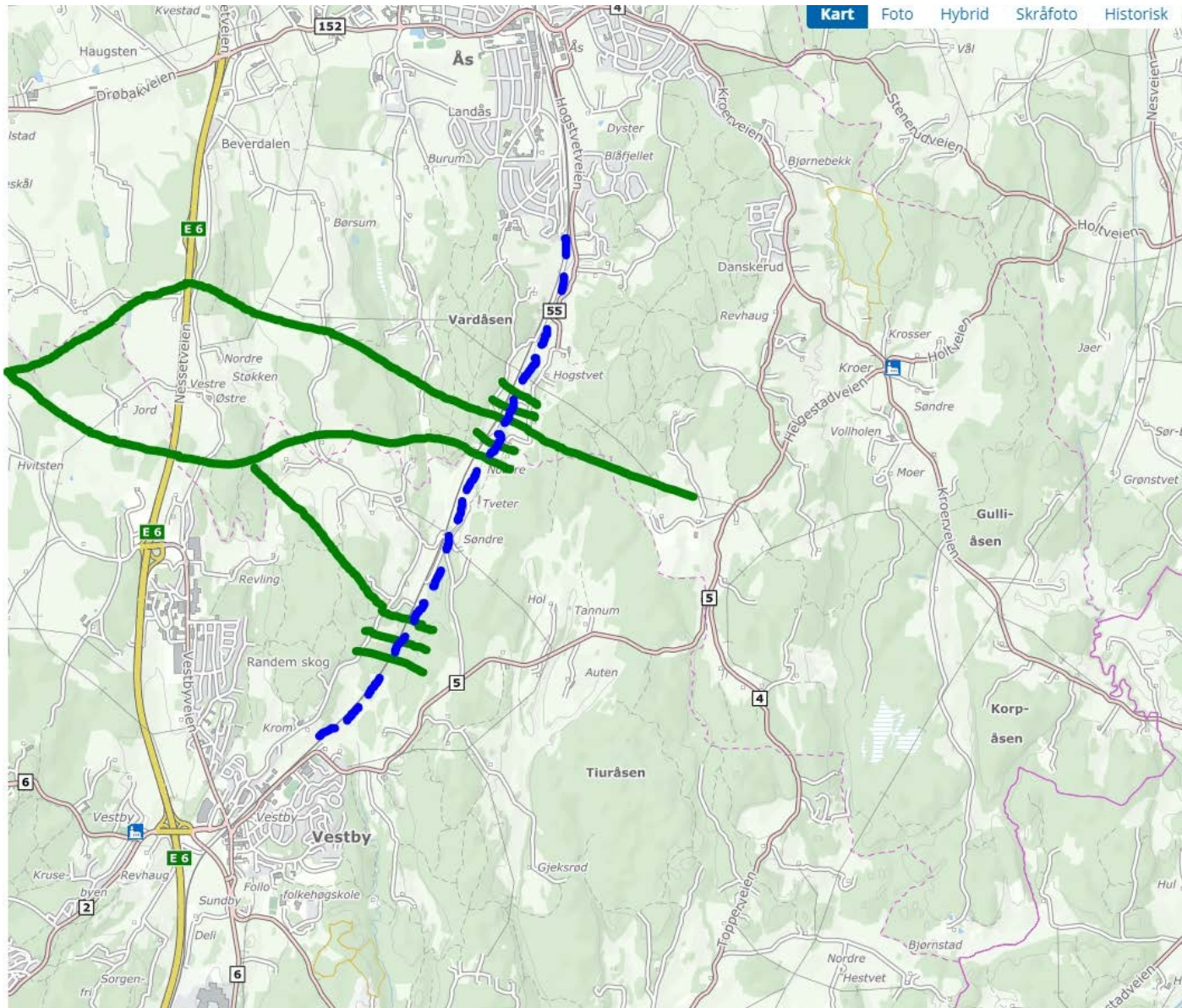
Kart over kryssningspunkt ved Bølstadbekken med barrierer og trekkruiter. Blå penn indikerer eksisterende eller planlagt viltgjerde, Grønn penn indikerer kjent trekkroute for viltet. Grå stiplet linje indikerer opprinnelig trekkroute før etablering av gjerde på Østfoldbanen.

Utdrag av Ås grunneierlags merknad til ny E18 Retvet- Vinterbro.

Ny E18 vil komme tett inntil dagens jernbane ved Bølstadbekken. Etter at det ble etablerte tosidig gjerde langs jernbanen mellom Ski og Holstad har viltet kun et mulig krysningspunkt for jernbanen og det er under Bølstadbekken bru. ÅS

grunneierlag ber igjen Statens vegvesen om å vise hvordan dette viktige Øst /vest krysningspunktet skal fungere når ny E18 legges tett inntil jernbanen på dette punktet.

3. Mellom tettstedene Ås og Vestby er det en meget viktig trekkroute over Østfoldbanen. Om denne strekningen tettes igjen, med gjerde langs Østfoldbane, på samme måte som skjedde mellom Bølstadbekken og Ås sentrum vil nok et viktig trekkroute øst/vest tettes for viltet i Ås og Follo. Se Kart



Kart over trekkroute mellom Ås og Vestby med barrierer og trekkruer. Blå stiplet linje indikerer mulig viltgjerde langs Østfoldbanen. Grønn penn indikerer kjent trekkroute for viltet.

Oppsummering

Ås grunneierlag er bekymret for utviklingen for viltet i vår kommunen og ser at økt utbyggingspress og stadig flere barrierer uten tilstrekkelig viltkryssninger, kan medføre at leveområder for viltet går tapt ved at kjente trekkruer stenges/bygges igjen. Det er særlig mangler i helhetlig vurderinger av konsekvenser av mange, større og mindre, arealinngrep som bekymrer oss. I vår dialog med Ås kommunen og Statens vegvesen opplever vi at aktørene ikke makter eller ønsker å ivaretar helheten for å sikre viltets leveområder i kommunen. Vi ber Fylkesmannen om en vurdering av det overnevnte

problemstillingen. Ved behov stiller vi gjerne opp i et møte for å avklare evt problemstillinger. Ås kommune har igangsatt et arbeid med en plan for naturmangfold. Dette er i utgangspunktet bra men Ås Grunneierlag ber allikevel Fylkesmanne vurdere overordnede problemstilling da det er avgjørende for å komme i grep vedrørende pågående utbygginga av E18 på strekningen Retvet-Vinterbro samt pågående utbygging av næringsområder i Nordby.

Mvh

Espen Sævik

Leder i Ås Grunneierlag.

Innspill detaljregulering ny østre linje og hensetting fra Holstadmarka Grunneierlag:

- Tar mye dyrket mark både i linje og hensetting. Foreslått hensetting i Holstadmarka (Kjølstadskogen) og ny østre linje berører skifter med meget høye avlingspotensiale. Er tatt avlinger på mellom 800-1000 kg pr dekar på disse skiftene, noe som er helt i Norgestoppen. (Dokumentasjon kan ettersendes hvis behov).
- Både Ås og Ski kommune har en 0-visjon på tap av dyrket mark i forbindelse med utbygging. Hvor skal Bane Nor finne erstatning for dette?
- Planlagt hensetting i Holstadmarka (Kjølstadskogen) berører nesten utelukkende dyrkbar mark med høy bonitet.
- Det hevdes at hensetting i Holstadmarka (Kjølstadskogen) kun berører 20 daa dyrket mark. Dette er ikke riktig. Det resterende arealet som blir liggende mellom ny E18 og hensetting vil pga arrondering ikke lenger være drivverdig. Anlegget vil derfor i praksis beslaglegge mellom 40-50 daa.
- Kulturlandskapet ødelegges så fremt ikke store deler av ny toglinje og hensettingsanlegg legges under bakken.
- Det blir hevdet i silingsrapporten at det kan være mulig å videreføre ett spor sørover fra den sydlige enden av hensettingsanlegget i Holstadmarka (Kjølstadskogen), og inn på vestre linje. På grunn av høydeforskjell er ikke dette fysisk mulig med mindre hensettingsanlegget blir lagt under bakken, eller i en stor skjæring i dette området.
- Konsekvenser som ikke er verdsatt i kr blir i liten grad hensyntatt. Dette gjelder i hovedsak tap av dyrket mark, tap av dyrkbar mark, ødeleggelse av kulturlandskap, bevaring av naturtyper og arter, støyhensyn, kulturminner og miljø. Hadde disse vært verdsatt korrekt hadde både tunneller og hensetting under bakken blitt sett på som billig.
- Holstadmarka (Kjølstadskogen) er tur og rekreasjonsområde for en stor befolkning både i Ås og Ski.
- Er pendlerfrekvensen på østre linje av en slik størrelse at den gigantiske investeringen kan forsvares?
- Store deler av Holstadmarka (Kjølstadskogen) ligger innenfor en radius på 2,5 km fra Ski stasjon, som er definert som ett nasjonalt knutepunkt. Er det riktig å benytte seg av disse arealene til hensetting av tog når vi vet at det er innenfor denne radiusen kommunene er pålagt å planlegge utvikling?
- Har Bane Nor en skjult agenda ved å legge hensettingsanlegget så nære ett nasjonalt knutepunkt? Ser de for seg at dette kan selges til en meget høy pris om noen år, på samme måte som de planlegger å selge unna anleggene sine sentralt i Oslo.
- Planlagt hensetting i Holstadmarka (Kjølstadskogen) berører en meget sårbar rødlistet salamander og andre verdifulle kulturminner.
- De fleste negative konsekvensene relatert til de ikke verdsatte konsekvensene forsvinner ved å legge ny østre linje og hensetting lavt og i hovedsak under bakken. Har Norge som nasjon råd til ikke å ta hensyn til dette når løsningen er så åpenbar?

Mvh

Casper Hoelstad

Leder Holstadmarka Grunneierlag.

Fra: Thorvald Sverdrup <tsverdrup@me.com>

Dato: 27. mai 2019 kl. 00:48:50 GMT+3

Til: asplanviak@asplanviak.no

Emne: Østre linje/togparkering Ski syd

Innspill vedrørende Østre Linje - togparkering Ski syd

Holstadmarkas venner frykter at dette er bare begynnelsen:

- At BaneNor sin strategi er å få inn foten nå - for senere å utvide omfanget
- Det er verdt å merke seg at det i 1. runde var planer om togparkering for 95 tog, senere 40+15 og nå 30
- At BaneNor ikke dokumenterer alternativ lokalisering for alle disse plassene skaper tvil om hva som blir det neste
- At det blir som ved Åsland - først litt - og så mer og mer. Ref. artikkel i DN den 26. mai 2019

Utpressing fra BaneNor:

At Ås ikke vil få flere avganger om ikke togparkering i Holstadmarka tillates er et direkte useriøst utspill fra BaneNor sin prosjektleder

- Skal sentrale Holstadmarka virkelig være togparkering for tog som starter pendelen lenger syd?
- Hører ikke togparkering hjemme lengst ut på pendelen - med redusert tomtogkjøring?

Holstadmarkas venner forventer:

1. At eventuell ny Østre Linje og eventuell togparkering legges under bakken
2. At tog som frekventerer Østre linje parkeres lengst ut på pendelen - og ikke i sentralt beliggende Holstadskogen
3. At tog som frekventerer Vestre linje parkeres lengst ut på pendelen - og ikke i sentralt beliggende Holstadskogen
4. At detaljplanens omfang reduseres

Sist, men ikke minst forventes at ny Østre Linje kommer til gjennomføring kun om prosjektet viser god samfunnsøkonomisk lønnsomhet i en kalkyle som og setter verdi på de omfattende negative skadevirkningene.

En bærekraftig kalkyle forventes - som inneholder verdien av marka og kulturlandskapet. Svært mange mennesker er berørt.

For Holstadmarkas venner
Thorvald Sverdrup

Thorvald Sverdrup	Mobil	+47 480 78 240
Riis Gaard	Telefon	+47 64 94 62 75
Kongeveien 197	E-post	tsverdrup@me.com
NO-1407 Vinterbro		www.riisgaard.no

Høringssvar som gjelder «Østre linje og togparkering Ski syd – Varsel om oppstart av planarbeid» tilsendt fra Østre linje grunneierlag i Ski og Ås kommuner.

Østre linje grunneierlag i Ski og Ås kommuner, heretter kalt grunneierlaget, sender med dette vårt høringssvar i forbindelse med saken. Grunneierlaget er dypt bekymret for konsekvensen for dyrket mark, kulturlandskap og miljø som følge av Bane NORs planer om ny planskilt påkobling østre linje og togparkering syd for Ski.

Rutemodell 2027

Motivasjonen for utbygningen ny avgreining østre linje er at det etter 2027 er kapasitetsutfordringer på Ski stasjon. Dette stiller grunneierlaget seg undrende til og viser til Jon Hamres rapport «Østre linjes forbindelse til Oslo». Rapporten viser at det er jernbaneteknisk fullt mulig å fremføre togene fra eksisterende østre linje inn i Follobanetunellen også etter 2027 og for fremtiden.

1. Det midlertidige vendesporet som er bygget langs vestre linje syd for Ski stasjon forsterker muligheten for en fleksibel løsning på Ski stasjon ytterligere og representerer en kapasitetsreserve. Vil Bane NOR planlegge for at dette anlegget blir en permanent del av Ski stasjon?
2. I planinitiativet er det henvist til forliket som ble inngått i forbindelse med reguleringsplan for Ski stasjon. Her er det beskrevet at østre linje skal ha tilgang til Follobanen. Dette kravet innfris ved rute- og sporplanen for Ski stasjon som beskrevet i rapporten til Jon Hamre (mai 2019). Bane Nor må redegjøre for hvorfor det eventuelt likevel er behov for å bygge planskilt påkobling for østre linje og ny linje fra Ski til Kråkstad.

Rapporten følger vedlagt.

Tilbakemeldinger vedr. linjeføringene.

Grunneierlaget vil presisere at vi på nåværende tidspunkt, før 26.5.19, ikke har sett tegningene for Ø2 høy og lav. Vi har derfor ikke fått studert tegningene for nærmere. Vi imidlertid tidligere forelagt at Ø1+2 HØY vil gå i dagløsninger med tilhørende skjæringer og fyllinger. Vi legger derfor dette til grunn for høringssvaret.

Ø1 Høy og Ø2 Høy – Linjeføring

Linjeføring i terrenget fra Ski til Kråkstad:

- **Dyrket mark**
 1. Uakseptable konsekvenser for dyrket mark i både Ø1 HØY og Ø2 HØY.

2. Vi ber BN beskrive konsekvenser alternativene har for alt areal langs linjen. Inkludert skjæringer, drift- og servicefunksjoner slik at alle konsekvenser ved linjeføringene blir avdekket.
3. Det har vært hevdet at bruløsninger over dyrket mark er en skånsom fremgangsmåte som ikke påvirker landbruket negativt. Dette stemmer ikke, konstruksjonene vil forhindre lys og vann både under også langt utenfor linjen og redusere avlingen i det samme området. Bane NOR må beskrive alle påvirkninger ved både høye og lave brukonstruksjoner og regne på hvor stort areal som får redusert eller ingen avling som følge av tiltaket.
4. På hvilken måte skal linjeføringene ivareta Stortinget og Ski/Ås kommuners visjon om jordvern?
5. Hvordan skal KUVens følgende krav ivaretas ved Ø1 og Ø2 i høye alternativer;
 - «Ikke tap av dyrket mark»
 - «Ikke forringe kulturlandskapet»
 - «Skal bevare naturtyper og arter
 - «Skal ta hensyn til støy»
 - «Bevare kulturminner og miljø»

Grunneierlaget krever at disse bør kravene ikke vektles mindre enn «bør» kravet om en tidsbesparelse for reisende fra østre linje.

- **Kulturlandskap**

1. Hvordan skal dette alternativet ivareta kulturlandskapet; Rapporten «Kulturlandskapet i Follo – registrering og verdivurdering» slår fast at dette landskapet er av høy nasjonal verdi og hvor det i tillegg påpekes at dette er et sammenhengende gammelt kulturlandskap/jordbruksareal mellom middelalderkirkene i Ski og Kråkstad.
2. Skjæringene vil innebære irreversibel endring av dette landskapet, med bosetninger fra minst jernalder. Hvilke tiltak vil Bane NOR iverksette for å minimere skadene på kulturlandskapet?

- **Vilt**

- Hvordan skal Bane Nor ivareta det viktige vilttrekket ved Haglunden og videre langs østre linje ved et hensettingsanlegg i dagen og østre linje i høy skjæring med gjerder?
- Det er også mye vilttrekk over jordbruksarealene i området og på tvers av de planlagte linjeføringene i Ø1 og 2. Hvordan skal Bane Nor ivareta dette langs hele traseen?

Ø1 Lav og Ø2 Lav - linjeføring

Grunneierlaget stiller seg positive til at Bane Nor har planlagt for tunnel fra vest for Haglunden til øst for Engsbekken. Grunneierlaget mener at dersom man legger de planlagte skjæringene øst for Engsbekken mot Kråkstad i løsmassetunnel/kulvert vil dette ivareta grunneierlagets og KUVens krav til jordvern og kulturlandskapsvern. Bane Nors representanter bekreftet under befarings med grunneierlaget 23.04.2019 i det aktuelle området at løsmassetunnel/kulvert er teknisk fullt ut mulig.

1. Grunneierlaget ber Bane Nor utrede LAV med løsmassetunnel/kulvert syd eller øst for Vang gård til bekken mellom Sigtun og Vang.

2. Grunneierlaget ber Bane Nor om at det utredes løsning under jord for nordgående retning fra Kjølstad til påkoblingen til vestre linje.
3. Grunneierlaget mener det ligger godt til rette for at man kan bruke løsmasser fra prosjektet til å heve terrenget der hvor overdekningen på en løsmassetunnel/kulvert ikke naturlig tillater dette. Vi ber Bane NOR utrede alternativer for dette.
4. Konsekvenser for kulturlandskapet, miljøet, jordtap og vilt vil i stor grad ivaretas ved bruk av løsmassetunnel/kulvert. Tilbakefylling av masser rundt kulverter og forming terrenget for etterbruk som jordbruksareal vil være en bærekraftig og miljøvennlig håndtering av løsmasser. På denne måten vil behovet for å lage «nyjord» andre steder enn i linja bli redusert. Grunneierne ønsker å bistå med å finne gunstige løsninger for overdekning av kulvertløsninger.
5. Hvordan skal KVVUens følgende krav ivaretas ved Ø1 og Ø2 i lave alternativer;
 - «Ikke tap av dyrket mark»
 - «Ikke forringe kulturlandskapet»
 - «Skal bevare naturtyper og arter
 - «Skal ta hensyn til støy»
 - «Bevare kulturminner og miljø»

Grunneierlaget krever at disse bør kravene ikke vektles mindre enn «bør» kravet om en tidsbesparelse for reisende fra østre linje.

Togparkeringsanlegg

1. Grunneierlaget ser positivt på at arealbehovet til hensetting er redusert. Alternativ for hensetting H1 er ikke med i planområdet og grunneierlaget ber om at dette tas inn i planområdet slik at det kan fullt ut konsekvensutredes samtidig med Haglunden. Vi kan vanskelig se at denne prosessen kan videreføres uten at det blir tatt med videre til reguleringsbehandling. Vi støtter Bane NORs alternativ H1, da dette vil gi klart minst ulempe for jordbruk, miljø, landskap, og vilt.
2. Hensetting i dagen i Haglunden vil skape en barriere for viltet i et viktig vilttrekk. Dette er dokumentert av Statens vegvesen i forbindelse med E18 utbygningen. Der planlegger man for en stor viltovergang ved Gryteland som skal sørge for at vilt finner vegen til Haglunden.
 - a. Grunneierlaget ber Bane NOR utrede hvilke konsekvenser et daganlegg får for viltet.
 - b. Grunneierlaget ber Bane NOR utrede hvilke konsekvenser et anlegg under bakken får for viltet. Også under jord alternativet medfører betydelig infrastruktur over bakken.
 - c. Grunneierlaget ber Bane NOR sette seg inn i Statens Vegvesens planer for å ivareta viltet ved Gryteland og igjennom Haglunden.
 - d. Hvilke konsekvenser vil hensetting i Haglunden ha for Statens Vegvesen sine planer for å ivareta dette viktige vilttrekket?
 - e. Grunneierlaget ber Bane NOR utrede hvordan H2+3 vil påvirke fugle -og arts mangfoldet i området rundt Østensjøvannet.
 - f. Grunneierlaget ber Bane NOR utrede hvordan man skal forhindre avrenning til Østensjøvannet.
 - g. Grunneierlaget ber Bane NOR utrede konsekvensene av hvordan et eventuelt utslipp fra anlegget vil påvirke Østensjøvannet, fugleliv, arts mangfold og vilt. Eksempelvis kjemikalier fra vasking etc.

- h. Grunneierlaget ber Bane NOR utrede nødvendige tilkomstveier til anlegget og med tilhørende konsekvenser for nærområdet.

Oppsummerende konklusjon til togparkeringsanlegg:

Grunneierlagets konklusjon i denne saken er at Bane NOR tar Jon Hamres rapport til etterretning og skrinlegger ny avgreining til østre linje. Hensettingsanlegget langs vestre linje bør prioriteres slik Bane NOR har skissert i H1. Grunneierlaget finner argumentasjonen mot hensetting i Holstadskogen tendensiøs og oppkonstruert. Ut ifra et landbruksfaglig ståsted er dette det mest bærekraftige alternativet for samfunnet av de ulike hensettingsalternativene.

Grunneierlaget består av følgende grunneiere:

- Jenny Langseter
- Anette Bøen Sigtun
- Bente Hansen
- Bjørn Færgestad
- Bård Normann Andersen
- Dag Aalerud
- Edvard Thirud
- Erling Berger
- Frøydis Hardeng
- Harald Eckbo
- Heidi J. Andersen
- Inge Saltvoll
- Jan Berger Lorentzen
- Kristine Rogstad
- Kristian Prestrud
- John Ivar Bjoner
- Jørg Kristian Røde
- Kari Mette Prestrud
- Kjell Normann Andersen
- Per Kristian Høyum
- Petter Sparre Mehren
- Ragna Kirkeby
- Reidar Smestad
- Tore Moksnes
- Marit Skuterud Vennatrø
- Kjell Sæter

Østre linjes for⁰⁴²bindelse til Oslo

Rute og sporplan for Ski stasjon som gjør ny avgrensning til Østre linje
unødvendig

Sparer staten for 2-3 mrd kr i investeringer



Trafikkonsept
Mai 2019

Grunneielaget langs Østre linje i Ski og Ås er et grunneierlag som ble etablert i 2015 for å ivareta grunneiernes interesser i forbindelse med planlegging av **nytt jernbanespor** for Østre linje syd for Ski til Kråkstad, samt å ivareta grunneieres interesser i forbindelse med planleggingen av et **hensettingsanlegg** for tog i samme område (syd for Ski).

Innhold

Innledning - Sammendrag	5
Ruteplan 2027 og Ruteplan 2033	6
Del 1	
Ruteplan 2027	7
Linjeskjema: Linjer og frekvenser	7
Rutetekniske planforutsetninger	8
Tabell: Nordgående rutemodell	8
Tabell: Sørgående rutemodell	8
Rutemodell Follobanen og Østfoldbanen 2027	9
Tabell: Nordgående rutemodell	9
Tabell: Sørgående rutemodell	9
Rutemodell Follobanen – Ski – Østre linje	10
Tabell: Rutemodell og kryssingsplan Østre linje	10
Sporplan Ski stasjon R 2027	11
Sporplan: Nye Ski stasjon	11
Trafikkperiode: Grunnrute	12
Tabell: Grunnrute og vendeplan for L 2 på Ski stasjon	12
Tabell: Grunnrute Østfold – Oslo R 2027	13
Tabell: Grunnrute Oslo – Østfold R 2027	14
Sporplan Ski grunnrute	15

Innhold

Trafikkperiode: Rushtidene	18
Tabell: Tog fra Oslo til Østre linje i morgenrush	18
Tabell: Morgenrush Østfold – Oslo	19
Tabell: Morgenrush Oslo – Østfold	20
Sporplan Ski morgenrush	21
Tabell: Ettermiddagsrush Oslo - Østfold	24
Tabell: Ettermiddagsrush Østfold – Oslo	25
Sporplan Ski ettermiddagsrush	26
Analyse – Tiltak	29
Utviklingen av Østre linje	30
Grafisk rute : 30 minutters trafikk på Østre linje	30
Langsiktig utvikling av jernbanen	31

Innledning – Sammendrag

046

Oppdraget

Grunneierlaget langs Østre linje har gitt Trafikkonsept i oppdrag å finne en spor og ruteteknisk løsning for togtrafikken mellom Ski stasjon og Østre linje som tar bort behovet for å bygge en ny avkjøring mellom Ski og Kråkstad. En ny avkjøring vil bety nedbygging av dyrket mark og delte gårder. I tillegg koster tiltaket 2-3 000 millioner kr.

Bakgrunn

Utbyggingen av Follobanen og utformingen av nye Ski stasjon har skapt et behov for ny avkjøring til Østre linje. Den nye stasjonen bygges lengre sør enn dagens stasjon slik at dagens avkjøring til Østre linje blir liggende nord for de nye sporene (spor 1-4). Dagens stasjon er tenkt som endestasjon for L 2 slik at sporene (spor 5-6) her er blokkert av tog som skal snu.

Endret stasjonskonsept

Østre linjes tog må bruke spor 5, og 6 i avvik, hvis eksisterende infrastruktur skal brukes videre. Det betyr at L2 må bruke sporene 1-4 i snuoperasjonen. Hvordan dette kan gjøres beskrives i denne planen.



Ruteplan 2027

047

Jernbanedirektoratet har laget ruteplan 2027 med en rekke målsetninger for tilbudet. Denne planen tar utgangspunkt i disse tilbudsåmålene og har materialisert en ruteplan som bygger på dagens fordelingsnøkkel og rutetider gjennom Oslostunnelen.

Ruteplanen gir avgangs og ankomst tider for alle tog på Ski stasjon . Det gir mulighet for å lage en sporplan som avikler trafikken på en robust måte tilpasset til at Østre linje bruker dagens avkjøring.

Planfri avkjøring til Østre linje løser problemet med at tog fra Oslo til Østre linje må krysse over motgående togvei nord for Ski. Denne planen løser problemet i rute og sporplanen. Forskjellen mellom planfri kryssing og denne løsningen er at planfritt fungerer bedre når ruteplanen har avvik. Når togene er i rute vil ingen merke forskjell.

Langsiktig utvikling av jernbanen

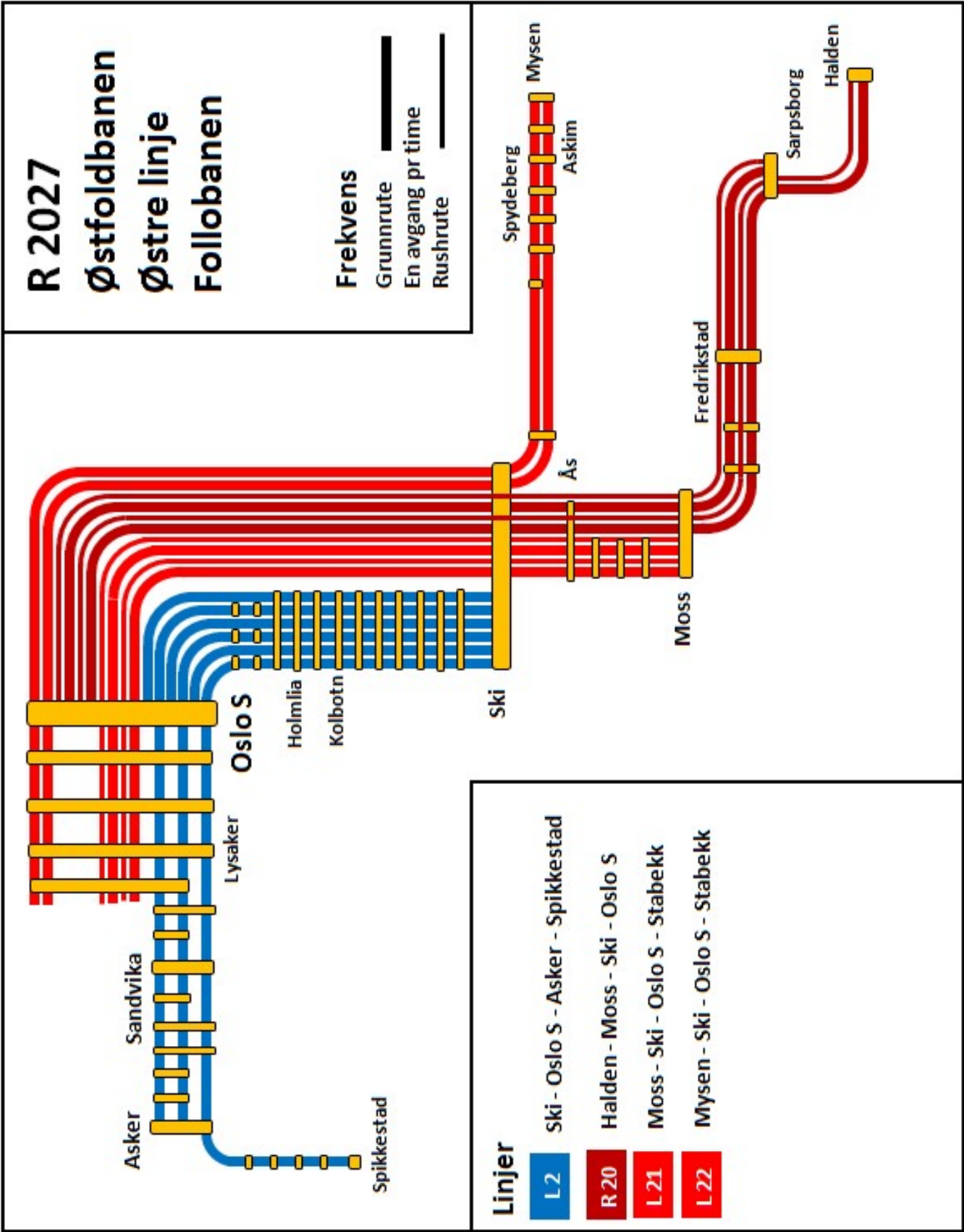
Utbygging av jernbane må ses i et hundreårs perspektiv. Det kan være et argument for å bygge planfri avkjørsel til Østre linje fordi denne planen legger noen begrensinger på full kapasitetsutnyttelse av Ski stasjon. Imidlertid kan det langsiktige perspektivet gi helt andre føringer.

På lang sikt vil utbygging av en høyhastighetsbane mellom Norge og Sverige være aktuelt. Dagens planer for Østfoldbanen (Intercity) gir en bane som ikke er egnet for slik trafikk. En høyhastighetsbane mot Sverige må derfor bygges fra Follobanen (avgrener under Vevelstad) og øst for Ski/Kråkstad.

Glomma-regionen vil med en påkopling til høyhastighetsbanen, få en ny og raskere forbindelse til/fra Oslo. Konsekvensen for Ski stasjon vil være at IC trafikken flyttes til den nye høyhastighetsbanen slik trafikkbelastningen på Ski stasjon blir mindre og enklere å håndtere. Dermed kan utbygging av ny avkjørsel til Østre linje også være unødvendig på lang sikt.

Linje og frekvensskjema R 2027

048



Rutetekniske planforutsetninger 049

Tabellene viser minutt tidene for togtrafikken gjennom Oslo over et snitt på 20 minutter.

Tidene for Flytog og 10 minutters konseptet Lillestrøm – Drammen er de samme som i dag og fullstoppende lokaltog er lagt inn med 20 minutt til/fra Lillestrøm og Ski slik Ruteplan 2027 skisserer:

Delingsmodellen gjentar seg hvert 20 minutt.

Videreføringen av dagens hovedstruktur gjør at tidene til Follobanen og den gamle Østfoldbanen er fastsatt. Det gjør at man kan forutse forutsetningene for rute og sporplanen på nye Ski stasjon.

Ruteplan 2027 fullfører 10 minuts konseptet på både direkte og fullstoppende tog i de tre hovedretningene fra Oslo. Dette er utgangspunktet for rute og sporplanen på Ski stasjon.

Tabell Nord og vestgående rutemodell gjennom Oslo

Fra Ski	36	03	46	13
Follobanen <i>kjøretid</i>	▼	11	▼	11
Østfoldbanen <i>kjøretid</i>	31	▼	33	▼
Til Oslo S	07 09	12 14 16	19 20	24 26
Fra Oslo S	11	15 17 19	21 23 25	27 29
Oslo tunnelen				
Vending Høvik	→	→	→	→
Lokaltog Asker	→	→	→	→
10 min konsept Drammen	→	→	→	→
Flytog	→	→	→	→
Fjerntog/godstog	→	→	→	→

Tabell Øst og sørgående rutemodell gjennom Oslo

Fjerntog/godstog	→	→	→	→
Flytog	→	→	→	→
10 min konsept Drammen	→	→	→	→
Lokaltog Asker	→	→	→	→
Vending Høvik	→	→	→	→
Oslo tunnelen	→	→	→	→
Til Oslo S	07 09	11 13	17 19	21 23 25
Fra Oslo S	10 11	14 15	20 21 23 24 25	
Follobanen <i>kjøretid</i>	▼	11	▼	11
Østfoldbanen <i>kjøretid</i>	33	▼	31	▼
Til Ski	44	26	54	36

Rutemodell Follobanen og Østfoldbanen 2027 050

Rutemodellen gir 6 slots gjennom Oslo for tog som bruker Follobanen og 3 slots for tog som bruker Østfoldbanen. For å skape 10 minuts lokaltog tilbud vender 3 tog pr time på Oslo S.

Rutetidene gjennom Ski viser en meget god koordinering av stoppende og direkte tog. Lokaltoget ankommer Ski 2 minutt før direktetoget, og har avgang 3 minutter etter direktetoget. Det gir en optimal omstigning mellom lokalstrekningen og togene på Follobanen.

Rutemodellen sprer trafikken på Ski slik at lokaltog kan benytte Follobanesporene 1-4 i vende-prosessen. Dette er nøkkelen til at spor 5 kan frigjøres til bruk for togene til/fra Østre linje.

Sørgående tog til Østre linje er det kritiske punktet i ruteplanen. Her er forutsetningene i rutemodellen avgang Ski mot Oslo 03-13 osv og ankomst fra Follobanen 06-16 osv.

Tabell Nordgående rutemodell

Fra Ski	03	13	23	33	43	53
Follobanen						
Oslo S	14	24	34	44	54	04
Oslo S	17	27	37	47	57	07
Lysaker	27	37	47	57	07	17
Fra Ski	06	16	26	36	46	56
Østfoldbanen	11	09	11	09	11	09
Oslo S	39	47	59	07	19	27
Oslo S	41		01		21	
Lysaker	51		11		31	

Tabell Sørgående rutemodell

Lysaker	19		39		59	
Oslo S	29		49		09	
Oslo S	31	43	51	03	11	23
Østfoldbanen	11	09	11	09	11	09
Til Ski	04	14	24	34	44	54
Lysaker	43	53	03	13	23	33
Oslo S	53	03	13	23	33	43
Oslo S	55	05	16	25	35	46
Follobanen						
Til Ski	06	16	27	36	46	57

Rutemodell Follobanen – Ski stasjon – Østre linje 051

Tabellen viser hvordan Østre linje kan integreres i rutemodellen med to avganger pr time Lysaker – Mysen. Avgangene 13 og 43 fra Lysaker valgt som utgangspunkt for ruteplanen.

Sørgående tog må redusere farten et stykke før Ski fordi toget skal krysse over motgående spor inn mot spor 5 på Ski. Det utsetter ankomsten noe som passer med avgangene i motsatt retning fra Ski til Oslo. Vi får dermed ankomst på Ski 07 og 37 som krysser rett bak avgangene 03 og 33 fra Ski. Med to minuts opphold på Ski stasjon får vi en buffertid på 6 minutt fra avgang mot Oslo til avgang mot Østre linje, noe som er mer enn tilstrekkelig.

Et naturlig kryssingsmønster for 30 minuts trafikk på Østre linje er kryssing på Kråkstad, Spydeberg og et nytt kryssingsspor øst for Askim.

Rutemodellen viser at dette mønsteret passer godt med passeringstidene på Ski stasjon for 10 minuts konseptet. Samtidig får man en optimal spredning av trafikken på spor 5

Et opphold på 2 minutt på Kråkstad for østgående tog styrker ytterlige robustheten til planen.

Lokaltog avgangene 06 og 36 mot Oslo må kjøres fra spor 6 for ikke å komme i konflikt med ankomende tog 07 og 37 fra Oslo. Det gir et vende system for lokaltogene der 2 tog pr time vender i spor 6 mens 4 tog pr time bruker spor 1-4 med uttrekk til vendesporet sør for Ski.

Tabell Rutemodell og kryssingsplan Østre linje

Lysaker	13		17		43		47
Oslo S	23		07		53		37
Oslo S	25		04		55		34
Follotunnelen	▼		▲		▼		▲
Spurveksel ca 23,3 km	35		54		05		24
Ski stasjon spor 5 24,2 km	37		53		07		23
Ski	39		52		09		22
Kråkstad	▼		▲		▼		▲
Kråkstad	44		47		14		17
Kråkstad	46		46		16		16
Spydeberg	01		31		31		01
	▼		▲		▼		▲
Askim øst (innfart E18)	16		16		46		46
Mysen	21		10		51		40

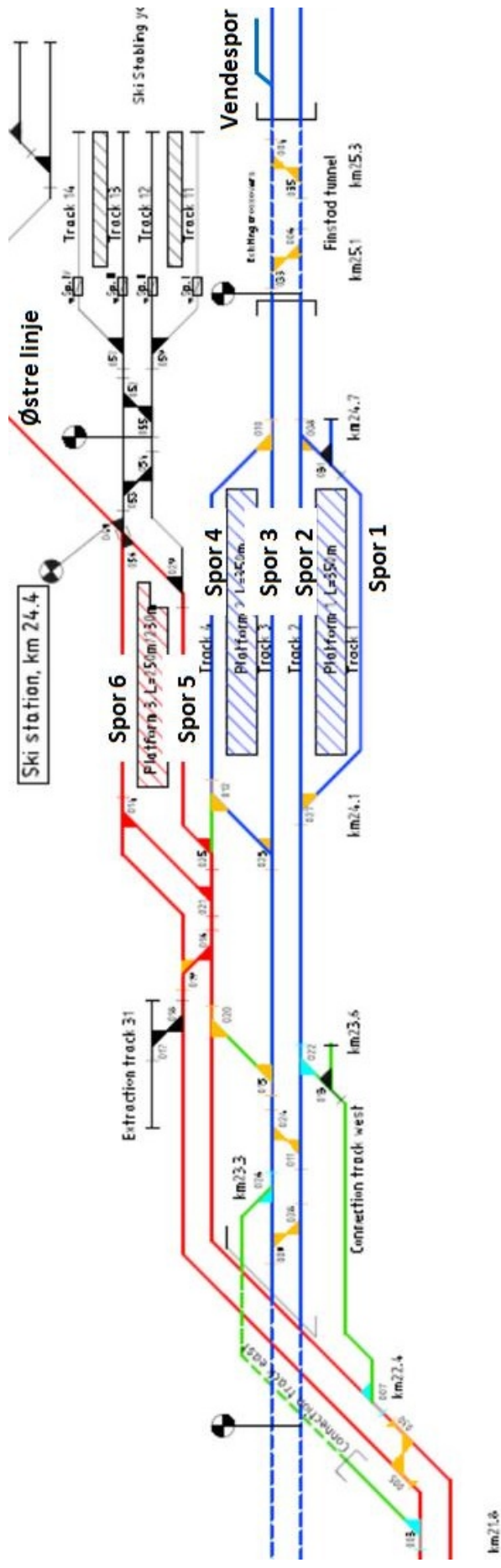
Sporplan Ski stasjon R 2027

Oppdraget for denne planen er å finne en organisering av togtrafikken over Ski stasjon som gjør bygging av ny avkjøring til Østre linje unødvendig. Det er derfor nødvendig å beskrive hver enkelt togbevegelse gjennom stasjonen for å dokumentere kjørbarhet.

Oppbygging av plan

Rutemodellen som er presentert gir minuttidene sporplanen må forholde seg til. Rutemodellen er delt inn i tre trafikkperioder; Grunnrute med godstrafikk og eget utlandstog, Morgenrush og Ettermiddagsrush. Hver periode vises med rutetabell for sørgående og nordgående trafikk mellom Lysaker og Halden, og kart over togbevegelsene på Ski stasjon oppdelt i 10 minuts bolker.

Sporplan Nye Ski stasjon



Trafikkperiode: Grunnrute

053

Grunnruten kjøres over hele dagen, gjentar seg pr time (for persontog) og er rammen for hele togruteplanen. Målsetningene for grunnruten i 2027 er 10 minutts lokaltrafikk Oslo – Ski. For tog via Follobanen er målet 30 minutts trafikk for både Regiontoget og lokaltoglinjene Moss/Mysen – Lysaker .

Trafikksystemet er delt i 10 minutts bolker med en avgang via Østfoldbanen og en via Follobanen pr bolk. Utenpå dette systemet kjører godstog, utenlandstog og innsatstog .

Tabellen viser rute og vendeplan for lokaltoglinje 2 på Ski stasjon. De 6 avgangene er delt i 3 ulike vendeplaner. 2 tog pr time vender ved plattform i spor 4 med en snutid på 13 minutter. 2 tog pr time vender ved plattform i spor 6 med avgang Oslo (06,36) samtidig som ankomst tog fra Oslo til Østre linje i spor 5 (07,37). Og 2 tog pr time ankommer i spor 1, snur på vendesporet sør for Ski og har avgang fra spor 4.

Tabell Grunnrute og vendeplan for L 2 på Ski stasjon

Lysaker	19				39			59	
Oslo S	29				49			09	
Oslo S	31		43		51		03	11	23
Østfoldbanen	Antall st.	11	09	Gods	11		09	11	09
Til Ski	04		14	18	24		34	44	54
Spor	4		6	2	1		4	6	1
Vendespor									
Spor		6	3	4		4		6	4
Fra Ski		06	09	16		26		36	46
Østfoldbanen	Antall st.	11	Gods	09		11		09	11
Oslo S		39		47		59		07	19
Oslo S		41				01			21
Lysaker		51				11			31

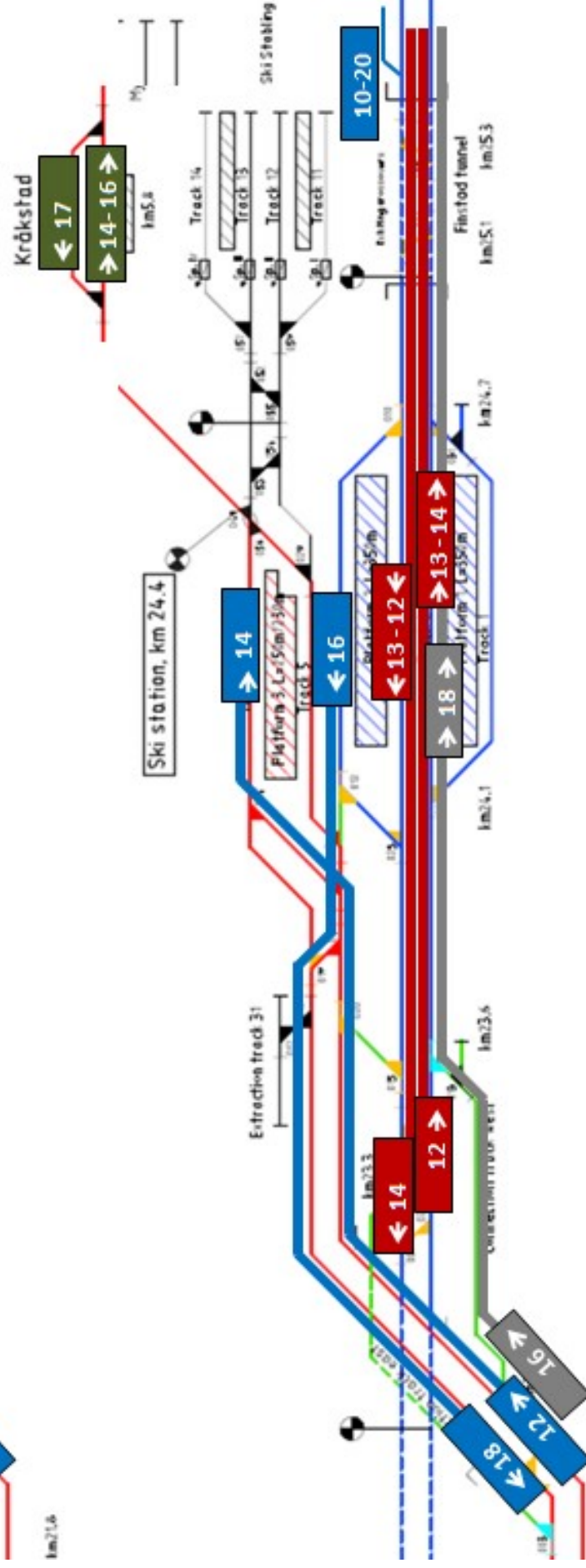
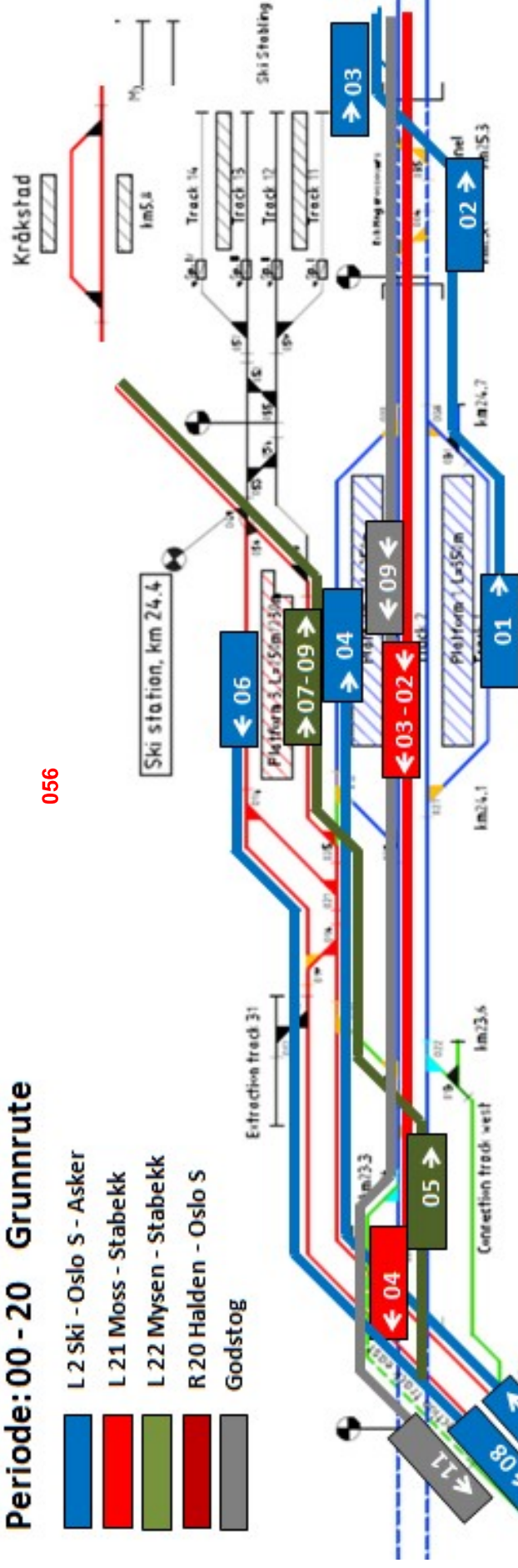
Grunnrute Oslo - Østfold RP 2027											
Linjer	R 20	L 21	L 22	Gøt	054		R 20	Gods	L 21	L 22	R 20
Lysaker		1103	1113		1133	1143			1203	1213	1233
Skøyen		1106	1116		1136	1146			1206	1216	1236
Nationalt.		1110	1120		1140	1150			1210	1220	1240
Oslo S		1113	1123		1143	1153			1213	1223	1243
Oslo S	1102	1116	1125	1129	1146	1155	1202		1216	1225	1246
Follobanen								Østfb			
Til Ski	1113	1127	1137	140	1157	1207	1213	118	1227	1237	1257
Spor	2	2	5	2	2	5	2	2	2	5	2
Ski	1114	1128	1139		1158	1209	1214		1228	1239	1258
Kråkstad			1147			1217				1247	1317
Ås	1119	1133			1203		1219		1233		1303
Vestby		1138			1208				1238		1308
Sonsveien		1144			1214				1244		1314
Kambo		1148			1218				1248		1318
Moss	1132	1152		156	1222		1232	141	1252		1322
Moss	1134						1234				1304
Rygge	1140						1240				1310
Råde	1145				1215		1245				1315
Onsøy krs	150			108	120		1252	1305			120
Seut krs	153			111	123		156	109			123
Fredrikstad	1156			1214	1226		1259	112			1326
Fredrikstad	1158			1216	1228		1301				1328
Greåker	1207				1237		1310	122			1337
Sarpsborg	1211			127			1314	127			
Sarpsborg	1213						1315				
Halden	1232			1245			1334	150			
Halden				1247							

Grunnrute Østfold - Oslo RP 2027														
055														
Linjer	L 21	Gods	R 20	L 22	L 21	R 20	L 22	L 21	R 20	Gøt	L 22	L 21	R 20	L 22
Halden														
Halden		1038	1054						1154	1215				
Sarpsborg			1113						1213	33				
Sarpsborg		1100	1114						1214					
Greåker		05	1119			1149			1219	37			1249	
Fredrikstad		12	1127			1157			1227	1244			1257	
Fredrikstad			1129			1159			1229	1246			1259	
Seut krsp		1123	32			02			32				02	
Onsøy krsp			35			1208			35	52			05	
Råde			1141			1214			1241				1311	
Rygge			1146			1219			1246				1316	
Moss			1152			1225			1252	04			1422	
Moss	1137	45	1154		1207	1226		1237	1254			1307	1324	
Kambo	1141				1211			1241				1311		
Sonsveien	1145				1215			1245				1315		
Vestby	1151				1221			1251				1321		
Ås	1156		1206		1226	1238		1256	1306			1326	1336	
Kråkstad				1217			1247				1317			1347
Til Ski	1202	1207	1212	1222	1232	1244	1252	1302	1312	20	1322	1332	1342	1352
Spor	3	3	3	5	3	3	5	3	3	3	5	3	3	3
Ski	1203	1209	1213	1223	1233	1245	1253	1303	1313		1323	1333	1343	1353
Follobanen		Øsf.b												
Oslo S	1214		1224	1234	1244	1256	1304	1314	1324	1330	1334	1344	1355	1404
Oslo S	1217			1237	1247		1307	1317			1337	1347		1407
Nationalth.	1219			1239	1249		1309	1319			1339	1349		1409
Skøyen	1233			1253	1303		1323	1333			1353	1403		1423
Lysaker	1237			1257	1307		1327	1337			1357	1407		1427

Periode: 00 - 20 Grunnrute

056

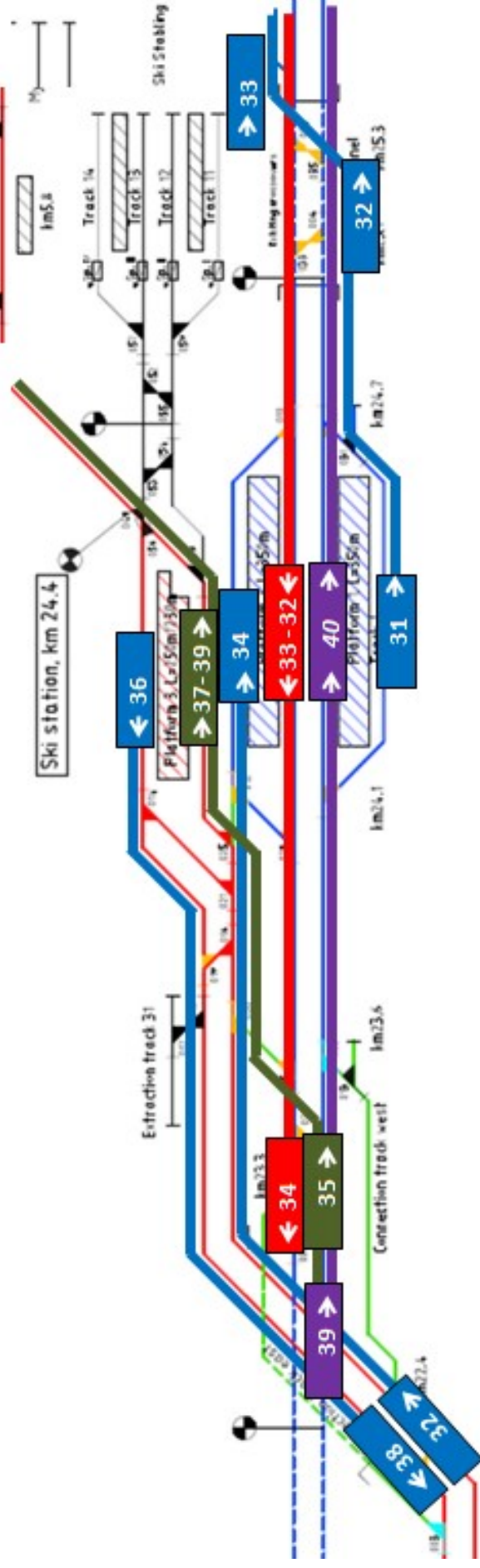
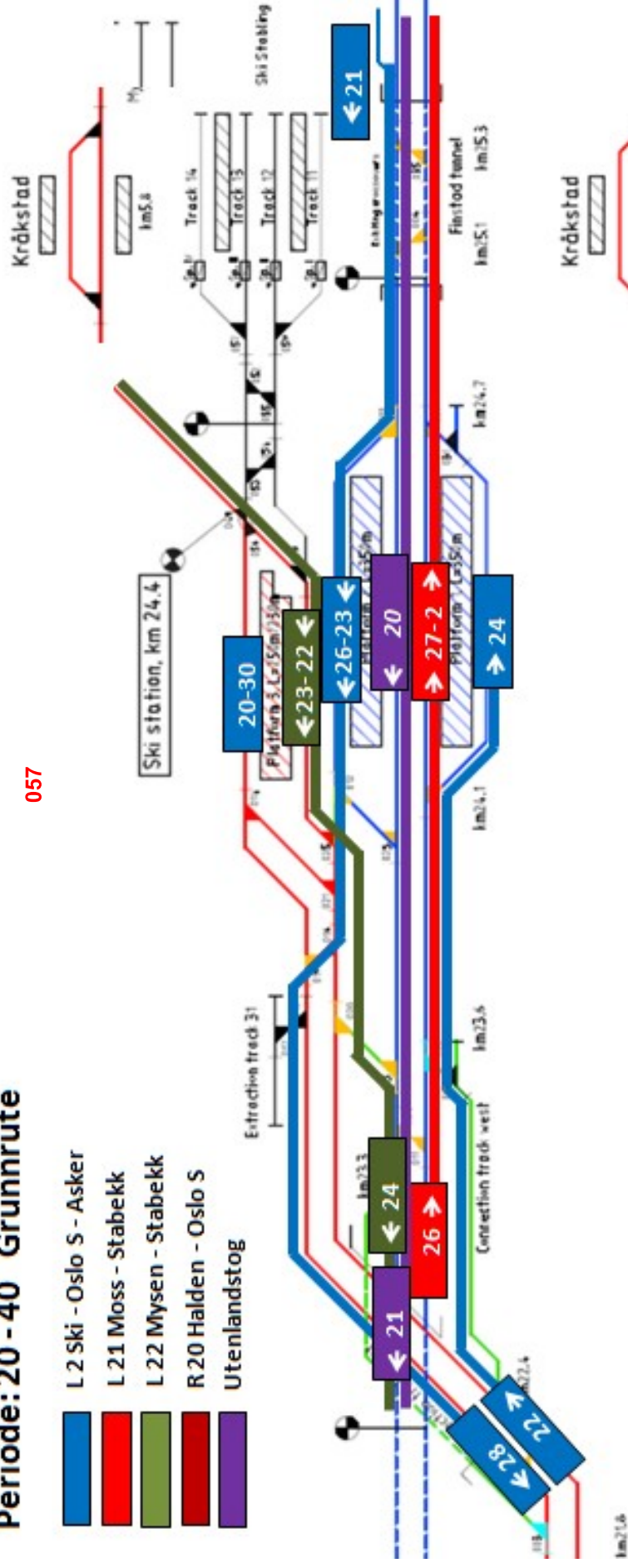
- L2 Ski - Oslo S - Asker
- L21 Moss - Stabekk
- L22 Mysen - Stabekk
- R20 Halden - Oslo S
- Godstog



Periode: 20 - 40 Grunnrute

057

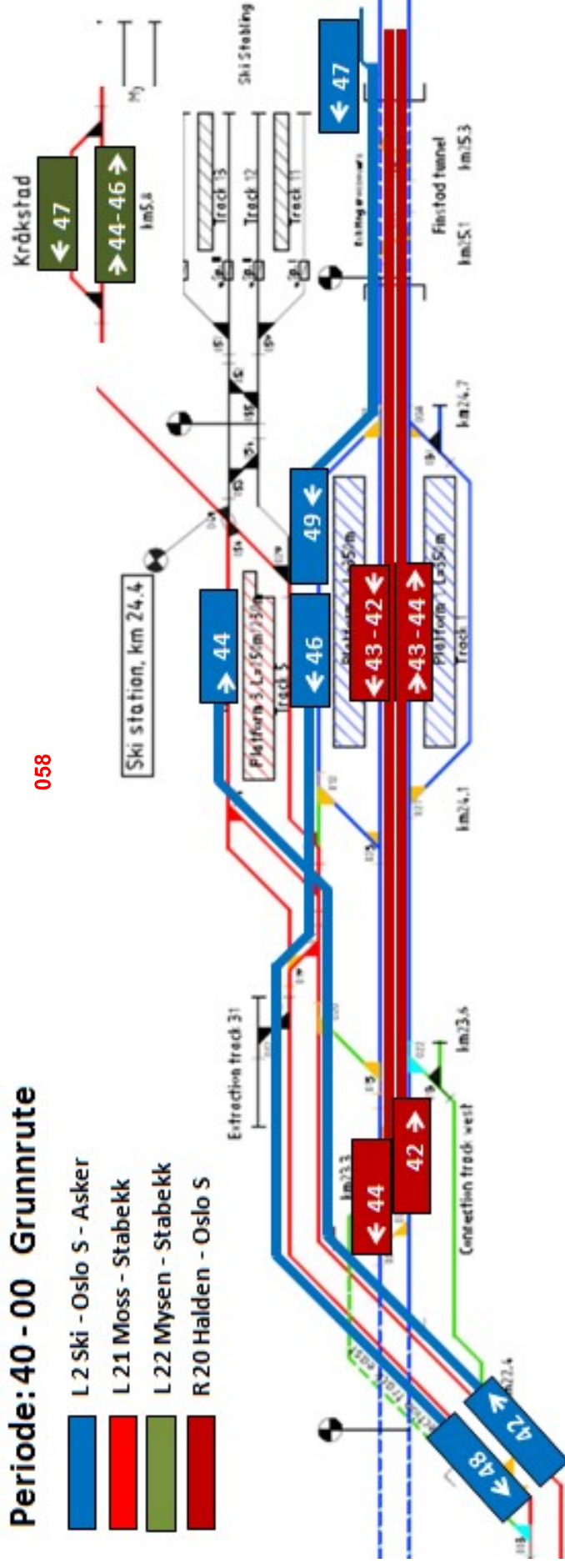
- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S
- Utenlandstog



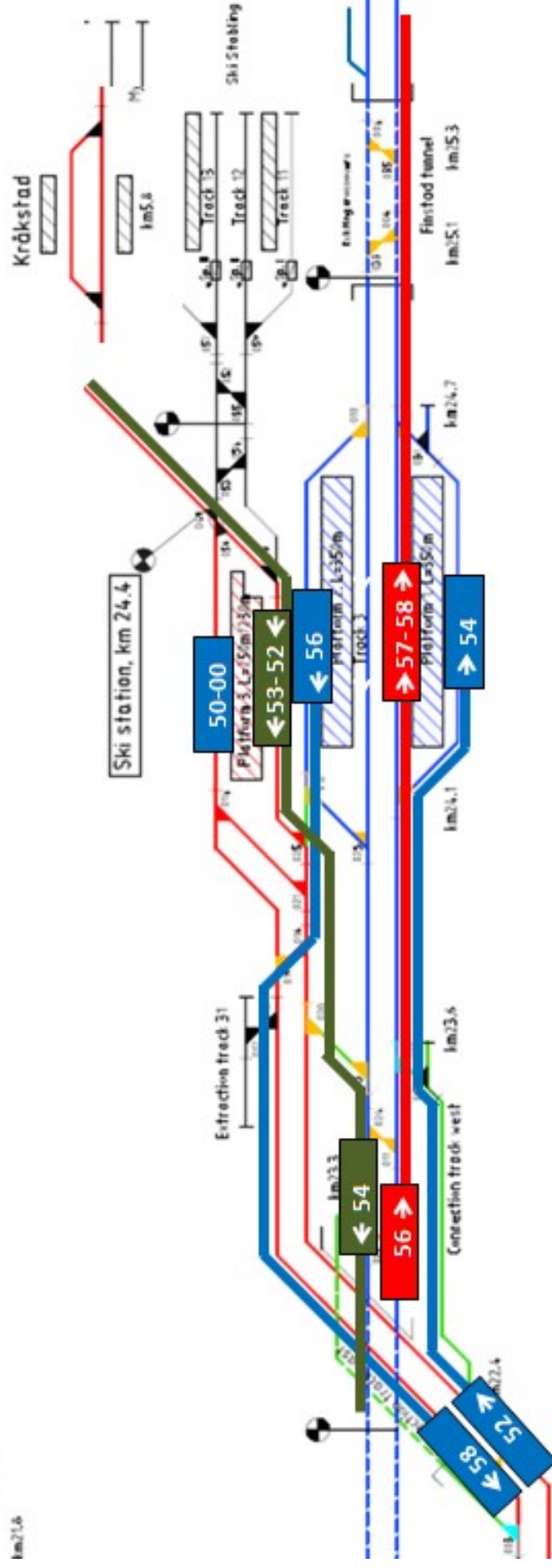
Periode: 40 - 00 Grunnrute

058

- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S



km 24.6



Trafikkperiode: Rushtidene 059

I morgen og ettermiddagsrushet økes trafikken med 2 tog pr time på linje L 21 Moss – Lysaker og på R 20 Halden – Oslo S. Det gir 4 tog pr time i rushretning på de to linjene.

På grunnrute brukes 4 av 6 slots gjennom Oslo av L 21 og L 22. I rush brukes de 2 siste slotsene i rushretning slik at man får rent 10 minuttstilbud mellom Ski og Lysaker.

Til/fra Østfoldbyene er kjører innsatstogene med færre stopp enn grunnruten. På ettermiddag kjøres det direkte fra Oslo S til Fredrikstad mens toget stopper på Råde og Moss om morgenen.

I morgenrushet passerer innsatstogene fra Halden Ski 0706, 36 og 0806 rett bak L 21 fra Moss (avg Ski 03, 33). Det gjør at toget fra Oslo til Østre linje må vente i ca 3 minutt før toget kan passere over til spor 5.

Mesteparten av denne forsinkelsen tas inn ved å bruke den solide buffertiden som ligger i grunnruten. Imidlertid må 1-2 minutt tas igjen ved å kutte et stopp mellom Kråkstad og Spydeberg slik at kryssingstidene på Spydeberg ikke berøres.

Disse tre avgangene krever samtidig innkjør på Kråkstad for at planen skal gå opp. Alternativet er å kjøre togene på Østfoldbanen med avgang Oslo S 0635, 0705 og 35 med ankomst Ski 0707, 37 og 0807.

Tabell Tog fra Oslo til Østre linje i morgenrush

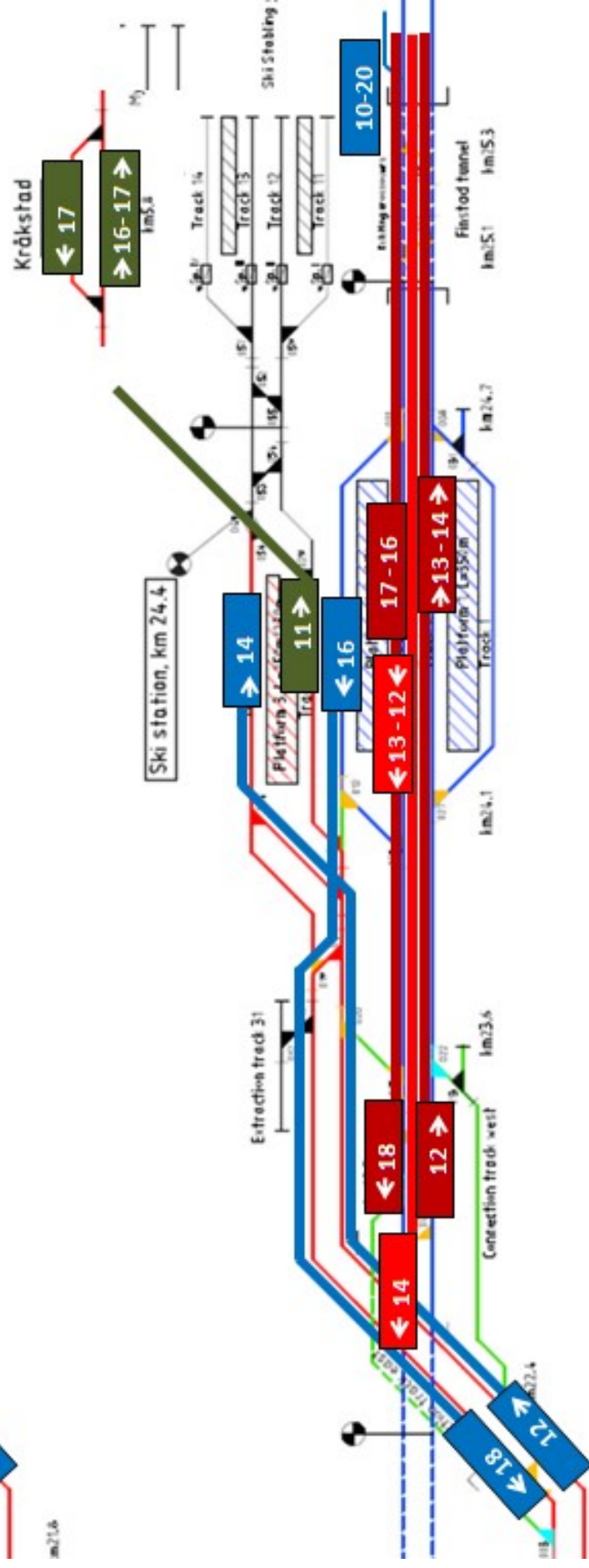
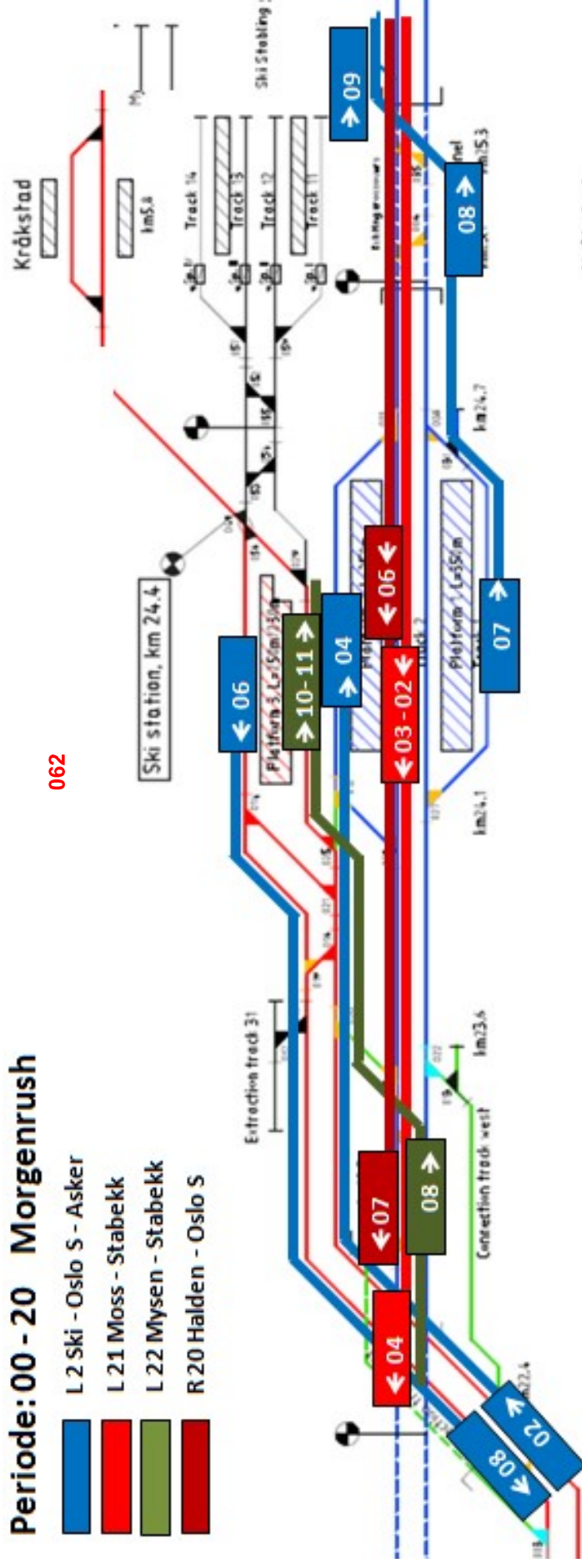
Lysaker	0543	0613	0643	0713	0743	0813	0843
Oslo S	0553	0623	0653	0723	0753	0823	0853
Oslo S	0555	0625	0655	0725	0755	0825	0855
Follotunnelen							
Sporveksel ca 23,3 km	0605	0635	0708	0738	0808	0835	0905
Ski stasjon spor 5 24,2 km	0607	0637	0710	0740	0810	0837	0907
Ski	0609	0639	0711	0741	0811	0839	0909
Kråkstad	0614	0644	0716	0746	0816	0844	0914
Kråkstad	0616	0646	0717	0747	0817	0846	0916
Skotbu		0649				0849	
Tomter	0622	0653	0723	0753	0823	0853	0922
Knappstad	0627	0658		0758		0858	0927
Spydeberg	0630	0701	0730	0801	0830	0901	0930
Spydeberg	0632	0702	0732	0802	0832	0902	0932
Askim	0641	0711	0741	0811	0841	0911	0941
Askim øst (Innfart E18)	0646	0716	0746	0816	0846	0916	0946
Mysen	0651	0721	0751	0821	0851	0921	0951

Morgenrush Østfold - Oslo RP 2027																
Linjer	L 21	R 20x	L 21x	R 20	L 22	L 21	R 20x	L 21x	R 20	L 22		L 21	R 20x	L 21x	R 20	L 22
Halden																
Halden		0547		0558			0617						0647		0658	
Sarpsborg		0606		0617			0636						0706		0717	
Sarpsborg		0607		0618			0637						0707		0718	
Greåker		0612		0623			0642		0652				0712		0723	
Fredrikstad		0620		0631			0650		0700				0720		0731	
Fredrikstad		0622		0633			0652		0703				0722		0733	
Seut krsp		125		136			155		106				125		136	
Onsøy krsp		128		139			158		109				128		139	
Råde		0634		0645			0704		0715				0734		0745	
Rygge		1		0650			1		0720				1		0750	
Moss		0643		0656			0713		0726				0743		0756	
Moss	0637	0644	0647	0658		0707	0714	0717	0728			0737	0744	0747	0758	
Kambo	0641	1	0651	1		0711	1	0721	1			0741	1	0751	1	
Sonsveien	0645	1	0655	1		0715	1	0725	1			0745	1	0755	1	
Vestby	0651	1	0701	1		0721	1	0731	1			0751	1	0801	1	
Ås	0656	1	0706	0710		0726	1	0736	0740			0756	1	0806	0810	
Kråkstad					0717					0747						0847
Til Ski	0702	105	0712	0716	0722	0732	135	0742	0746	0752		0802	105	0812	0816	
Spor	3	3	3	3	5	3	3	3	3	5		3	3	3	3	5
Ski	0703	106	0713	0717	0723	0733	136	0743	0747	0753		0803	136	0813	0817	
Follobanen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1
Oslo S	0714	0717	0724	0728	0734	0744	0747	0754	0758	0804		0814	0817	0824	0828	
Oslo S	0717		0727		0737	0747		0757		0807		0817		0827		
Nationalth.	0719		0729		0739	0749		0759		0809		0819		0829		
Skøyen	0733		0743		0753	0803		0813		0823		0833		0843		
Lysaker	0737		0747		0757	0807		0817		0827		0837		0847		

Periode: 00 - 20 Morgenrush

- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S

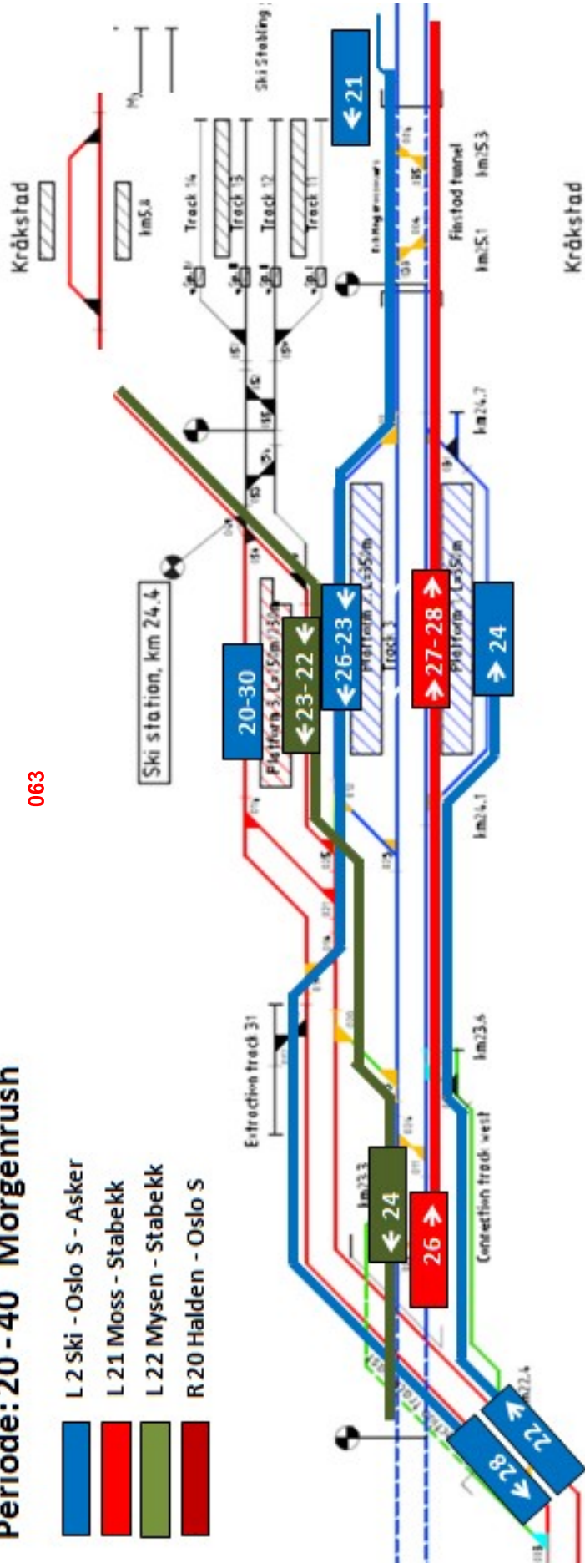
062



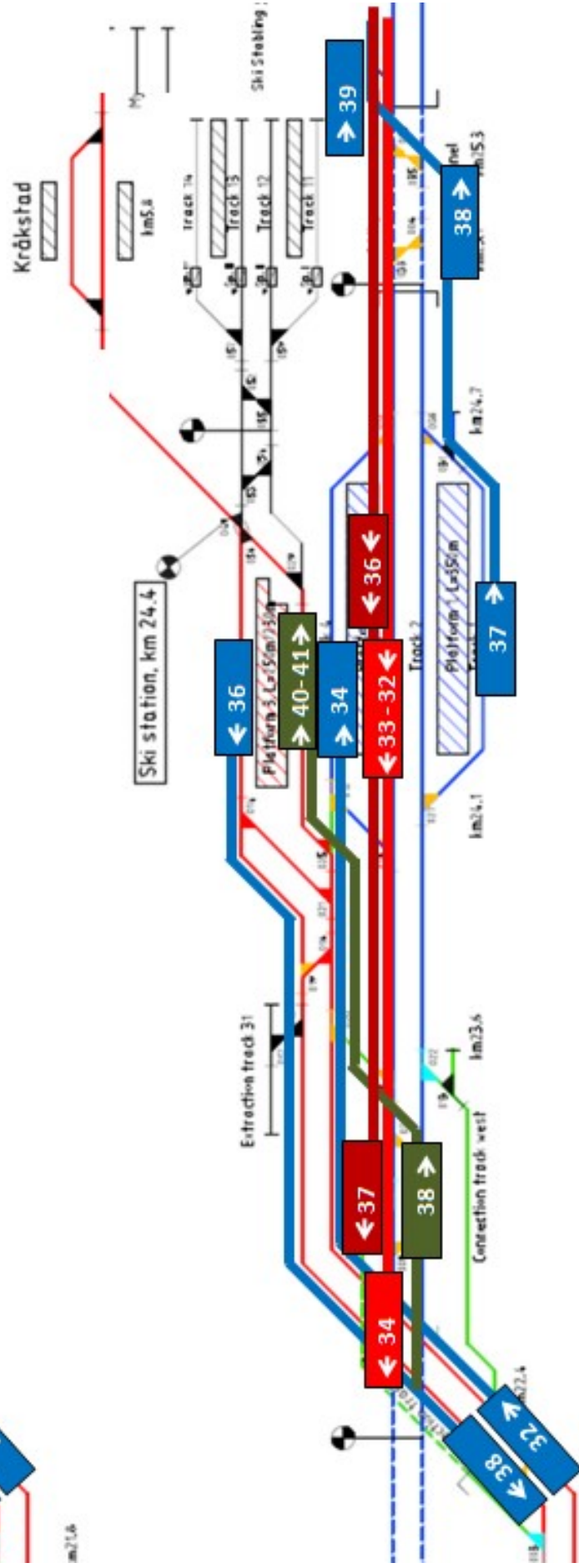
Periode: 20 - 40 Morgenrush

063

- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S



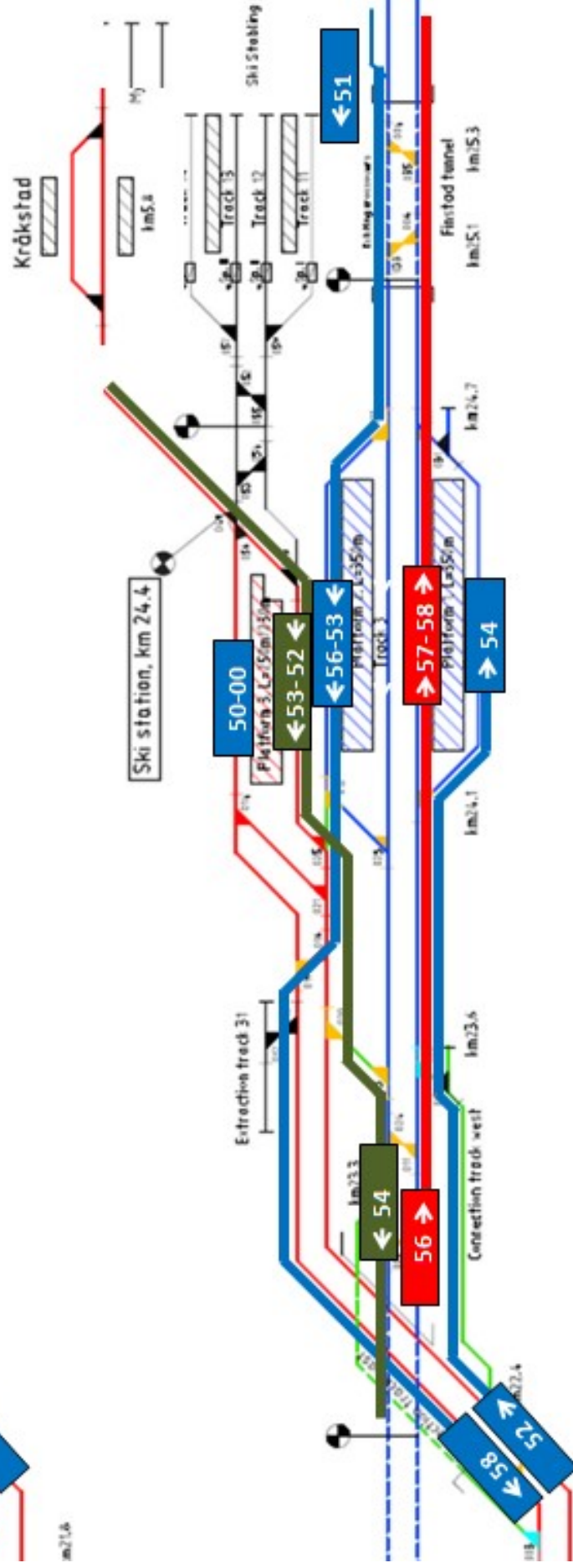
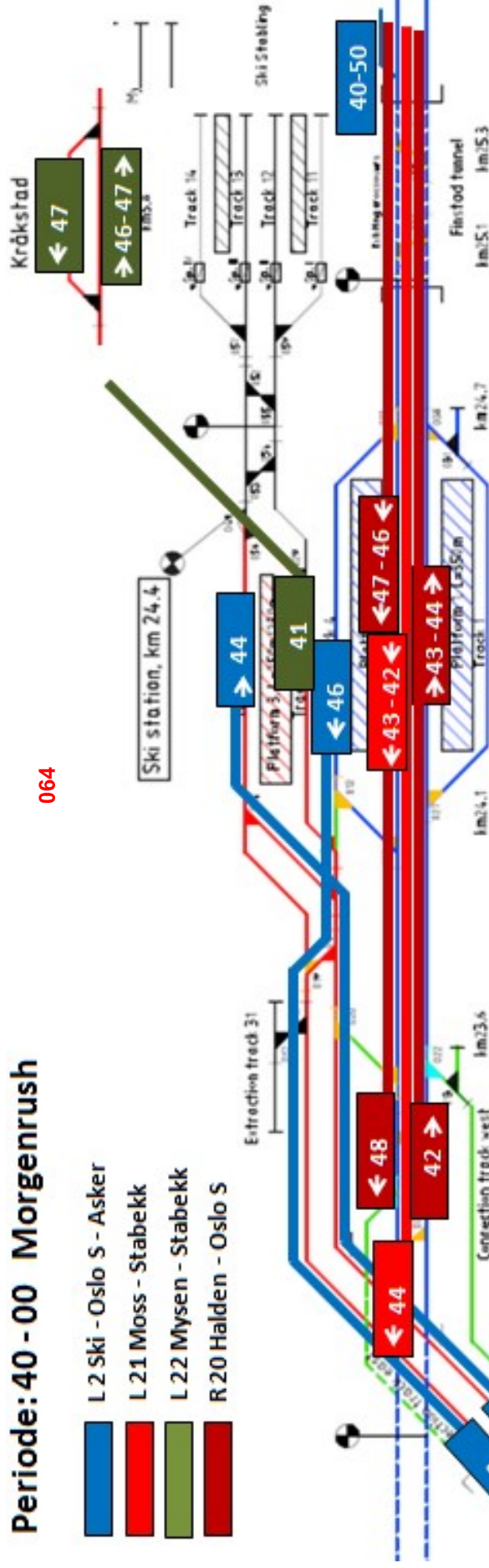
am21.6



Periode: 40 - 00 Morgenrush

064

- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S



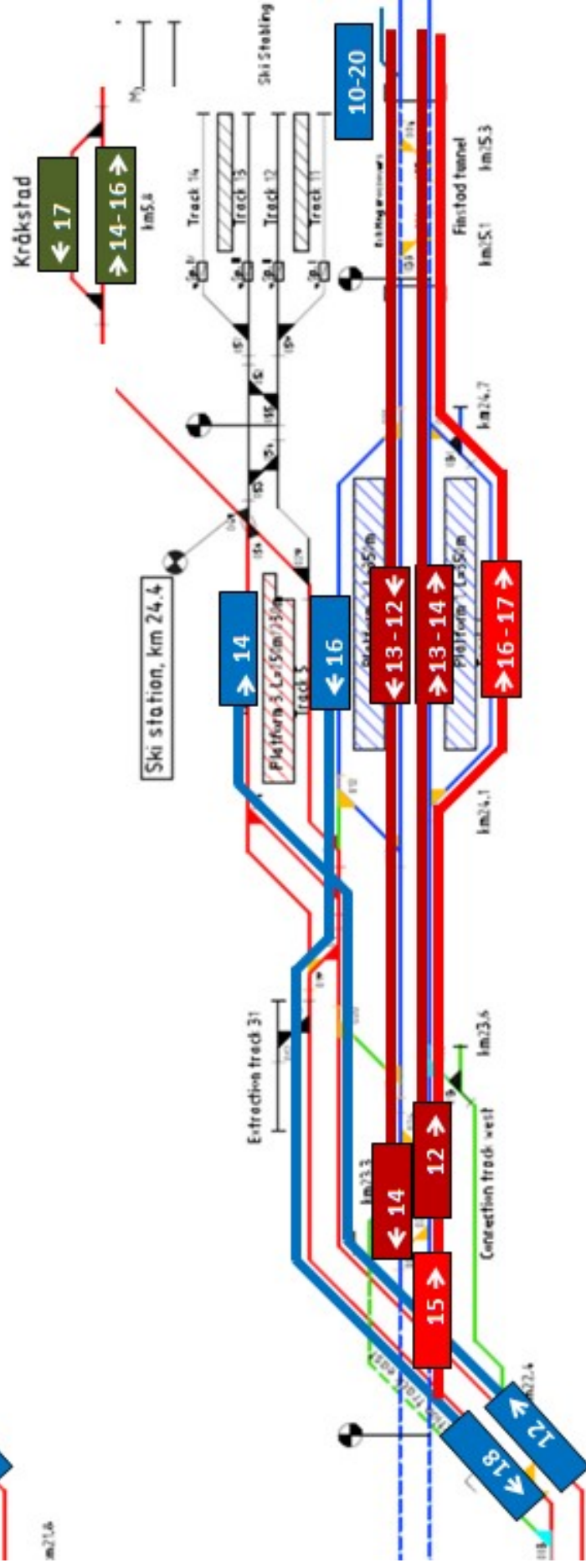
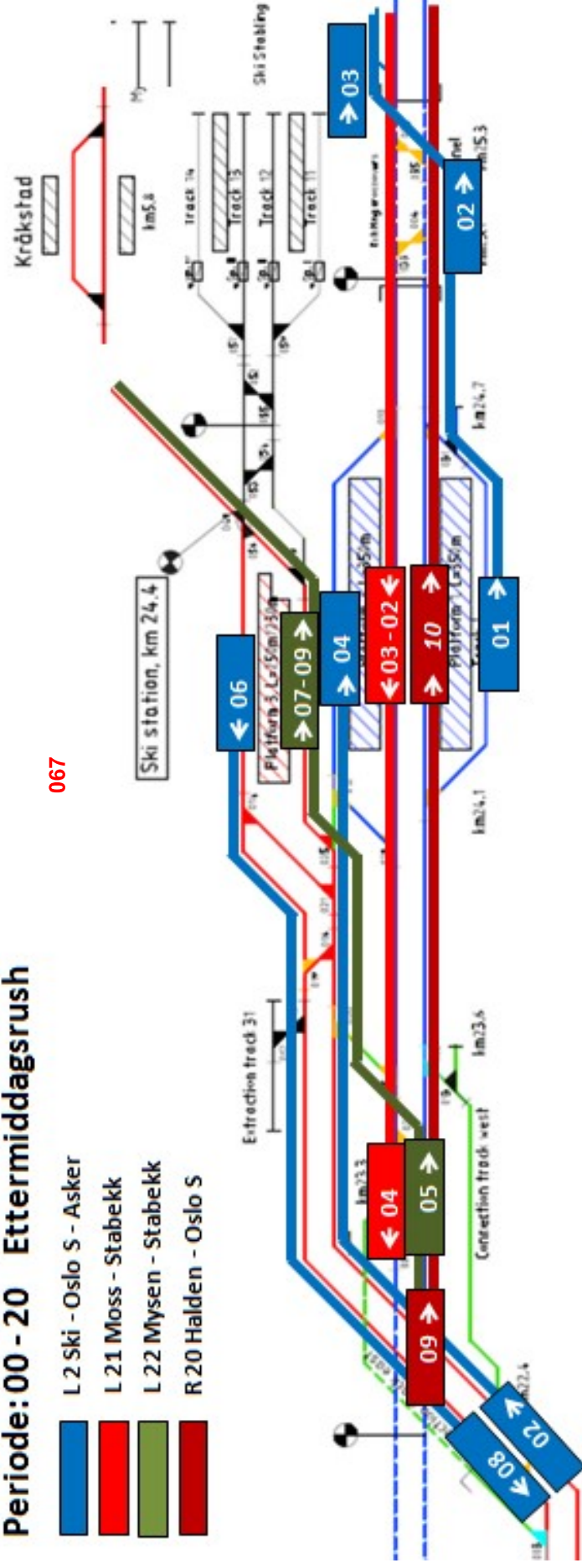
Ettermiddagsrush Østfold - Oslo RP 2027 066

Linjer	L 21	R 20	L 22	L 21	R 20	L 22	L 21	R 20	L 22	L 21	R 20	L 22	L 21	R 20
Halden														
Halden		1454						1554						1650
Sarpsborg		1513						1613						1713
Sarpsborg		1514						1614						1714
Greåker		1519			1549			1619			1649			1719
Fredrikstad		1527			1557			1627			1657			1727
Fredrikstad		1529			1559			1629			1659			1729
Seut krsp		32			02			32			02			32
Onsøy krsp		35			1608			1638			1708			35
Råde		1541			1614			1644			1714			1741
Rygge		1546			1619			1649			1719			1746
Moss		1552			1625			1655			1725			1752
Moss	1537	1554		1607	1626		1637	1656		1707	1726		1737	1754
Kambo	1541			1611			1641			1711			1741	
Sonsveien	1545			1615			1645			1715			1745	
Vestby	1551			1621			1651			1721			1751	
Ås	1556	1606		1626	1638		1656	1708		1726	1738		1756	1806
Kråkstad			1617			1647			1717			1747		
Til Ski	1602	1612	1622	1632	1644	1652	1702	1714	1722	1732	1744	1752	1802	1812
Spor	3	3	5	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3
Ski	1603	1613	1623	1633	1645	1653	1703	1715	1723	1733	1745	1753	1803	1813
Follobanen														
Oslo S	1614	1624	1634	1644	1656	1704	1714	1726	1734	1744	1756	1804	1814	1824
Oslo S	1617		1637	1647		1707	1717		1737	1747		1807	1817	
Nationalth.	1619		1639	1649		1709	1719		1739	1749		1809	1819	
Skøyen	1633		1653	1703		1723	1733		1753	1803		1823	1833	
Lysaker	1637		1657	1707		1727	1737		1757	1807		1827	1837	

Periode: 00 - 20 Ettermiddagsrush

067

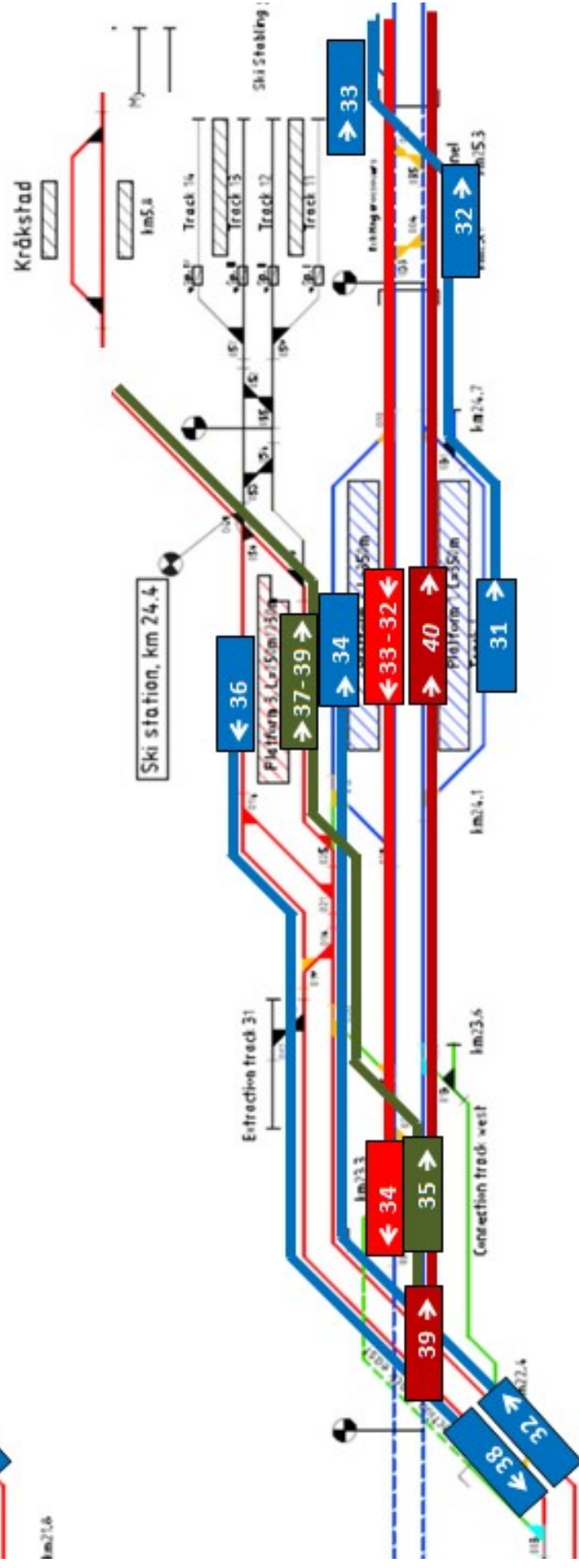
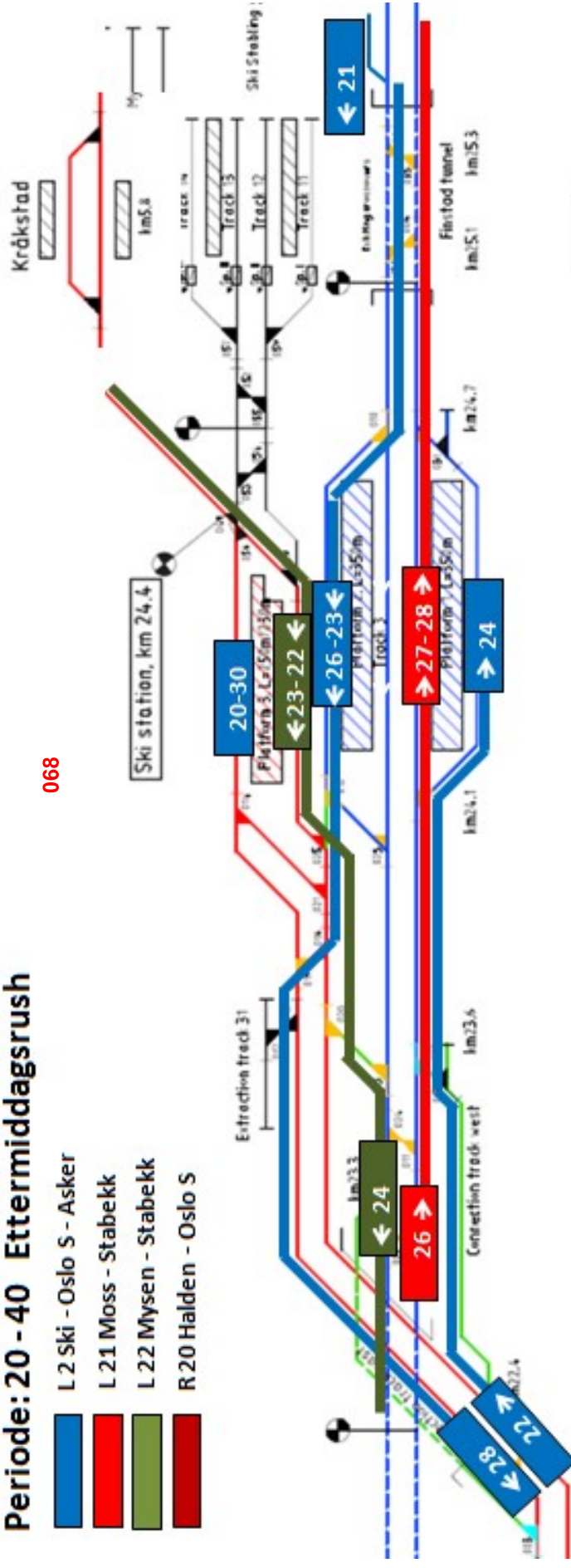
- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S



Periode: 20 - 40 Ettermiddagsrush

068

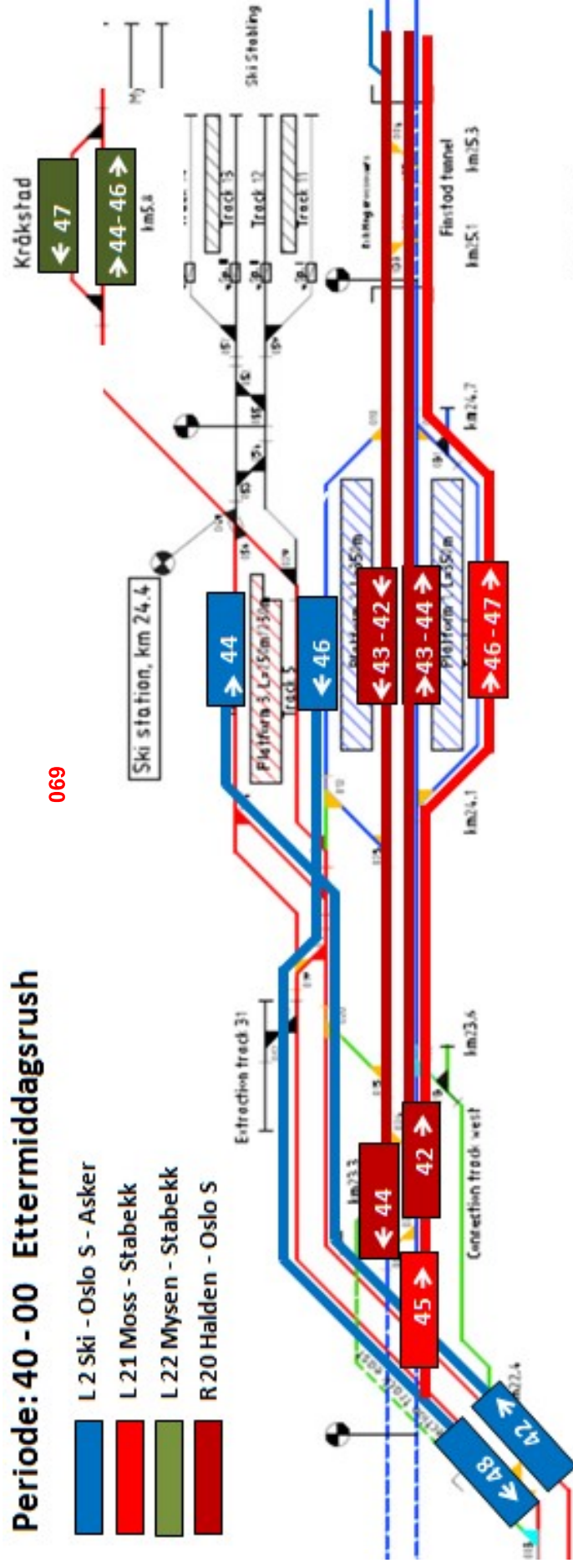
- L 2 Ski - Oslo S - Asker
- L 21 Moss - Stabekk
- L 22 Mysen - Stabekk
- R 20 Halden - Oslo S



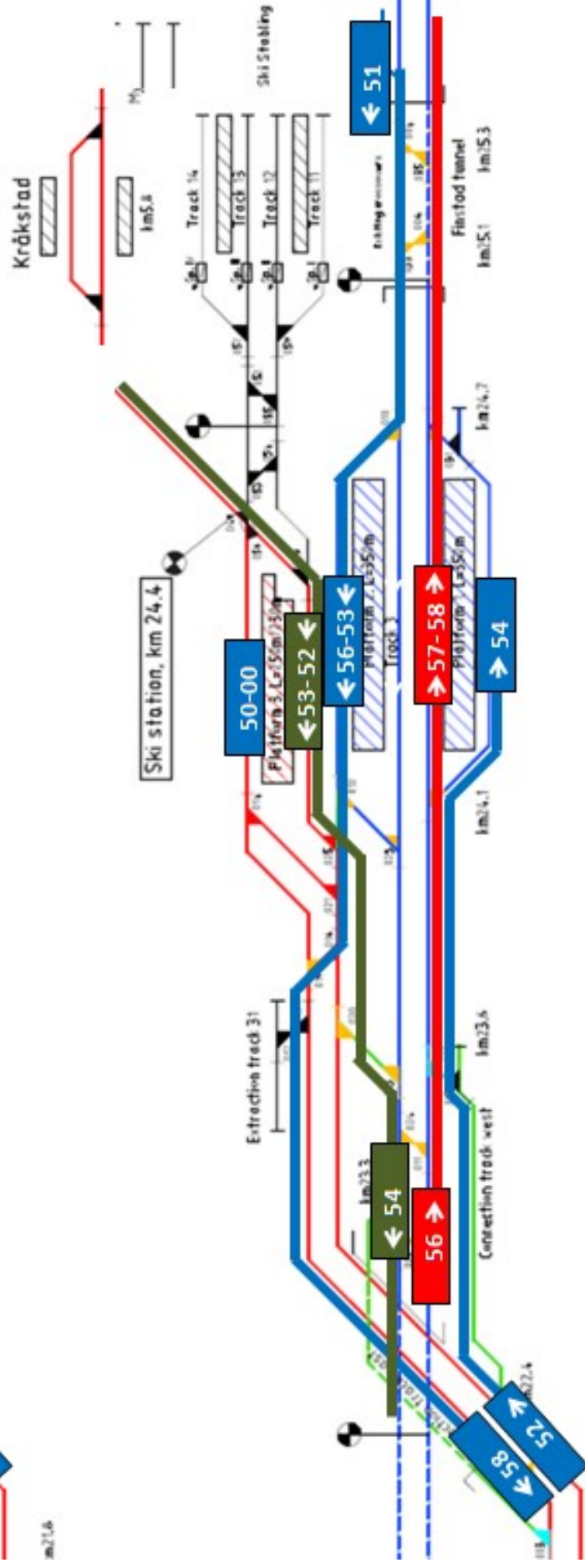
Periode: 40 - 00 Ettermiddagsrush

- █ L2 Ski - Oslo S - Asker
- █ L21 Moss - Stabekk
- █ L22 Mysen - Stabekk
- █ R20 Halden - Oslo S

069



m21.6



Analyse - Tiltak

070

Kjøretider – Robusthet

Rute og sporplanen bruker 33 minutter kjøretid for fullstoppende lokaltog. I dag er kjøretidene 34 minutter Oslo – Ski og 33 minutter Ski – Oslo. Nøyaktig kjøretid er avhengig av togenes egenskaper og avgangsprosedyre.

Ved kjøp av nye lokaltog må man ha tog som ikke bruker lengre tid enn dagens tog. Togene må derfor utformes for kort stasjonsopphold f.eks med flere dører.

Østfoldbanen vil bli ca 500 meter kortere inn til Oslo og man vil kunne holde høyere fart mellom Bekkelaget og Oslo S. enn i dag. Det gjør at en prognose på 33 minutter begge veier for lokaltoget i 2027 er robust.

Lokaltog ankomstene 04,14,34 og 44 kan være 2 minutter forsinket inn til Ski før det får konsekvenser for andre togveier. Ankomstene 24 og 54 i spor 1 kommer rett før toget til Moss 27 og 57 i spor 2. Ved forsinkelse her kan lokaltoget vente på påkjøringsrampen og kjøre etter toget til Moss.

2 tog pr time vender i spor 6. Ved avvik på Østre linje der togene må krysse på Ski, må lokaltoget i spor 6 trekke ut i hensettingsområdet. Snutiden for disse to avgangene er 22 minutter.

Ulemper og kostnader ved å ikke bygge ny avkjøring til Østre linje

Videre bruk av dagens infrastruktur mellom Ski stasjon og Østre linje avhenger av at spor 5 kan reserveres, og spor 6 må være tilgjengelig, for denne trafikken. Det betyr at man må bryte konseptet for Ski stasjon der spor 5 og 6 er reservert L 2.

Spor 1 – 4 har rikelig med kapasitet som kan brukes til L2 sine tog. Man reduserer muligheten til ”glidelåskjøring” på Follobanen. Imidlertid er ikke dette nødvendig da det ikke er behov for så tett togang.

Ulemper og kostnader ved å ikke bygge ny avkjøring er lang gjennomsnitts snutid (22 min, kunne vært 12 min.) på L 2 noe som driver 1 tog mer i trafikk. I tillegg vil lokaltoget til Moss bruke 1 minutt lengre tid mellom Nationalteateret og Ski.

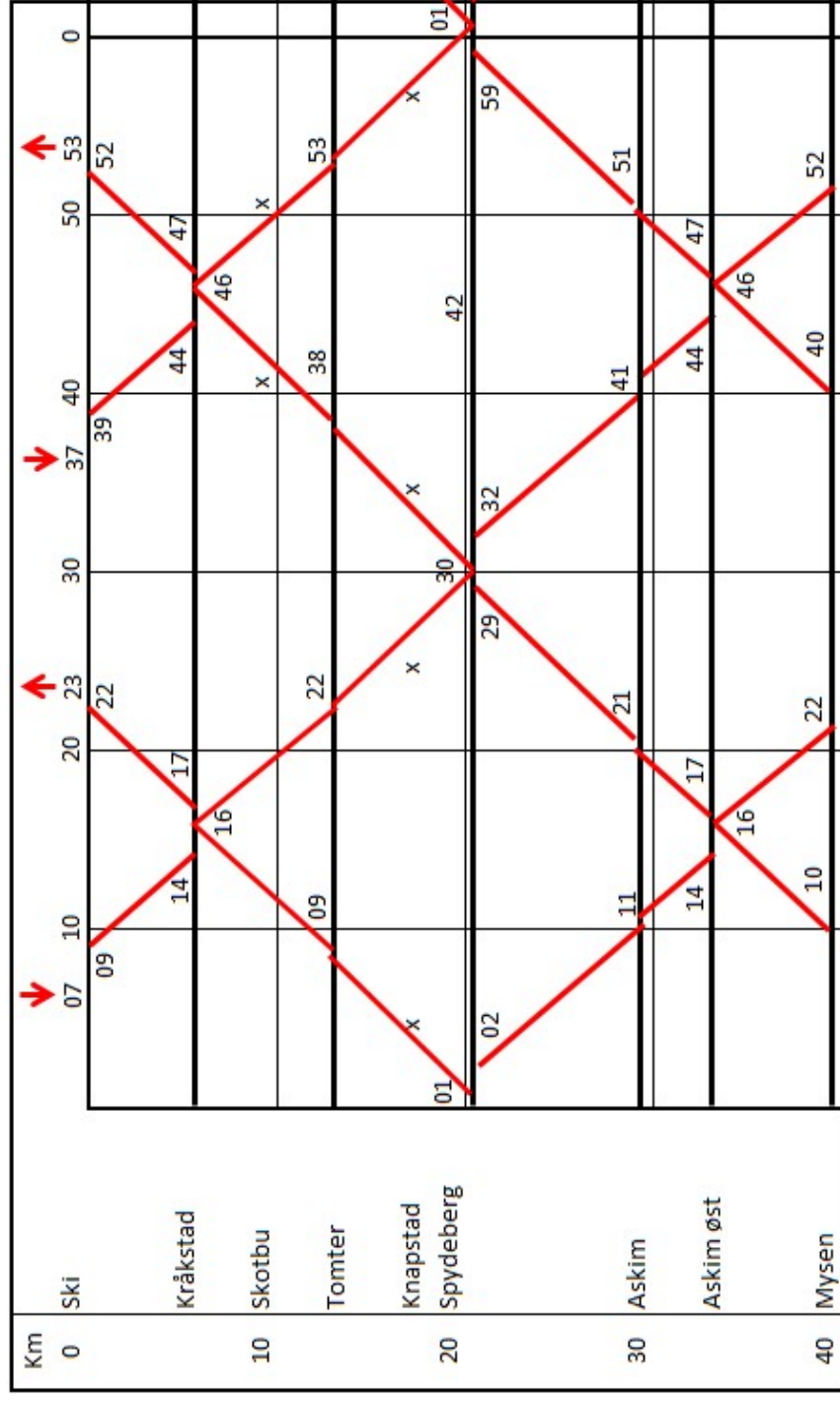
Utvikling av Østre linje

071

Follobanen gir ny kapasitet for tog og svært kort reisetid til/fra Oslo . For å utløse markedspotensialet og fylle opp Follobanen med tog slik at man oppnår 10 minuts tilbud hele dagen Oslo – Ski, må det etableres 30 minuts trafikk på Østre linje.

Rutemodellen (10 minutt systemet) gjennom Oslo gir gode minutt tider for at et kryssingsopplegg på Kråkstad, Spydeberg og et nytt kryssingspor øst for Askim kan fungere. I denne strategien er kjøretiden Kråkstad – Spydeberg viktig. Denne planen løser knapp kjøretid på denne strekningen med at annenhver avgang kutter ut stoppet på Skotbu (minste stasjon på strekningen). Viktig for en mer robust ruteplan er derfor at Kråkstad kryssingsspor bygges ut mot øst og signaleres med samtidig innkjør.

Grafisk rute
30 minutters
trafikk på Østre
linje.



Langsiktig utvikling av jernbanen 072

Høyhastighetstog

Jernbanen må ses i et hundreårs-perspektiv. Arbeidet for karbonnøytralitet inkluderer at mest mulig av flytrafikken overføres til det elektriske og energieffektive toget.

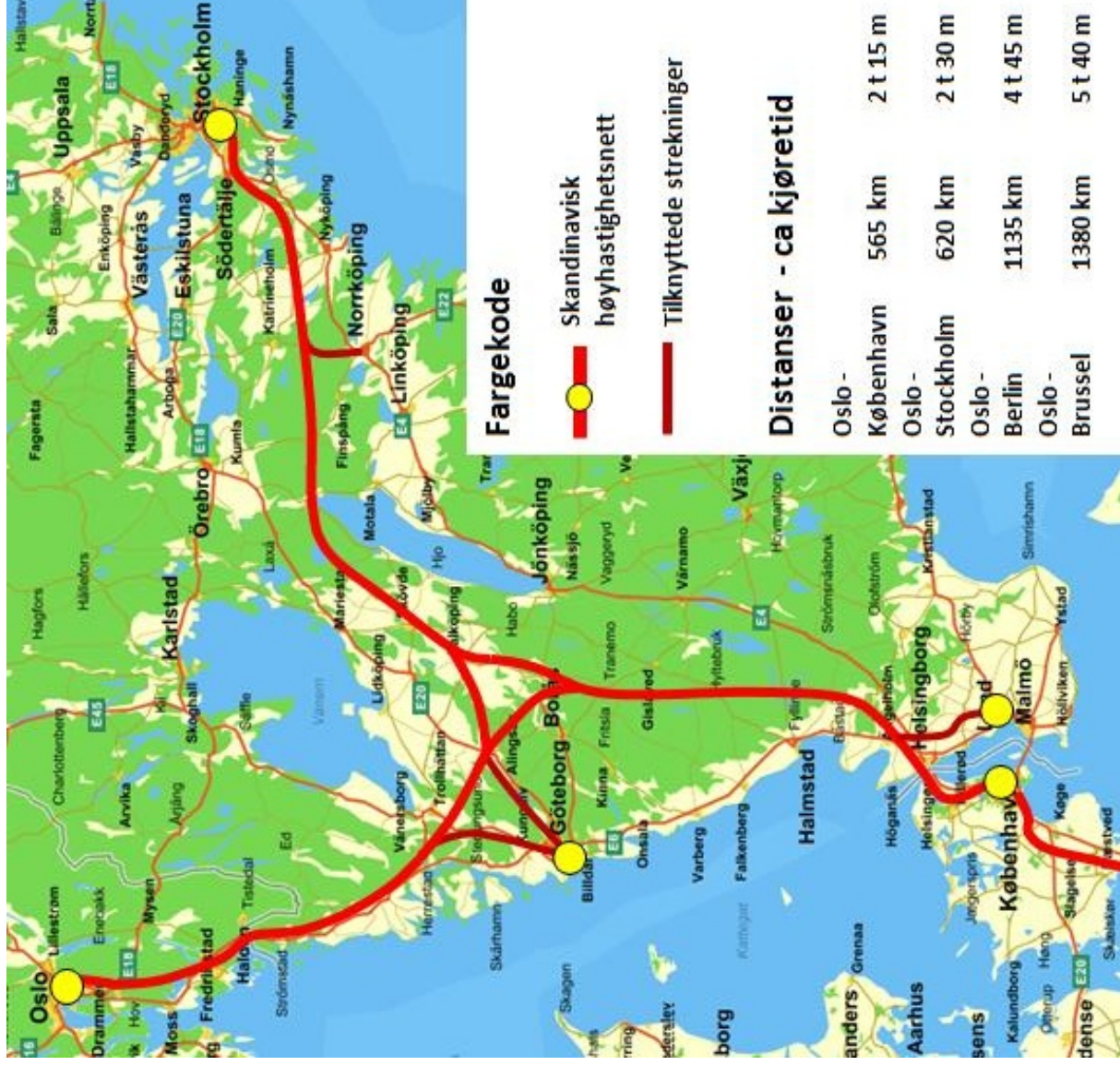
Sentrum til sentrum med moderne og komfortable tog vil være konkurransedyktig mot fly på distanser opp mot 1500 km. På distanser under 600 km utkonkurrerer toget flytrafikken.

Kartet viser hvordan Norge , Sverige og Danmark kan lage et Skandinavisk nettverk med tilknytting til kontinentet.

Spørsmålet om høyhastighetstog er relevant for vurderingen av ny avkjøring til Østre linje.

En kobling mellom Follobanen og høyhastighetstrase videre sørover kan ligge under Vevelstad.

Siden trafikk mellom Glomma-regionen og Oslo vil bruke den nye linjen vil trafikkpresset på Ski stasjon bli redusert



Fra: Johannes Nevanlinna [<mailto:johannes.nevanlinna@finntack.com>]

Sendt: 5. mai 2019 08:53

Til: Asplanviak <Asplanviak@Asplanviak.no>

Kopi: sonja@wallebeck.com

Emne: Østre linje/ togparkering Ski syd

Viktighet: Høy

Hei,

Takker for anledningen til å gi innspill til planarbeidet.

Vi eier eiendommen **10/84** på Askimveien 133. Vi har tidligere kommunisert flere ganger med Ski kommune angående muligheten til å dele tomten i to tomter til boligformål. På grunn av dagens regulering har kommunen ikke akkurat da vært villig til å gå videre med forslaget, men har gitt positiv uttrykk over at en slik løsning kan eventuelt være mulig i forbindelse med de "større endringer" i området.

Bruker anledningen til å gi dette innspillet i denne forbindelse. Det er stort press på eiendomsmarkedet i Kråkstad som vil nok øke med den nye tog banen.

Vedlagt en grov skisse over hvordan tomtefordelingen kunne være med eksisterende bolig og en skisse over ny bolig. Det er tre eksisterende bygg på den "nye tomten". Disse må da fjernes før eventuelt et nytt boligbygg skal settes opp.

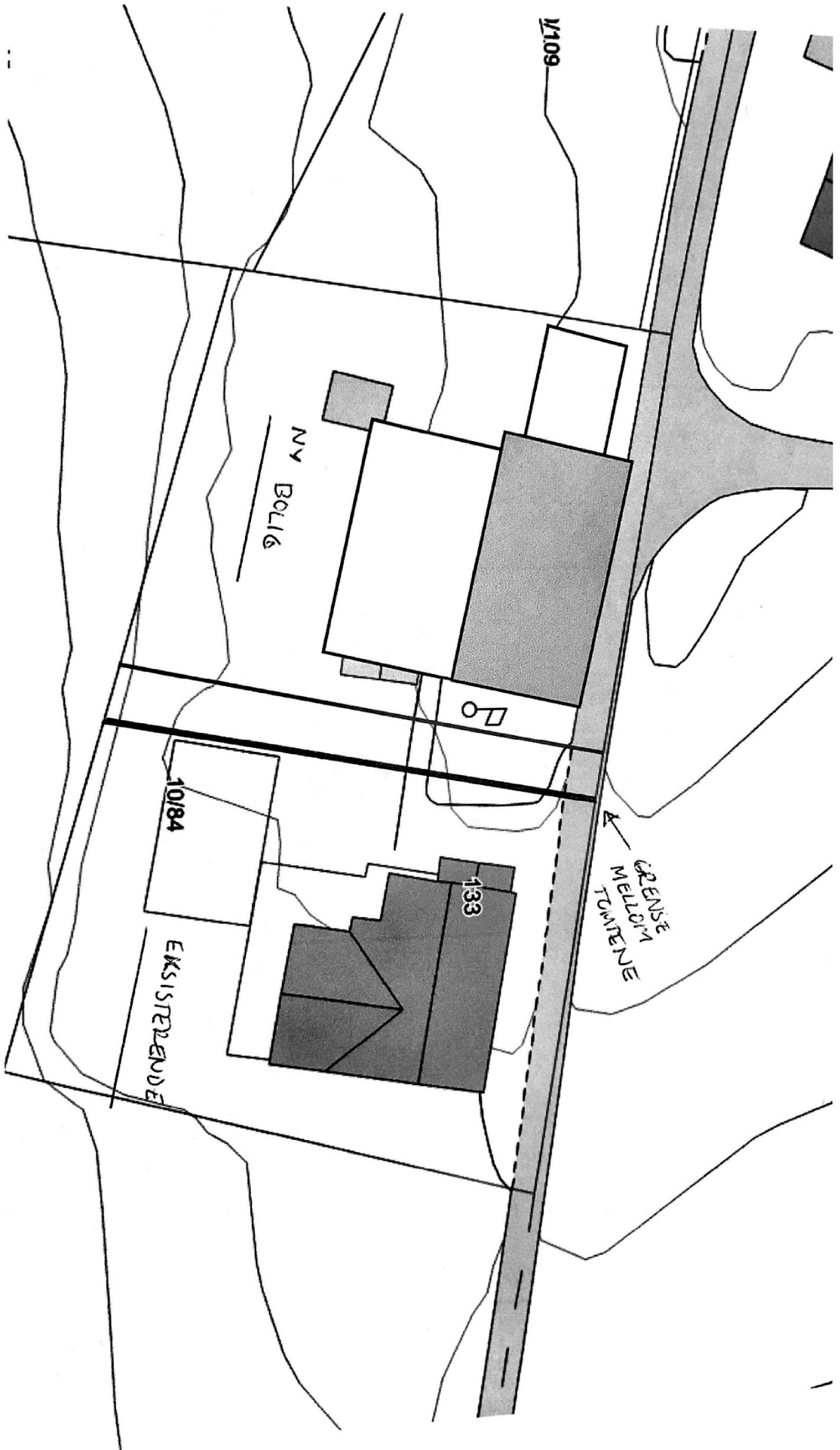
Hører gjerne fra dere og ser spent på hvordan utviklingen av området blir.

Med vennlig hilsen,
Sonja og Johannes Nevanlinna

Johannes Nevanlinna
CEO



Mobile: (+358)409639074
johannes.nevanlinna@finntack.com
www.finntack.com



Fra: Trond Godtland [<mailto:trondgo@yahoo.no>]

Sendt: 15. mai 2019 17:32

Til: Asplanviak <Asplanviak@Asplanviak.no>

Kopi: Hanne.Opdan@ski.kommune.no; Camilla.Hille@ski.kommune.no; postmottak@ski.kommune.no

Emne: Innspill Østre linje/togparkering Ski syd - Bane Nor - Ski kommune

Hei,

har noen viktige innspill for dette.

1. Ser at mye dyrkamark kan bli berørt. Det er en ressurs som er viktig å verne for framtida.
2. Skogsområder og nærområder for Ski's innbyggere blir berørt. Ski har mye press på skogsområdene rundt bebyggelsen.
Det er viktig å bevare mye av det som er igjen til kortreist rekreasjon for innbyggerene.

De som bor på Søndre Finstad og Nordre Finstad vil feks miste deler av Kjølstadskogen. Dette området blir brukt mye av bl.a. turgåere og terrengsyklister. Kjølstadhøgda er et av de beste stedene for stisykling i denne skogen. Se vedlegg og segment A, B og H.

Dette skogsområdet er også truet av ny E18 trase sør/sørvest.

3. Togparkering tar unødvendig beslag på arealer nært Ski sentrum. Hvis det er viktig å legge det nærme, bør det meste
av anlegget bygges under bakken. For eksempel som et utvidet tunnelsystem ved tunnelen som går mot Ås.

Jeg håper med dette at Asplanviak og Bane Nor tar mye hensyn til disse viktige ressursene for innbyggerene, og legger teknisk infrastruktur i områder som ikke påvirker mange mennesker så mye. Alternativt i en større underjordisk løsning.

Med vennlig hilsen
Trond Godtland

Mobil: 97 96 06 05
www.godt.land

Segment Explore

Ski, Akershus, Norway

Q

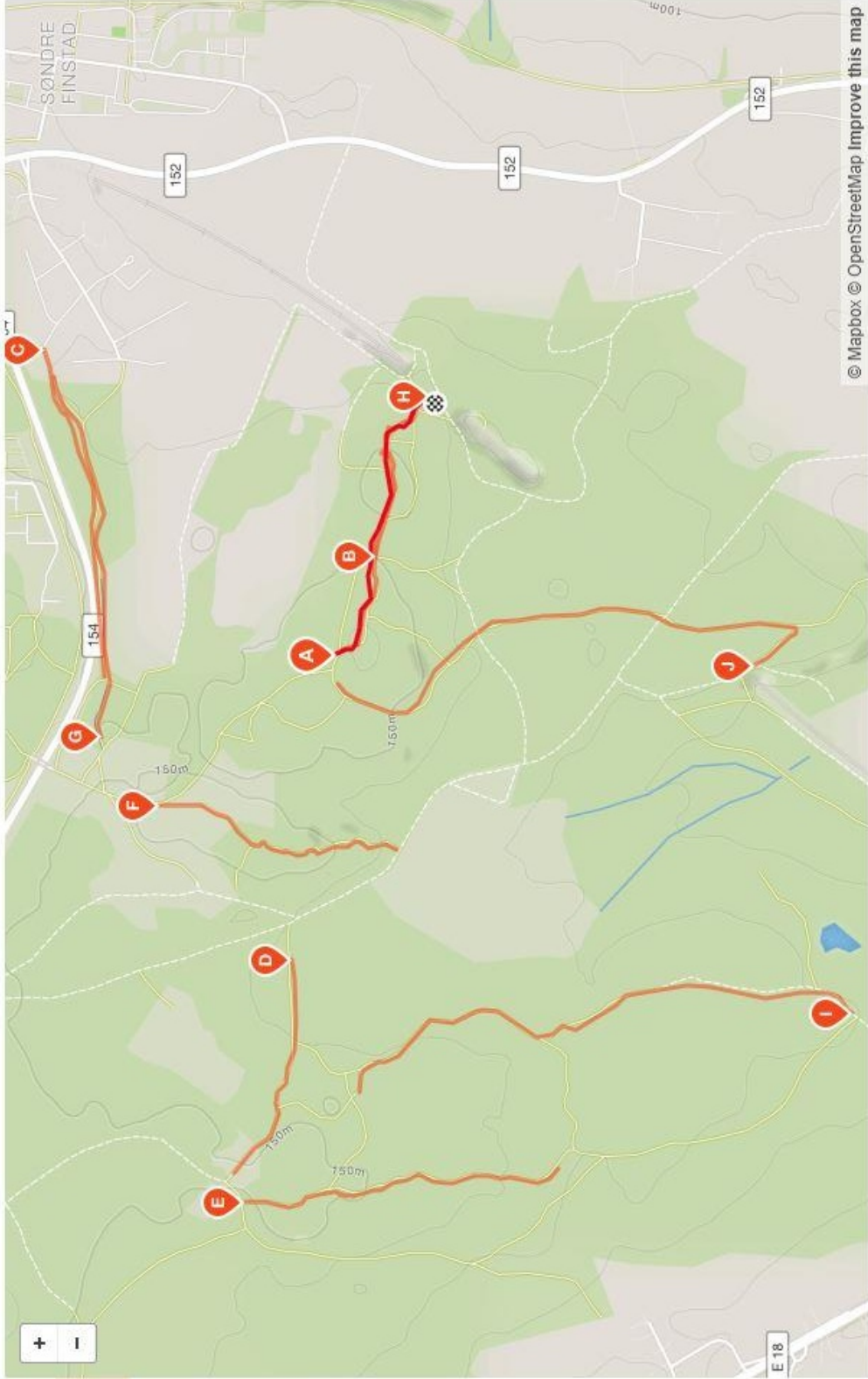
Cycling

Running



Segments

A	Ned Kjølstadhøgda	0.52 km	-3.2%
B	Ned Kjølstadhøgda siste del	0.31 km	-2.9%
C	Sti fra Folloveien	0.59 km	1.1%
D	Teknisk del Kjølstadskauen	0.39 km	2.9%
E	Kjølstadskauen - Teknisk N...	0.58 km	-3.2%
F	Teknikern ned (fra stikryss ...	0.46 km	-2.5%
G	Stien til Folloveien	0.65 km	-1.6%
H	Teknisk klatring gjennom d...	0.57 km	3.7%
I	Kjølstadskauen - Nordover	0.95 km	2.6%
J	Rundt maurtue	0.96 km	2.5%



Til

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

E-post asplanviak@asplanviak.no.

Kopi til:

Ås kommune, hovedutvalg for teknikk og miljø, ved Kim.Madsen.Pham@as.kommune.no
Ski kommune, plan og byggesaksutvalget, ved Jeanette.Karlsen@ski.kommune.no
Østre linje grunneielag i Ski og Ås, ved Kari Mette Prestrud (kmprestrud@hotmail.com)

Kråkstad 23.05.2019

Innspill til reguleringsplan-arbeid "Østre linje/Togparkering Ski Syd"

Det henvises til at Bane NOR varsler oppstart av detaljregulering for ny avgrensning for Østre linje og togparkering sør for Ski, med frist for å komme med innspill 26.mai 2019.

Undertegnede har følgende innspill til de presenterte planer om inngrep i skogområdet mellom Grydland i syd og Hagelunden i nord – «Frognerstripa»:

1. Høytliggende østre linje, med eller uten hensettingsanlegg langs «Frognerstripa».

Vi har følgende kommentarer og spørsmål:

Alternativet vil gi store skjæringer på tvers av strøkretningen gjennom hele det aktuelle skogområdet, med tilhørende avskjæring av fauna og flora.

A, Skogen som blir berørt er en del av et sammenhengende skogområde fra Vestby-Ås og inn mot Ski, i syd-nord retning. Korridoren fører viltet via dette området over til storskogen Østmarka. «Frognerstripa» er den best bevarte viltkorridoren for elg og rådyr i syd-nord retning i Ås-Ski-området.

Mer detaljert går dyretrekket fra Grydland-området i syd, gjennom «Frognerstripa» via Hagelunden, før trekket går mot øst til Østmarka.

Vilttrekket er bl.a. godt dokumentert i forbindelse med planlegging av ny E18 gjennom Kråkstad. Et høytliggende alternativ for bane i dagen, vil skjære av dette området med tilhørende vilttraseer.

B, I tillegg til å ha et aktivt dyreliv har «Frognerstripa» også funksjon som fauna-bro nordover fra Grydland-området. Det gjøres i dag betydelige anstrengelser i Follo-området for å bevare kontinuerlig flora bl.a. langs bekkearealer og grenser for å opprettholde florabase for en stadig synkende insektsmangfold. Dette er også en viktig funksjon som «Frognerstripa» ivaretar. Området har i tillegg et betydelig arts mangfold med bl.a. varmekjære løvtrær eksempelvis eik.

C, Vegvesenet og E18 utbyggingen har vektlagt dette området og har planlagt avbøtende tiltak for vilttrekket. Det er åpenbart at et lavtliggende alternativ med passering av «Frognerstripa» i tunnel vil være et godt tiltak for å bevare områdets unike kvaliteter.

D, «Frognerstripa» er et viktig turområde for bl.a. boligområdene på Tandberggløkka i Ås, Eikelia (under utbygging) og Ellingsrud i Ski. Dette er det eneste «uberørte» skogstuområdet syd for og i tilknytning til Ski sentrum.

- Hvordan vil våre kommentarer og innspill bli hensyntatt i planleggingen av ny østre linje?
- Vi ber om at våre innspill vurderes og vektlegges ved valg av høyt eller lavt alternativ, og vi ønsker Bane Nor sin tilbakemelding på dette.

2. Hensettingsanlegg

Bane NOR har hittil i prosessen presentert tre planer for alternative lokasjoner for hensettingsanlegg, to ved «Frognerstripa» (et under jord og et i dagen) og et alternativ langs (vest for) eksisterende vestre linje ved Holstad.

Vi har følgende kommentarer og spørsmål:

I det nå fremlagte planinitiativ inngår ikke arealer ved Holstad. Dette synes rart, da det av Bane NOR hele tiden har vært lagt frem som et sannsynlig alternativ. Etter vår oppfatning vil et hensettingsanlegg ved Holstad påvirke naturmangfoldet og omgivelsene i langt mindre grad enn et alternativ langs «Frognerstripa». Dette begrunnes ut i fra følgende:

A, Skogsområdet som blir berørt ved alternativet i dagen nord-syd gjennom «Frognerstripa» er en viktig trase for viltet i hele området fra Ås til Østmarka (Se beskrivelse i punkt 1). Dette er ikke en problemstilling i Holstadmarka, da dette området allerede i stor grad er avskåret fra å være en gjennomgangstrase for viltet. Holstadmarka er allerede en «enklave», avskåret på alle sider av tung infrastruktur og store åpne jordbruksarealer. For vandreende vilt vil derfor en utbygging i tilknytning til eksisterende vestre linje ha begrenset betydning.

B, Bevaring av «Frognerstripa» er viktig for klimaet i det åpne unike kulturlandskapet i området mellom Ås, Ski og Kråkstad. Det er i dag en viktig vindbarriere (brems) for de store åpne områdene på både østsiden og vestsiden av skogområdet. Å legge et hensettingsanlegg i nord-syd-retning i dette skogområdet vil svekke områdets klimamessige funksjon.

C, Områdene på østsiden av Østensjøvannet er viktige for selve naturreservatet Østensjøvannet. Dette er det eneste området som ikke er utbygget med tung infrastruktur rundt vannet. Å legge et hensettingsanlegg på denne siden av vannet med tilhørende aktiviteter, vil gjøre Østensjøvannet til et «inngjerdet reservat» uten god knytning til øvrig naturområder. Et hensettingsanlegg i dette området vil kunne medføre støy, belysning og annen forstyrrende aktivitet for bl.a. det unike fuglelivet rundt vannet. Området har dessuten avrenning til Østensjøvannet, med risiko for forurensning.

—

Tatt i betraktning momentene beskrevet over, vil vi understreke at et hensettingsanlegg gjennom «Frognerstripa» medfører betydelig mer miljøbelastning enn et hensettingsanlegg på Holstad (langs eksisterende vestre linje). Slik siste alternativ, presentert av Bane NOR, foreligger.

- Området ved Holstad ligger utenfor de turområdene som faktisk er i bruk i Holstadmarka. Beliggenheten vil i svært liten grad redusere turmulighetene i Holstadmarka. (Ref. turkart over Holstadmarka og ref. manglende stietablering i det aktuelle området).
- Området ved Holstad er dessuten en lokalisering som allerede er omkranset av infrastruktur (eksisterende veinett og nye veier planlagt ved utbygging av E18). Dette er allerede et støyende område hvor ekstra miljøbelastning ved hensetting av tog er begrenset.

- «Frognerstripa» er i motsetning til Holstad-lokasjonen et unikt landskapsområde hvor inngrep vil være totalt ødeleggende.

Det er åpenbart at et lavtliggende alternativ med hensettingsanlegg i fjell under «Frognerstripa» vil være bedre enn et anlegg liggende åpent i landskapet, men også et fjell-anlegg vil trolig medføre betydelig uheldig infrastruktur over bakken.

- Vil Bane Nord også ta med Holstad-alternativet i den videre planleggingen?
- Vi ber om at Bane NOR utreder forskjellene i miljøbelastning for de to alternative lokasjonene.
- Vi ber om at våre kommentarer og innspill blir hensyntatt i planleggingen av nytt hensettingsanlegg syd for Ski, og vi ønsker Bane Nor sin tilbakemelding på dette.

3. Generelt for begge elementene, både Østre linje og hensettingsanlegget.

Landskapet i området mellom Ski og Kråkstad er definert som et *kulturlandskap av høy nasjonal verdi*. (Ref. rapporten «Kulturlandskap i Follo – registrering og verdivurdering» utarbeidet av Akershus fylkeskommune og Utmarksavdelingen for Akershus og Østfold). Området representerer jordbruksarealer av høyeste kvalitet i Norge. Med kun 1% kornareal til matproduksjon i Norge, vil et inngrep liggende i dagen få fatale konsekvenser ut i fra et jordvernperspektiv. I tillegg er dette området bindeleddet mellom Kråkstad som lokalsamfunn og Ski som områdesentrum. En trase skjærende gjennom dette landskapet vil oppleves som en barriere mellom Ski og Kråkstad.

Alle alternativer med bygging av infrastruktur i dette området representerer aktivitet med potensielt uopprettelig varig skade på landskapet. Vi forstår at samfunnet har behov for infrastruktur-utbygging. Men, vi stiller spørsmålstegn ved ulempene (de ikke-verdsatte og ikke-reversible konsekvensene) ved bygging av en ny Østre linje i dette landskapet. Dette veid opp mot den, tross alt, beskjedne transporteffekten det har for samfunnet.

Om dette allikevel ønskes bygget, ber vi om at området så langt det er mulig bevares ved at anlegg planlegges under jord.

Med hilsen

Torunn og Per Kristian Høyum, Kråkstadveien 93, 1408 Kråkstad
Kristin og Bård Normann Andersen, Kråkstadveien 98, 1408 Kråkstad

Bane Nor v/ planfaglig rådgiver Asplan Viak
Asplan Viak AS
Postboks 24
1300 SANDVIKA
asplanviak@asplanviak.no

Deres ref.: 613801-04

Ski, 23/05/2019.

ØSTRE LINJE/TOGPARKERING SKI SYD.

Gjelder Gnr.: 10 Bnr.: 85 og Gnr.: 10 Bnr.:96 i Kråkstad. Begge eiendommene ligger syd for dagens E-18 i Kråkstad i Ski Kommune.

EIENDOMMEN GNR.: 10 BNR.: 85:

I det berørte planområdet pågår det større godkjente nydyrkingsprosjekter, ca. 107 dekar inkludert noe utenfor planområdet. Av disse 107 dekar er ca. 35 dekar ferdig tilsådd med havre, resten blir etter planen, ferdigstilt i løpet av dette året. Nydyrking prosjektene har vært krevende, tatt lang tid med blant annet fortidsminner og konsekvensutredning. Med vår høye standard er samlede kostnader blitt svært høye. Helle prosjektet er privat finansiert av eierne.

Ser med stor uro på muligheten for at hardt tiltrengt ny jord "tas" av Bane Nor. Det er også noe ungskog av gran på området. Kan også nevne at det er prosjektert en anleggsvei over planområdet i forbindelse med bygging av fremtidens E-18.

EIENDOMMEN GNR.: 10 BNR.:96:

Tidligere eier var Forsvaret. Det er diverse bygninger fra ca. 1956 som ble brukt til oppbevaring, lagring av utstyr og ammunisjon for A.R.I. deretter hjemmevernet. Byggemassen er blitt oppgradert av dagens eiere, og er utleid.

Står til disposisjon.

Med vennlig hilsen,
Ingrid Margareth Langberg.
Asbjørg Kristine Langberg.
Signed.

Innspill Østre linje/togparkering Ski syd
Fra Åsveien 139, 1400 Ski. Gnr/bnr: 65/20
Marianne Rogstad
Trygve Fredriksen

Vår eiendom med bolig ligger ved Nordre Kjølstad gård (65/1), og helt inntil den ene skisserte traséen (Ø1) for en eventuell ny Østre linje. Vi anser vårt hus som uegnet til bolig dersom en slik jernbanelinje blir en realitet.

Bruk av arealene totalt sett, slik vi har lest av ulike utredninger og planer, vil få enorme negative konsekvenser for bosetting, gårdstun, landbruk, natur og friluftsliv. Både under anleggsperioden og for all fremtid. Det vil bryte opp og rasere sentrale deler av et flott kulturlandskap. Dyrket jord går tapt og eiendommer blir uhensiktsmessig delt opp av en eventuell jernbanetrasé.

Vi synes det tas forbausende lite eller ingen hensyn til mennesker/trivsel, boliger, gårdstun, landbruk/matproduksjon, kulturlandskap og friluftsliv.

Kommentar til traséforslag Ø1 og Ø2 og togparkering H1, H2 og H3:

- En avgreining for av/påkjøring til Follobanen ved en eventuell ny Østre linje vil ødelegge skogsområdet nærmest Ski. Området i Kjølstadskogen har i alle år vært et flott tur- og rekreasjonsområde. Med økt bosetting syd for Ski og to gangbruer over Søndre tverrvei, har bruken av turområdet økt betraktelig. (Søndre tverrvei har i utgangspunktet tatt nok av denne skogen.)
- En ny Østre linje (Ø1/Ø2) virker fullstendig unødvendig. Det skal altså planlegges for en ny toglinje til x-antall milliarder, for at noen få tusen togpassasjerer skal få noen minutters redusert reisetid til/fra Oslo. En trasé som vil gjøre enorme ødeleggelser for fremtiden.
- Østre linje grunneierlag i Ski og Ås kommuner viser til en rapport utarbeidet av Jon Hamre: «Østre linjes forbindelse til Oslo». Rapporten viser at det er jernbaneteknisk fullt mulig å fremføre togene fra eksisterende østre linje i Follobanetunellen etter 2027 og for fremtiden. Med denne kunnskapen stiller vi oss enda mer uforstående til planene.
- Togparkering H2/H3 vil bety enda mer togtrafikk på en eventuell ny Østre linje, og gi enda mer støy for eksisterende boliger og gårdstun ved Kjølstad. Vi antar at forflytningen av tog vil skje tidlig morgen/kveld – på tider det er spesielt behov for ro.
- Togparkering i fjellhall er beskrevet som et dyrt alternativ, og faren er derfor at dette vil bli bygget «i dagen». Slikt vi har forstått det vil anlegg «i dagen» forutsette bygging av høy trasé forbi Kjølstad-gårdene. Det vil rasere gårdstun, boliger og fremtidig matproduksjon på landbruksareal.
- H2/H3 forutsetter at ny trasé må bygges

- Togparkering H1 er uavhengig av eventuell ny Østre linje. Området er syd for, og lengre unna det viktigste friluftsområdet i Kjølstadskogen. En forgreining av en eventuell ny Østre linje ved av/påkjøring til Follobanen vil ta mer av turområdet enn togparkering H1 ved E18/Holstad

Vi støtter Ås kommune HTM sitt enstemmige forslag: En oppgradering av dagens linje mellom Ski og Kråkstad er bedre enn å legge en ny trasé via Holstad/Kjølstad (ØB 23/5 2019).

Vi støtter også Østre linje Grunneierlag i Ski og Ås kommune sin oppsummerende konklusjon i sitt innspill fra 25/5 2019: Skrinlegge ny avgreining til Østre linje. H1 togparkering er det mest bærekraftige alternativet.

Ås, 25/5 2019

Innspill til planarbeidet for «Ny avgrening Østre linje og togparkering Ski syd»

Jeg er hjemmelshaver til gnr./bnr. 67/2, Østensjøveien 81, i Ås. Min mann og jeg driver gården, som består av 124 mål innmark og 100 mål utmark (skog). Vi dyrker all jorden selv, og er såkornsdyrkere for Felleskjøpet Agri SA.

Prosjekt «Ny avgrening Østre linje og togparkering Ski syd»

Slik vi ser det er det nye prosjektet «Ny avgrening Østre linje og togparkering Ski syd» en sammenslåing av to ulike prosjekter som til dels dekker to ulike behov. Ved å slå disse sammen i ett prosjekt blir det ene prosjektet fort avhengig av det andre, og dette kan føre til at man reduserer planområder og mister et mer helhetlig overblikket for å finne gode uavhengige alternativer.

Nå er to av tre alternativer for togparkering foreslått langs, og er avhengig av gjennomføringen av, ett alternativ for ny trase for Østre linje. Dersom det blir endringer/utsetting av «Avgrening Østre linje», så blir det også endringer/utsetting av togparkeringen. På samme måte kan de to alternativene for togparkering langs nytt trase redusere mulighetsrommet for å vurdere ulike løsninger for legging av trase. Slik vi ser det så er det kanskje mest viktig å få bestemt hvor den ny togparkering kan bli anlagt, nå da det skjer mye endringer på Ski stasjon.

Våre innspill her er i all hovedsak tilknyttet de to alternativene for togparkering som ligger mellom Hauger og Nordre Frogner, øst for Østensjøvannet.

Arealbruk

Avskoging og arealbruksendringer er en av de største truslene mot naturmangfold i skog, og i dag avskoges omtrent 50.000 dekar i året som følge av arealbruksendring som for eksempel bygging av infrastruktur, boligfelt og offentlige bygg. Selv arealer som ikke direkte er truet representerer viktige livsmiljøer og friområder. Det er derfor svært viktig å finne arealøkonomiske alternativer for å minimere nedbygging og videre oppsplitting av all natur når man planlegger ny infrastruktur.

De to alternativene for togparkering som ligger mellom Hauger og Nordre Frogner øst for Østensjøvannet, og særlig alternativet med anlegg opp i dagen, er arealkrevende og vil kreve de største naturinngrepene. Togparkeringen foreslås lagt i en vinkel i forhold til togtraseen og strekker seg inn i et nytt område som til nå ikke har noen tidligere tyngre arealinngrep.

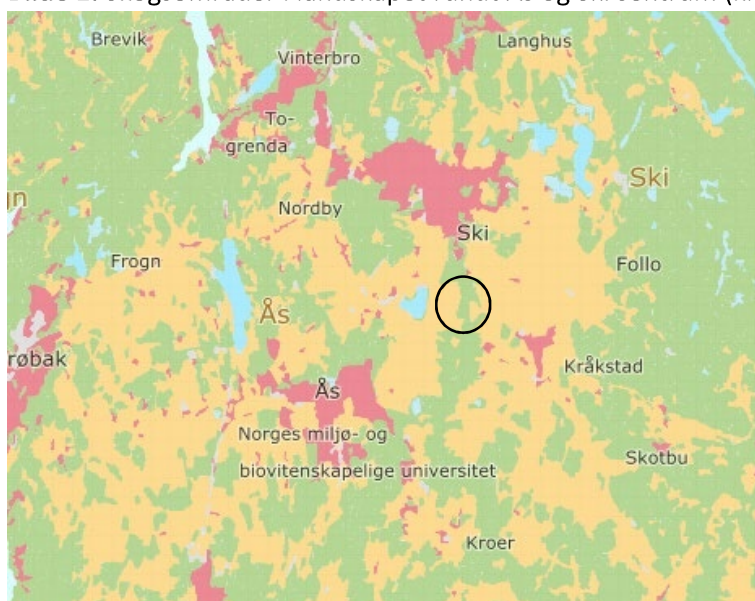
Skogen

Området mellom Ski og Ås er preget av landbruk og alternativene for togparkering er alle lagt til skogarealer og vil spare matjord. Derimot er det viktig i slike mosaikker av jordbruk,

skog og beboelse å vurdere viktigheten av de ulike arealer ut fra et landskapsøkologisk perspektiv.

Skogen som inngår i planområdet mellom Hauger og Nordre Frogner er ett av få lengre sammenhengende skogområder i et ellers åpent og fragmenterte jordbrukslandskap. Dette skogbelte strekker seg helt fra Ski sentrum til Ås sentrum og videre sørover mot Kroer og Vestby (bilde 1). Slike sammenhengende skogbelter fungerer som vilt- og spredningskorridorer og er svært viktig i et fragmentert landskap. Et av hovedtrekkene til elg i Follo går igjennom dette skogbelte (bilde 2). Områder med en kombinasjon av skog og jord er generelt viktig for det meste av viltet i Follo, og i området rundt Østensjøvannet er det mye elg og rådyr.

Bilde 1: Skogsområder i landskapet rundt Ås og Ski sentrum (kilde: Kartlag «arealtype AR50» i Kilden)



Bilde 2: Kart over hovedtrekk og lokale trekk mellom Ski og Ås (kilde: [Vilttrekk i Follo](#) 2018)



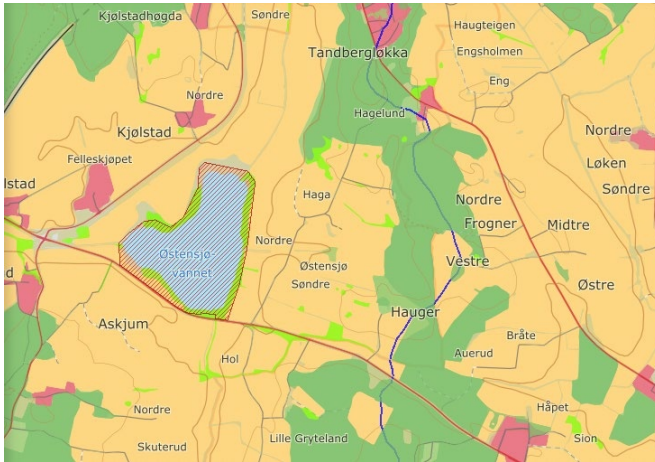
Skogen som ligger i planområdet mellom Holstad og Nordre Frogner er det smaleste partiet av det større sammenhengende skogbelte, og derfor også mer utsatt for fragmentering. Dersom togparkeringen bli lagt på langs av dette belte av skog vil store deler av skogarealet måtte bli tatt, og man sitter igjen med en svært marginal, eller ingen, korridor. I tillegg til å føre til en fragmentering av et sammenhengende skogbelte mellom Ås og Ski, vil alternativet med togparkering oppe i dagen, og med adkomstvei fra E18, føre til en sammenhengende infrastruktur og oppsplitting av landskapet mellom Holstad og Kråkstad.

Østensjøvannet

Østensjøvannet er et naturreservat og en viktig rasteplass og hekkebiotop for vade- og andefugler (bilde 3). Det er mye fugl i området og det forekommer flere sjeldne arter. I høringsuttalelsen fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus til utredningen av hensettingsanlegg ble det lagt vekt på at området rundt Østensjøvannet er særlig verdifullt for naturmangfoldet.

Alternativet med anlegg som ligger oppe i dagen mellom Hauger og Nordre Frogner ligger høyt i terrenget med avrenning ned mot Østensjøvannet. Dette vil kunne representere en risiko i forhold til avrenning fra vaskeanlegg for tog ned mot vannet. Den høye plasseringen vil også kunne gjøre at lyd og støy bærer langt, i begge retninger.

Bilde 3: Østensjøvannet naturvernreservat, vassdragssone og høydekurver (kilde: Kartlag «Naturvernområder (Mdir)», «Treslag (AR5)» og «Verna vassdrag (NVE)» i Kilden)



Vi ønsker at man i en KVV av dette prosjektet vektlegger natur- og miljøverdier høyt, og at man legger særlig vekt på størrelse på arealinngrep. Et alternativ som ligger i et område med eksisterende infrastruktur, langs et eksisterende spor og aller helst under bakken burde vurderes selv om det økonomisk er dyrere.

Bente Hansen
Østensjøveien 81
1 434 Ås
bruk1@online.no

Innspill til Østre linje/togparkering Ski Øst

Vi, som gir dette innspillet, bor på gården Nordre Kjølstad gnr.65 bnr.1 Åsveien 141,1400 SKI, men gården ligger i Ås kommune.

Hele gården blir sterkt berørt av Bane Nor sine planer.

Man må prøve å minimere skadene /ulempene det blir for oss som bor her, og våre etterkommere.

Bane Nor og politikere må etterstrebe å finne de mest optimale løsningene for å ivareta kulturlandskapet, jordbruk, dyreliv og menneskenes trivsel.

I følge tegninger for trasealternativene til Østre linje, som vi har fått tilgang til gjennom Østre linje grunneierlag, har vi kommentarer til alternativet Ø1, der Bane Nor har en høy løsning og en lav løsning. Den høye løsningen innbefatter broer, lav løsning betongkulvert/ fjelltunnel, skjæringer og fyllinger.

Ved broløsning, som vi ikke ønsker, vil den gå ca. 10 meter fra låveveggen, høyden plant med tunet, videre over FV152, på en bro som er 10-15 meter høy.

I det lave alternativet er det beskrevet betongkulvert under RV152 og forbi gårdstunet vårt. Videre fortsetter nordgående spor i skjæring/grop som er 10 meter dyp og 50 meter bred med viltgjerd på begge sider. Denne vil ta det meste av vårt jordbruksareal og deler av skogen, som også er en viktig inngangsport til resten av Holstadmarka. Vi, som grunneiere, mener at betongkulvert kan videreføres over jordene og skogen til påkoblingspunkt for Østre linje mot ski. Kulverten vil da stikke ca.1 meter over dagens terreng, men ved å fylle tilbake med oppgravde masser rundt kulvert, og heve terrenget med 2 meter vil man kunne dyrke jordbruksarealet over. Dette er positivt for miljøet og omgivelsene, det vil heller ikke berøre vilt-tråkket som går over her. Det vil også medføre mindre massetransport på offentlig vei, og Bane Nor slipper å erstatte matjorda andre steder.

Vi mener politikere som er opptatt av jordvern, miljø og kulturlandskap, må kreve at betongkulvert blir videreført så langt som mulig.

Bane Nor har på møter med grunneierlaget hevdet at ved høy broløsning vil arealet under kunne dyrkes som fullverdig jord. Dette tar vi sterk avstand fra,

da høy bro vil gi skygge og tørke. Arealet under en sånn bro må defineres som udyrkbart.

En lav løsning er kanskje dyrere å bygge, men det skal koste å minimere skader på miljøet, kulturlandskapet, dyreliv og ikke minst folks liv. Jernbanen er tross alt noe som blir liggende for alltid.

Vi, som sterkt berørte grunneiere, mener at rapporten Jon Hamre har utarbeidet for Østre linje grunneierlag må tas til etterretning, slik at tog kan kjøres på eksisterende linje mellom Kråkstad og Ski stasjon, og at ny avgreining til Østre linje skrinlegges. Vi mener det beste alternativet for hensettingsanlegget er langs eksisterende spor på Vestre linje, slik Bane Nor ønsker.

Hilsen Grunneiere på 65.1

Kristine Rogstad

Jan Ove Sørheim

Innkomne uttalelser ved varsel om planoppstart via kartportal

Navn	Tilbakemelding
Gudbrand Erik Arnesen Ellingsrudveien 25B 1 400 Ski gudbrand.arnesen@gmail.com	Kjølstadskogen / Holstaddmarka er et viktig fritids- og rereasjonsområde for Søndre Ski. Her er det turstier om sommeren og skiløyper om vinteren. Eksempelvis har Skautraver'n orienteringsposter i området i 2019. Da omkjøringsveien ble bygget ble det lagt spesiell vekt på adkomst til marka, blant annet ved at to gangbroer ble bygget. Området bør bevares så langt som mulig. Eventuelle inngrep bør kompenseres med adgang for gående og syklende fra alle retninger.
Berit Hjelm Follovn.66 1 400 Ski berit.hjelm@me.com	Bytte ut en utsikt og stillhet av åker og skog med togparkering og hva det av støy som medfølger er ikke ønskelig. Når det også legger opp til å fjerne det meste av det lille vi har av friluftsarealer av skogen i nærheten blir det helt feil. Det bygges stadig mer boliger rundt Finstadskogen , så den bør bevares både som rekreasjon for oss som bor rundt den og ikke minst barnehagene, skolene som bruker den jevnlig.
Henning Rindal Granheimtunet 17 1 406 Ski henning.rindal@gmail.com	Det siste friluftsområdet som binder Ås og Ski sammen vil da forsvinne. Dette er ett området hvor det sogner flere tusen mennesker til, og befolkningsveksten i området rundt er økende. Dette er ett området som har tilførselsveier for gående og syklende som er helt unik i Follo. Her er det flere tusen mennesker som har tilgang til naturen uten å måtte kjøre bil for å komme rett ut i naturen. Området er i dag mye benyttet med utallige stier og veier. Skogsområdet i seg selv er lite og enhver inngripen i dette naturområdet vil være ødeleggende. Dette er siste grønne lomme for almen ferdsel sør for ski mot Ås som er opparbeidet med stier for ferdsel for hele familien, selv med barnevogn og rullestol. Det er i dag svær mange dyrearter som har tilhold i denne skogen og disse vil miste sine områder. Vi må ta vare på de få grønne "uberørte" lommene vi har igjen til neste generasjoner. Nærhet til Naturreservat ved Østensjø vannet på Holstad er viktig å ha med en vurdering for å la dette området være uberørt , og ikke minst den nye planlagte E-18 som allerede en negativ inngripen i naturen i dette området som taler for å la resten av området få "hvile" til glede for fremtidige generasjoner. Tar dere denne skogen til næringsvirksomhet vil være ett stort tap for beboere i Ås og Ski kommune.

Innkomne uttalelser ved varsel om planoppstart via kartportal

Navn	Tilbakemelding
Tone Stenberg Gamle Åsvei 34b 1 400 Ski thsten@online.no	Holstadmarka er en fantastisk skog med rikt dyreliv. Jeg går daglige turer der hele året. Møter ofte rådyr, elg, rev, ekorn og hare. For oss som bor på Søndre Finstad og Finstad i Ski blir muligheten for å gå til skogen borte. Dyrene kommer også til å bli jaget bort. Skolen bruker området til tur for elevene. Jeg er helt sjokkert over at det er planlagt å ødelegge turmulighetene. Det betyr at jeg må sette meg i bilen og kjøre for å komme til skogen, noe som ikke er særlig miljøvennlige. Politikerne i Ski burde bli hørt. De er folkevalgt av oss. Bøndene burde bli hørt. Det er dyrket mark som blir borte. Tunnel under jorden burde være eneste alternativet her.
Kenneth Pram Elvestadveien 661 1 827 Hobøl kenneth_pram@hotmail.com	Når nytt dobbeltspor for Østre Linje åpnes bør eksisterende trase mellom Kråkstad og Ski bygges om til sykkelvei med fortau for gående, samt at eksisterende jernbanebroen over Åsveien i Ski beholdes for ny gang og sykkelvei så gående og syklende fra Kråkstad- Drømtorp/Kjeppededveien raskt, trygt og enkelt kommer seg direkte til Ski stasjon og Ski Storsenter uten å måtte krysse bilvei.
Kenneth M. Lundkvist Eikelveien 28b 1 400 Ski lunken@me.com	Ønsker at dere tar i betraktning de enorme inngrepene dere vurderer å gjøre i turterrenget tilknyttet ski sentrum. Dette er ett av få turområder som knytter flere deler av ski sammen og skaper samhold og opplevelser på tvers. Med den konstante fortetningen med blokker og annen utbygging er behovet for tilgjengelige friluftsområder større enn noen gang.
Edvard Thirud Østensjøveien 60 1 434 Ås ethirud@me.com	I arbeidet jeg har sett her kan jeg ikke se at Østensjøvannet er gitt tilstrekkelig vurdering, om det er vurdert på dette nivået. Østensjøvannet i Ås er fredet som naturreservat, og all ferdsel på vannet er forbudt. I planarbeidet kan jeg ikke se det er gjort noen konkrete vurderinger mtp dette. Jeg stiller spørsmål ved hva en 19 meter høy bro i innflyvningsstraseen til vannet vil gjøre med fuglene som bruker dette som rasteplass under trekk. Støy som kommer fra vanlig og mulig godstrafikk synes jeg og det er rart ikke er vurdert. I skogen som ligger rett ved vannet er det planlagt et hensetningsanlegg i dagen, dette må avgi enorme mengder støy, jeg kan ikke se at dette er vurdert. I silingsrapporten Ås kommune bestilte er ikke vannet nevnt med ett ord, dette synes jeg er noe skummelt.

Innkomne uttalelser ved varsel om planoppstart via kartportal

Navn	Tilbakemelding
	For meg som bor rett ved kan jeg ikke se andre løsninger enn at banen må gå i tunell så mye som mulig, og at en planlagt trasee i dagen over jordene nord for vannet må være lavest mulig og sikres mot støy. Vannets verdi mtp antall arter man observerer her kan ikke oversees.
Edvard Thirud Østensjøveien 60 1 434 Ås ethirud@me.com	Viltrase. Det er planlagt å bygge hensetingsannlegg og togbane rett i og gjennom den eneste vilt traseen i området. Dette kommer ikke fram som vurdering, jeg har kun sett henvisning til dyreliv, dette må vurderes bedre. De andre traseene i området er bygget ned med togbaner og vei allerede, og man kan ikke ignorere dyrs behov. Ett hensetninganlegg her vil ruinere hele traseen, og her må fagfolk vurdere hva det gjør med dyreflokkene i området. Kartet viser klart at det ikke er andre muligheter for dyra å forflytte seg i området. Om det skal bygges en bro over vil dette medføre støy. og med planlagt hensetning/godstrafikk vil denne være mer eller mindre kontinuerlig. At påvirker beboere i området er en ting, men hvordan dette påvirker dyr, som trolig ikke har så mange alternative habitat er noe helt annet. Dette kan ikke skrives vekk med kostnadsbesparelser.jeg kan ikke se andre gode løsninger på dette enn å legge traseen under traseen, og enten ha hensetting ett annet sted, eller ha det i helt lukket fjellhall. Om man går for delevis overbygget fjellhall ser jeg ikke at det løser problemet. dette gjelder og støy til østensjøvannet.
Edvard Thirud Østensjøveien 60 1 434 Ås ethirud@me.com	Jeg ønsker å informere om at Veidekke har skrevet intensjonsavtale om å lage deponi i området det er planlagt trase. DET har vært avtalt møter med ÅS kommune, og selve avtalen er nær ved signering. Veidekke er informert om at dere er informert om dette. Det er og mulig de har kontaktet Bane Nord.
Edvard Thirud Østensjøveien 60 1 434 Ås ethirud@me.com	I samtale med Bane Nord er det kommet frem at de mulignes må tilbakeføre dyrket mark de fjerner med jernbanen. Jeg ser at det er fine muligheter for nydyrking ved å bygge en kulvert ved innløpet til tunellen på området tilhørende Østensjø gård. Men litt fyllmasse vil dette gjøre det mulig å forstøtte, og forbedre ett eksisterende jorde. Dette er og diskutert med en entreprenør som ikke så noen problemer i at dette kan bli ett stort og meget velfungerende jorde.
Arnt Nygård Åsveien 109	Som nærmeste beboer og bruker av skogen på Kjølsthøgda, vil jeg komme med følgende viktige synspunkter som bør

Innkomne uttalelser ved varsel om planoppstart via kartportal

Navn	Tilbakemelding
1 400 Ski Arnt@folloautoco.no	hensynstas:- Skogen er lett tilgjengelig fra alle kanter - UTEN bruk av bil for veldig mange. - I skogen er det et rikt dyr og fugleliv med rådyr, elg, rev, hare, for å nevne noen. - Området blir benyttet av svært mange til turgåing/trening/rekreasjon sommer som vinter. - På vinterstid blir det kjørt skiløyper med snøscooter på jordene og i skogen. Disse løypene blir brukt MYE av alle. Feks Barnefamilier med aking og pølsegrilling. Jeg mener også at store produktive jordbruksarealer som vi har i nærheten- MÅ beholdes som de er til matproduksjon.
Bjørn Nygård Åsveien 107 1 400 Ski bjorn.a.nygard@gmail.com	Som nærmeste beboer og bruker av skogen på Kjølstadhøgda, vil jeg komme med følgende viktige synspunkter som bør hensynstas: - Skogen er lett tilgjengelig fra alle kanter - UTEN bruk av bil for veldig mange. - I skogen er det et rikt dyr og fugleliv med rådyr, elg, rev, hare, for å nevne noen. - Området blir benyttet av svært mange til turgåing/trening/rekreasjon sommer som vinter. - På vinterstid blir det kjørt skiløyper med snøscooter på jordene og i skogen. Disse løypene blir brukt MYE av alle. Feks Barnefamilier med aking og pølsegrilling. Jeg mener også at store produktive jordbruksarealer som vi har i nærheten- MÅ beholdes som de er til matproduksjon.
Inger Synnøve Nygård Åsvn. 109 1 400 SKI Inger.s.nygaard@gmail.com	Som nærmeste beboer og bruker av skogen på Kjølstadhøgda, vil jeg komme med følgende viktige synspunkter som børhensyntas: -Skogen er lett tilgjengelig -uten bruk av bil-for veldig mange. I skogen er det et rikt dyreliv med rådyr,elg,rev,hare og mye fugleliv som er viktig å ta vare på. Både på vinter og sommertid blir området brukt sv veldig mange til turgåing og trening. På vinterstid blir det kjørt opp skiløyper på jordene og i skogen med snøscooter. Disse løypene blir brukt av mange fra alle kanter av skogen. Jeg mener også at store og flate jordbruksarealer som vi har i nærheten, absolutt bør beholdes som de er til mat-produksjon.

Innkomne uttalelser ved varsel om planoppstart via kartportal

Navn	Tilbakemelding
Karoline Steensgaard Åsveien 107 1 400 Ski karoline.steensgaard@gmail.com	Som nærmeste beboer og bruker av skogen på Kjølsthøgda, vil jeg komme med følgende viktige synspunkter som bør hensynstas: - Skogen er lett tilgjengelig fra alle kanter - UTEN bruk av bil for veldig mange. - I skogen er det et rikt dyr og fugleliv med rådyr, elg, rev, hare, for å nevne noen. - Området blir benyttet av svært mange til turgåing/trening/rekreasjon sommer som vinter. - På vinterstid blir det kjørt skiløyper med snøscooter på jordene og i skogen. Disse løypene blir brukt MYE av alle. Feks Barnefamilier med aking og pølsegrilling. Jeg mener også at store produktive jordbruksarealer som vi har i nærheten- MÅ beholdes som de er til matproduksjon.

MIP-00-A-04147

Utgitt September 2019

Revisjon 01A

Utgitt av Bane NOR SF

Foto Bane NOR/Asplan Viak

Postadresse Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon