

Østfoldbanen · Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje

# Samlede uttalelser til varsel om utvidet planområde



## **ØSTFOLDBANEN**

### **TOGPARKERING SKI SYD OG NY INNFØRING AV ØSTRE LINJE**

### **UTTALELSER TIL VARSEL OM UTVIDET PLANOMRÅDE**

Det er mottatt i alt 13 uttalelser til varsel om utvidet planområde – 6 myndigheter, 3 organisasjoner, lag og foreninger, og 4 private.

Kopi av alle uttalelser er gjengitt på de følgende sider. Rekkefølgen i listen under er – innenfor hver kategori – ordnet etter dato for uttalelsen. Tall i listen under henviser til innsatt **rødt sidetall** øverst på uttalelsene.

#### **Myndigheter**

- Statens vegvesen (22.01.2021).....003
- Follo landbrukskontor (28.01.2021).....004
- Nordre Follo kommune (05.02.2021).....008
- Statsforvalteren i Oslo og Viken (09.02.2021).....016
- Viken fylkeskommune (12.02.2021).....018
- Norges vassdrags- og energidirektorat (22.02.2021).....026

#### **Organisasjoner, lag og foreninger**

- Østre linje grunneierlag (31.01.2021).....027
- Ski historielag (21.02.2021).....028
- Miljøpartiet De Grønne i Ås (24.02.2021).....029

#### **Private**

- John Ivar Bjoner – *Løkenveien 29a* (25.01.2021).....039
- Beatrix og Olav Nytingnes – *Hesteskoen 15* (16.02.2021).....040
- Per Kristian Høyum - *Kråkstadveien 93* (21.02.2021).....044
- Marianne Rogstad - *Åsveien 139* (21.02.2021).....045



## Statens vegvesen

ASPLAN VIAK AS  
Postboks 24  
1301 SANDVIKA

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Arne Kolstadbråten / 24058357

Vår referanse:  
21/13126-2

Deres referanse:

Vår dato:  
22.01.2021

### Varsel om utvidet planområde for ny avgrensning for Østre linje og togparkering syd for Ski

Vi viser til oversendelse mottatt 21.01.21 og vår uttalelse til planoppstart.

Vi har ingen merknader til utvidelsen av planområdet.

Vi viser forøvrig til vår uttalelse til planoppstart.

Statens vegvesen Transport og samfunn  
Med hilsen

Ellen Marie Foslie  
Seksjonsleder

Arne Kolstadbråten

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS  
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Fyrstikkalléen 1  
0661 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

ASPLAN VIAK  
Postboks 24  
1300 SANDVIKA

<b>Deres ref.</b>	<b>Vår ref.</b> 21/00074-2	<b>Saksbehandler</b> Lars Martin Julseth	<b>Dato</b> 28.01.2021
-------------------	-------------------------------	---------------------------------------------	---------------------------

## **Østre linje/togparkering Ski syd. Uttalelse til varsel om utvidet planområde for ny avgrening for Østre linje og togparkering syd for Ski.**

Bane Nor varsler om utvidet planområde for ovennevnte prosjekt. De skriver at de trenger mer areal til prosjektet for å sikre at de har nok arealer til massedeponi og mellomlagring av matjord. Videre står det i varselbrevet: «innenfor det tidligere varslede planområdet vil det være vanskelig i finne tilstrekkelige egnede arealer til dette, og derfor utvider vi nå planområdet for reguleringsplanarbeidet.»

Ny avgrening Østre linje går gjennom et høyproduktivt landbruksområde med noe av landets beste matjord. Konsekvensene av planforslaget for landbruket og jordvernet vil være svært negative og betydelige. Områder for deponering av overskuddsmasser bør legges på udyrket, helst udyrkbare mark. Bane Nor bør søke etter slike områder framfor høyproduktive landbruksarealer. Det er svært uheldig at Bane Nor vurderer å foreslå fulldyrket jord av svært god kvalitet som deponiområder. Selv om slike områder planlegges dyrket opp i ettertid vil det være svært vanskelig å oppnå god jordkvalitet. Overskuddsmasser må kjøres ut området og deponeres andre steder enn på verdifull dyrka jord. Matjord skal tas vare på og benyttes til fortsatt matproduksjon. Det bør også søkes etter steder egnet for flytting av matjord fra traseen.

De 2 områdene som foreslås lagt inn i planområdet består begge nesten utelukkende av fulldyrket jord med svært god jordkvalitet. Dette bekreftes i NIBIOS Kilden, (arealinformasjonskart AR5), se vedlegg.

Vi viser til gjeldende politikk når det gjelder jordvern, sist understreket av statsrådene Astrup og Bollestad i brev fra Departementene til kommuner og fylkeskommuner 8.januar 2021. Her understrekes at bevaring av dyrket mark er en nasjonal interesse og at matjordressursene må tas vare på. Departementene forventer at kommunene

følger opp jordvernstrategiene. Da er det et svært dårlig signal om statlige selskaper skal gå foran i å ødelegge den beste matjorda.

Med hilsen

Lars Martin Julseth  
Landbrukssjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

Vedlegg:  
Kart utvidet planområde AR5

Mottakere:  
ASPLAN VIAK, Postboks 24, 1300 SANDVIKA

Kopi:  
ÅS KOMMUNE, Postboks 195, 1431 ÅS  
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS  
BANE NOR SF, Postboks 4350, 2308 HAMAR  
NORDRE FOLLO KOMMUNE, Postboks 3010, 1402 SKI  
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG





# Kilden

Verktøy

Lagre og skriv ut

Last ned kartdata

Arealinformasjon

Kartlag Tegnforklaring

Flybilder (flere valg)

Satellittbilder (flere valg)

Markslag (ARS)

Dyrtbar jord

Myrinformasjon (DMK)

Jordbruksareal som kan være ute av drift

Helling/jordbruksareal

Arealressurser (AR90)

Arealressurser (AR250)

Jordsmonn

Jordkvalitet

Erosjonsrisiko (flate- og drågerosjon)

Vegetasjon

Landskøp

Beitelag

Skog

Genressurser i skog

Verdiklasser for jordbruksareal

Historiske kart

Valgte kartlag

Lukk meny

## Arealinformasjon

Søk fylke, kommune, stedsnavn, adresse, gårds- og bruksnummer eller kartlag.

Objektinformasjon

**Jordkvalitet**

**NIBIO**  
NORSK INSTITUTT FOR  
BIOLOGI

**Jordkvalitet**

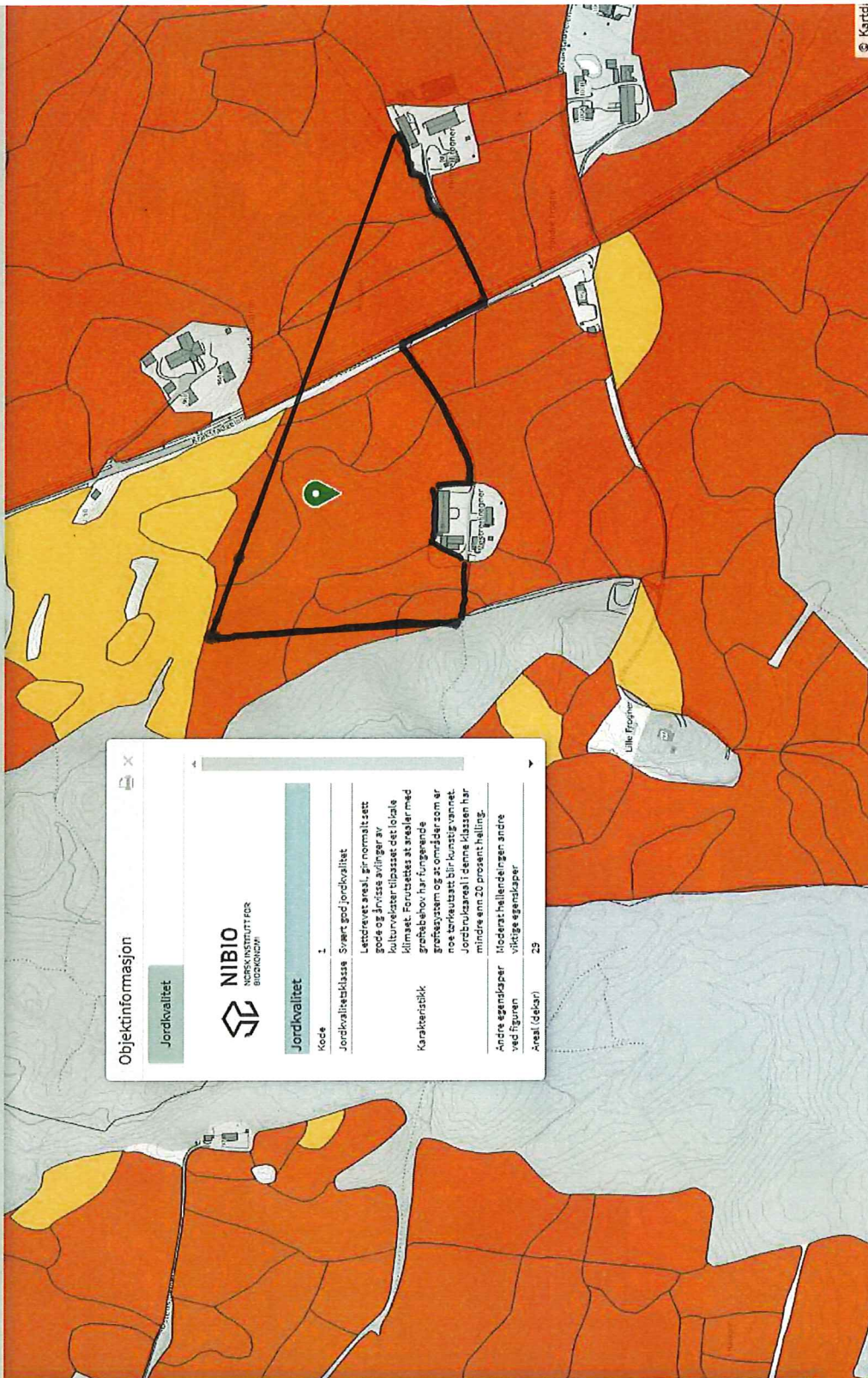
Kode: 1

Jordkvalitetsklasse: Svært god jordkvalitet

Letteste areal, gir normalt sett gode og riktige avlinger av kulturvekster tilpasset det lokale klimaet. Forutsettes at arealer med grovbætt, har fungerende grasbeiteom og at områder som er noe tørkeutsatt blir kunstig vannet. Jordbruksareal i denne klassen har mindre enn 20 prosent helling.

Andre egenskaper: Hødest-hellerdeingen andre ved figuren

Viktige egenskaper: Areal (dekar): 29







Søk fylke, kommune, stedsnavn, adresse, gårds- og bruksnummer eller kartlag.

Verktøy

Lagre og skriv ut

Last ned kartdata

Arealinformasjon

Kartlag Tegnforklaring

Flybilder (flere valg)

Satellittbilder (flere valg)

Markslag (AR5)

Dyrbær jord

Myrinformasjon (DMK)

Jordbruksareal som kan være ute av drift

Helling (jordbruksareal)

Arealressurser (AR50)

Arealressurser (AR250)

Jordmønn

Jordkvalitet

Erosjonsrisiko (flate- og drågerosjon)

Vegetasjon

Landskap

Beiteleg

Skog

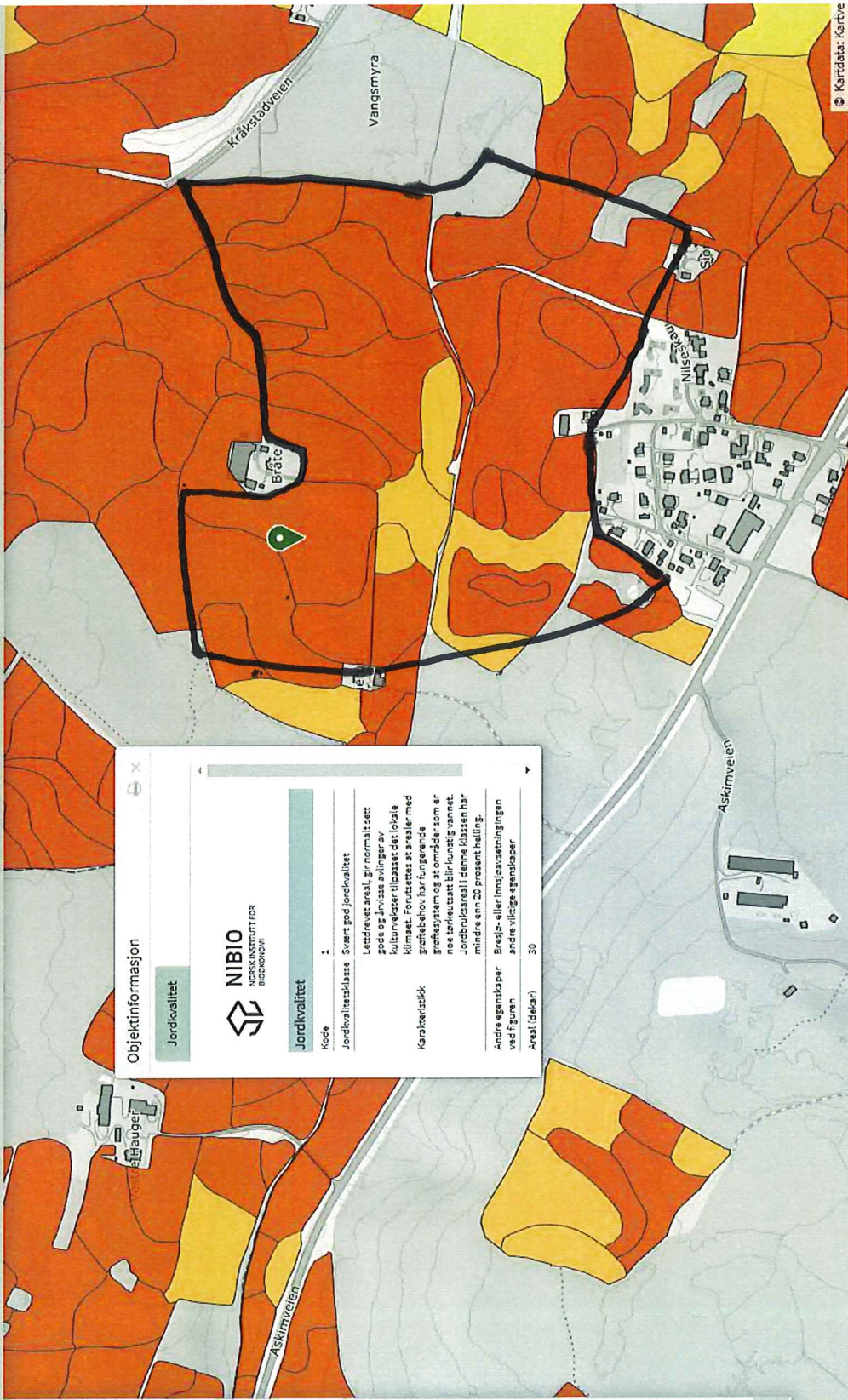
Genressurser i skog

Verdiklasser for jordbruksareal

Historiske kart

Valgte kartlag

Lukk meny



**Objektinformasjon**

**Jordkvalitet**

**NIBIO**  
NORSKINSTITUTT FOR  
BIOLOGISKE

**Jordkvalitet**

Kode: 1

Jordkvalitetsklasse: Svært god jordkvalitet

Lettdreventanal, grunnmaltsett  
røds og jernsisa avlinger av  
kulturvekster tilpasset det lokale  
klimaet. For å passe å avler med  
grøtbehov har i tillegg  
grøtstjerne og av områder som er  
nær tørkesatt blir foredig sammen.  
Jordbruksareal i denne klassen har  
mindre enn 20 prosent heiling.

**Kartkvalitetsikk**

Andre egenskaper  
ved figuren

Areal (dekar): 30



ASPLAN VIAK AS  
Postboks 24  
1301 SANDVIKA

Vår referanse:  
PLAN-20/00317-50

Deres referanse:  
Østre linje/togparkering Ski syd

Saksbehandler:  
Helen Nathalie Liebig-Andersen

Dato:  
05.02.2021

## Østre linje/togparkering Ski syd - Varsel om utvidet planområde - Uttalelse fra Nordre Follo kommune

Vedlagt er Nordre Follo kommunes uttalelse til Bane NORs varsel om utvidet planområde for detaljreguleringsplan for ny Østre linje og hensettingsanlegg.

### Har du spørsmål?

Husk å oppgi saksnummer og saksbehandler når du tar kontakt med oss. Send melding her: <https://svarut.ks.no/edialog/mottaker/889718552>. Du kan også ringe oss på telefon 02178.

Med hilsen

Helen Nathalie Liebig-Andersen  
Arealplanlegger

Arild Øien  
Virksomhetsleder Byutvikling og  
arealpl  
Monica Lysebo  
Kommunalsjef Samfunn og bærekraft

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

Vedlegg:

Nordre Follo kommunes uttalelse til varsel om utvidelse av planområdet  
Follo landbrukskontors uttalelse til varsel om utvidet planområde  
Kart utvidet planområde med jordkvalitet

---

**Nær og nyskapende**



Kopi til:

BANE NOR SF, Torun Hellen

FOLLO LANDBRUKSKONTOR

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

ÅS KOMMUNE TEKNIKK, SAMFUNN OG KULTUR

KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENTET



## SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/02821-43  
Saksbehandler Helen Nathalie Liebig-Andersen

# Detaljregulering for Ny avgrensning Østre linje og togparkering syd for Ski - Varsel om utvidet planområde

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utvalg for areal, klima og byggesak	02.02.2021	13/21

**Utvalg for areal, klima og byggesak har behandlet saken i møte 02.02.2021 sak 13/21**

### Behandling:

Anne-Beth Skrede (Ap) fremmet på vegne av flertallspartiene, Rødt og Høyre følgende endringsforslag til rådmannens innstilling (endringer fremgår i understreket tekst):

1. Nordre Follo kommune stiller seg svært negativ til Bane NORs ønske om utvidelse av planområdet.

Et styrket vern av dyrket og dyrkbar mark, med nullvisjon for tap av matjord, er en sentral del av Nordre Follo kommunes arealstrategi.

Varslet utvidelse av planområdet vil berøre dyrka mark med fulldyrket jord av svært god kvalitet. Dette kommer i tillegg til betydelig negative virkninger for dyrka mark innenfor opprinnelig varslet planområde.

2. Nordre Follo kommune ønsker løsninger for hensettingsanlegg og ny jernbanetrasé som i størst mulig grad reduserer negative konsekvenser og ivaretar både kommunens, regionale og nasjonale mål om reduksjon i tap av matjord.
3. Nordre Follo kommune ber om at eventuelle masser som ikke kan plasseres innenfor opprinnelig planområde kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.

### Votering:

Skredes forslag fra flertallspartiene, Rødt og Høyre støttes 12 mot 1 stemme (1FrP). Rådmannens innstilling fikk ingen stemmer, og falt.

**Utvalg for areal, klima og byggesaks vedtak 02.02.2021:**

1. Nordre Follo kommune stiller seg svært negativ til Bane NORs ønske om utvidelse av planområdet.

Et styrket vern av dyrket og dyrkbar mark, med nullvisjon for tap av matjord, er en sentral del av Nordre Follo kommunes arealstrategi.

Varslet utvidelse av planområdet vil berøre dyrka mark med fulldyrket jord av svært god kvalitet. Dette kommer i tillegg til betydelig negative virkninger for dyrka mark innenfor opprinnelig varslet planområde.

2. Nordre Follo kommune ønsker løsninger for hensettingsanlegg og ny jernbanetrasé som i størst mulig grad reduserer negative konsekvenser og ivaretar både kommunens, regionale og nasjonale mål om reduksjon i tap av matjord.
  3. Nordre Follo kommune ber om at eventuelle masser som ikke kan plasseres innenfor opprinnelig planområde kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.
-



## Saksfremlegg

# Uttalelse til varsel om utvidet planområde - Detaljregulering for Ny avgrensing Østre linje og togparkering syd for Ski

### Rådmannens innstilling

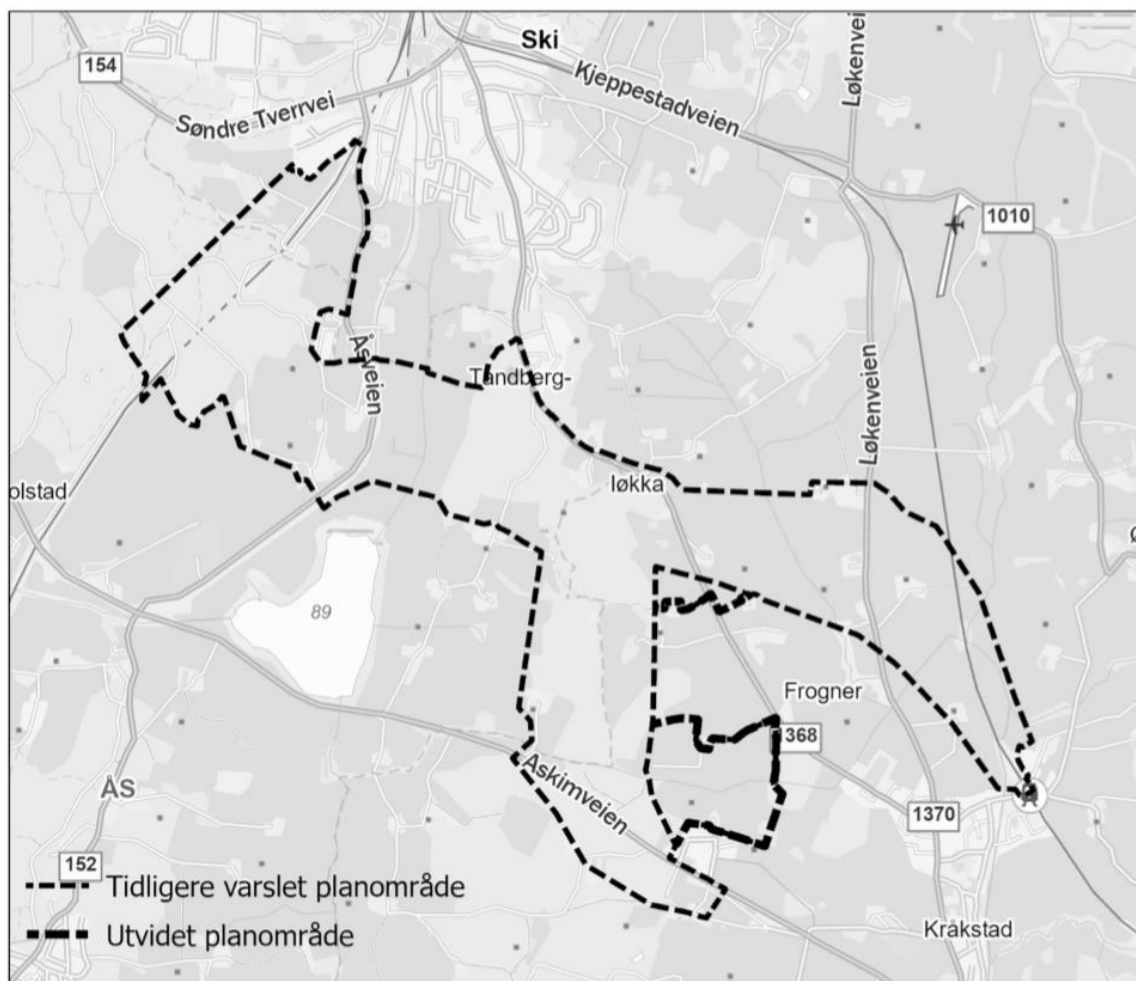
1. Nordre Follo kommune stiller seg svært negativ til varslet utvidelse av planområdet.

Varslet utvidelse av planområdet vil berøre dyrka mark med svært høy jordkvalitet. Dette kommer i tillegg til betydelig negative virkninger for dyrka mark innenfor opprinnelig varslet planområde.

2. Nordre Follo kommune ønsker løsninger for hensettingsanlegg og ny jernbanetrasé som i størst mulig grad reduserer negative konsekvenser og ivaretar nasjonale mål om reduksjon i tap av matjord.
3. Nordre Follo kommune ber om at eventuelle masser som ikke kan plasseres innenfor opprinnelig planområde kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.

### Kort oppsummert

Bane NOR planlegger ny avgrensing for Østre linje og togparkering sør for Ski. Oppstart av planarbeid og avgrensing av planområdet ble varslet våren 2019. Videre planarbeid skal gjennomføres som statlig reguleringsplan. Bane NOR varslet i brev datert 20.1 utvidelse av planområdet grunnet behov for tilleggsarealer til massedeponi og mellomlagring av matjord. Nordre Follo kommune stiller seg svært negativ til varslet utvidelse og ber om at eventuelle masser som ikke kan plasseres innenfor den opprinnelige plangrensen kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.



Figur 1: Kart med tidligere varslet planområde og varslet utvidelse for massedeponi.

## Bakgrunn

Oppstart av planarbeid og avgrensning av planområdet ble varslet våren 2019. Forslag til planprogram ble sendt på høring høsten samme år. Forslag til planprogram ble i mai 2020 avvist av kommunestyrene i både Nordre Follo kommune og Ås kommune, med begrunnelse i at alternativene som ble lagt frem vil medføre betydelige tap av dyrka mark og inngrep i kulturlandskap og naturområder.

Som resultat av at forslag til planprogram ble avvist av kommunene sendte Bane NOR sommeren 2020 brev til Samferdselsdepartementet (SD) med anmodning om statlig plan. Høsten 2020 sendte SD, i tråd med ønsket fra Bane NOR, et brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) med anmodning om statlig plan for den videre planprosessen. KMD gav i brev til SD høsten samme år sin tilslutning til at planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 6-4.

Statlig regulering innebærer at KMD overtar planmyndigheten fra kommunestyret. Kommunen vil være høringspart på lik linje med grunneiere, regionale myndigheter mfl., og har etter pbl § 6-4 plikt til å gi departementet nødvendig bistand i videre planarbeid. Reguleringsprosessen er ellers den samme som i en kommunal planprosess. KMDs foreløpige vurdering er at det ikke er behov for ny høring av planprogrammet. Neste skritt i planprosessen er dermed at KMD fastsetter

planprogrammet med eventuelle endringer. Departementet vil samtidig ta stilling til den foreslåtte utvidelsen av planområdet. Kommunen vil uttale seg til planforslaget når det legges ut til offentlig ettersyn.

## Vurdering

Nordre Follo kommune har en tydelig føring om å være en arealnøytral kommune, for å verne om resterende matjord, grøntstruktur, natur- og friluftslivsområder. Kommunen har også en 0-visjon for tap av matjord. Matjorden innenfor vår kommune er blant landets beste og mest produktive.

De statlige samferdselsprosjektene nye E18, Follobanen, Nye østre linje og hensettingsanlegg beslaglegger samlet et betydelig areal matjord av høy kvalitet. Kommunen mener den samlede belastningen på matjord fra statlige samferdselsprosjekter innenfor vårt område har nådd et metningspunkt.

Varslet utvidelse av planområdet vil berøre dyrka mark med svært høy jordkvalitet.

Alternativene som er lagt frem av Bane NOR innenfor opprinnelig varslet planområde vil i seg selv medføre store negative konsekvenser, spesielt for landbruket. Dette var også bakgrunnen for at kommunestyret våren 2020 avviste Bane NORs forslag til planprogram. Varslet tilleggsområde vil medføre *ytterligere* negative konsekvenser for landbruket, inngrep i - og tap av matjord.

Kommunen støtter seg til Follo Landbrukskontors faglige vurdering av forslag til utvidelse av planområdet (vedlegg 2 og 3), og stiller seg svært kritiske til varslet utvidelse av planområdet. Kommunen ber om at eventuelle masser som ikke kan plasseres innenfor den opprinnelige plangrensen kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.

Det vises for øvrig til brev av 8.1.21 fra statsrådene Astrup og Bollestad til kommuner og fylkeskommuner hvor det understrekes at bevaring av dyrket mark er en nasjonal interesse og at matjordressursene må tas vare på.

## Konklusjon

Varslet utvidelse av planområdet vil berøre dyrka mark av svært høy jordkvalitet. Dette kommer i tillegg til betydelige negative virkninger for dyrka mark innenfor opprinnelig varslet planområde.

Nordre Follo kommune ønsker løsninger for hensettingsanlegg og ny jernbanetrasé som i størst mulig grad reduserer negative konsekvenser og ivaretar nasjonale mål om reduksjon i tap av matjord.

Kommunen stiller seg negative til varslet utvidelse av planområdet, og ber om at eventuelle masser som ikke kan plasseres innenfor opprinnelig planområde kjøres bort og deponeres et mer egnet sted.

Ski, 30.01.2021

Jane Short Aurlien  
konstituert rådmann

Monica Lysebo  
kommunalsjef



## **Vedlegg**

Follo landbrukskontors uttalelse til varsel om utvidet planområde

Kart utvidet planområde med jordkvalitet

Varsel om utvidet planområde til høringsinstanser

**Statsforvalteren i Oslo og Viken**

Vår dato:

09.02.2021

Vår ref:

2020/26471

Deres dato:

20.01.2021

Deres ref:

613801

Asplan Viak

Saksbehandler, innvalgstelefon

Christoffer Gjendem, 32266864

Ståhle Bakstad (Landbruk)

Dette brevet er fra Statsforvalteren som frem til 31.12.2020 het Fylkesmannen

## Nordre Follo og Ås - Innspill til varsel om utvidet planområde - hensetting Ski syd og ny avgreining Østre linje - statlig reguleringsplan

Vi viser til deres oversendelse datert 21.01.2021 med varslet utvidelse av planområde i forbindelse med toghensetting og ny avgreining for Østre Linje.

### Bakgrunn

Det fremgår av varselet at formålet med utvidelsen er å sikre nok arealer til massedeponi og mellomlagring av matjord.

### Statsforvalterens rolle

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

### Statsforvalterens innspill

Vi viser til våre tidligere innspill datert 20.05.2019 og 04.11.2019.

Varslet utvidelse av planområdet er begrunnet med behov for å sikre nok arealer til massedeponi og mellomlagring av matjord. Områdene er vurdert som egnede for å minimere transportbehovet, og vil bli istandsatt enten som jordbruksareal eller skogsareal. Varselet inneholder ikke opplysninger om hvor store utvidelsene er. Oppmåling på kart indikerer at det til sammen dreier seg om ca. 350 dekar som i hovedsak er klassifisert som dyrka jord med svært god jordkvalitet.

Det framgår av varselet at områdene som vurderes til deponi vil bli konsekvensutredet og bli en del av reguleringsplanen for ny avgreining for Østre linje og togparkering. Vi anbefaler at konsekvensutredningen blir utvidet til også å omfatte områder beregnet på mellomlagring av matjord.

Massehåndtering i den skala det her legges opp til er krevende, og en hel rekke hensyn må ivaretas for at arealer tilbakeført til dyrka jord skal kunne oppnå opprinnelig tilstand og produksjonsevne. Vi anbefaler at det benyttes spisskompetanse på dette i planleggingen. For øvrig forutsetter vi at nasjonale mål og føringer for jordvern blir lagt til grunn i planleggingen.

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

Med hilsen

Alexander Karlsson  
seniorrådgiver

Christoffer Gjendem  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

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



BANE NOR SF  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Vår ref.: 93282/2021 - 2020/112027

Deres ref.:

Dato: 12.02.2021

## Nordre Follo kommune - Reguleringsplan - Ny avgrensning for Østre linje og togparkering syd for Ski - Områderegulering - Uttalelse til varsel om utvidet planområde

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

Planarbeidet innebærer å regulere hensettingsanlegg for tog sør for Ski og ny avgrensning til Østre linje. Hensikten med den varslede utvidelsen er å sikre areal til deponering av masser. Deponering av masser skal pågå i en tidsavgrenset periode og arealene planlegges istandsatt enten som jordbruksareal eller skogsareal. Arealet for utvidelsen som varsles er ikke oppgitt, men vil beslaglegge store jordbruksarealer. Viken fylkeskommune opplever det som sterkt beklagelig at et så tungt arealbehov dukker opp så sent i prosessen.

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

Viken fylkeskommune vil kommentere både den varslede utvidelsen og innretningen på planprogrammet forøvrig.

### Generelt

Både det opprinnelige og den utvidede delen av planområdet utgjør et område med svært store verdier knyttet til dyrka mark, kulturminner, kulturlandskap og naturmangfold. De planlagte tiltakene vil få store negative konsekvenser, og fylkeskommunen forventer at hensyn til disse verdiene skal veie tungt i vurderingen av ulike alternativer og avbøtende tiltak.

Det er viktig, både for Nordre Follo og Indre Østfold, at østre linje skal bruke Blix-tunnelen for å redusere reisetiden til Oslo, både ved oppstart i 2022 og etter at ny ruteplan kommer i 2027. Det er også viktig at østre linje har kapasitet til flere avganger og økt godstransport. Samtidig mener Viken fylkeskommune at en nullvisjon for tap av matjord må ligge til grunn for det videre arbeidet.

### PLAN Avdeling for kommunale planer

**Postadresse:** Postboks 220, 1702 SARPSBORG

**Besøksadresse:** Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

**Telefon:** 32 30 00 00

**E-post:** [post@viken.no](mailto:post@viken.no)

**Internett:** [www.viken.no](http://www.viken.no)

**Org.nr.:** 921693230

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

### **Utredningsbehov**

Hensikten med en konsekvensutredning er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert slik at det kan tas stilling til om og på hvilke vilkår planer kan gjennomføres. Ettersom reguleringsplanarbeid er startet opp uten forutgående kommunedelplan som er vanlig i slike prosjekter, bør det legges særlig stor vekt på grundig vurdering av berørte hensyn, alternativvurderinger og medvirkning. Konsekvensutredningen bør utrede både direkte og indirekte virkninger av planen, på både kort og lang sikt.

I tråd med KU-forskriften skal konsekvensutredningen beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

Vi forutsetter at det gjøres en grundig utredning av behov for hensettingskapasitet, der bruk av eksisterende hensettingskapasitet ved Ski stasjon, inkludert det midlertidige vendesporet som ble bygd i 2019/2020, kombinert med et nytt hensettingsanlegg på Kambo mellom jernbanen og E6 også inngår.

### **Alternativer**

Bane Nor lovet i høringsutkast til planprogram å utrede minst to alternativer for østre linje og hensetting. Vi er svært skuffet over Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev som aksepterer at Bane NOR kun går videre med ett alternativ. Dette alternativet er også det mest dramatiske for jordvernens hensyn.

Viken fylkeskommune vil sterkt anmode om at planprogrammet utreder alternativ 2: Ø1 lav + H3. Et lavt alternativ vil kunne redusere konfliktene med jordbruk og kulturlandskap i deler av planområdet.

Vi mener at også tidligere forkastede alternativer bør være aktuelle å utrede i KU. Et nullalternativ må utredes. Det bør også gis en nærmere vurdering av nødvendigheten av tiltaket i det planlagte omfanget sett i lys av andre kapasitetsøkende tiltak på østre linje som kan ivareta behovet for å benytte Blix-tunellen. Viken fylkeskommune mener det er avgjørende at disse alternativene utredes for å kunne vurdere og veie konsekvensene av ulike alternativer (inklusive de økonomiske konsekvensene) opp mot hverandre, og vil be om at dette gjøres i planprogram og KU.

### **Kulturarv**

#### *Bygningmiljø og landskap*

Planområdet ligger innenfor hensynssone H570\_3, *kulturlandskap mellom middelalderkirkene og moreneryggene*, i kommuneplanen. Det ligger også innenfor område nr. 60 - *Kråkstad kirke* - i rapporten *Kulturlandskap i Follo* (2008), vurdert til å være av nasjonal/regional verdi. Plasseringen berører i tillegg Riksantikvarens registrering av kulturhistoriske landskap av

nasjonal interesse (KULA), som nylig har vært på høring: *Kråkstad kirkested, Middelalderkirkested i jordbruksomgivelser.*

Det foreslåtte KULA-landskapet er preget av mange og godt bevarte kulturminner i et bølgende/ flatt e.l. og åpent jordbrukslandskap med noen skogsområder rundt. Den flotte middelalderkirken, gravhaugene og prestegården er godt synlige og har en fremtredende plass på en høyde i landskapet, som også er rikt på andre kulturminner som gjør landskapets kulturhistorie lett lesbar.

Kråkstad kirkested med kirke og kirkegård fra middelalder, og en godt bevart prestegård, ligger som et knutepunkt i et landskap med stor tidsdybde, og har vært et sentralt sted gjennom svært lang tid. I området er det bevart en mengde arkeologiske kulturminner, et militært telthus fra 1700-tallet og flere tun med gamle, bevarte bygninger. Gravhaugene, kirkestedet fra middelalderen og prestegården gjør dette til et spennende og lett lesbart landskap som blant annet kan oppleves via Prestegårdsalleen og den Fredrikshaldske kongeveg.

#### *Automatisk fredete kulturminner*

Med bakgrunn i det store antallet kjente automatisk fredete kulturminner i dette landskapet ble det stilt krav om arkeologiske registreringer av planområdet. Store deler av den planlagte registreringen ble slutført i løpet av feltsesongen 2020, men det gjenstår enkelte arealer som skal undersøkes våren 2021. Langt på vei bekrefter registreringene et kulturlandskap med stor tidsdybde, fra eldre steinalder og opp til vår tid. Det er en overvekt av funn fra jernalderen, særlig i form av gravhauger og gravrøysen. Dette peker ut området som et politisk og religiøst sentralsted i denne perioden. Noe som ble videreført da kirken på Kråkstad ble bygget i middelalderen. Kulturminnene befinner seg i et landskap og terreng som i store trekk har endret seg lite, og på den måten gir ettertiden en mulighet til å oppleve og lese det landskapshistoriske miljøet for kulturminnene.

#### *Sårbarhet*

Både i jordbruksområdene og skogsområdene er kulturminnene og landskapsopplevelsen sårbare ved endret drift eller større utbyggingsplaner, så som etablering av et hensettingsanlegg og en ny østre linje. Tiltaket vil føre til at flere kulturminner vil gå tapt og/eller drastisk forringe kulturminneverdiene. Oppfylling av områder med masser vil forflate og endre karakteristiske og verdifulle trekk ved landskapet.

Asplan Viak har utredet tema kulturarv innenfor planområdet og konsekvensene for kulturminneverdiene er svært negative. Det lave alternativet er gitt mindre negative konsekvenser enn det høye alternativet. Nullalternativet er klart best for kulturminneverdiene.

Vi forventer at de nasjonale- og regionale kulturminneverdiene ivaretas på en tilfredsstillende måte. Både det opprinnelige planområdet og den nylige varslede utvidelsen har en svært konfliktfull plassering.

#### *Krav om arkeologisk registrering*

Viken fylkeskommune fikk oversendt planer for deponier høsten 2020, og det ble på grunnlag av disse, oversendt et krav og budsjett på arkeologiske registreringer (datert 8.10.2020). I løpet av høst/tidlig vinter 2020 gjennomførte Arkeologisk feltenhet registreringer innenfor



store deler av disse områdene, men det gjenstår fortsatt noen arealer som det er planer om å undersøke i feltsesongen 2021 (vår). Varsel om utvidelse av planområdet som nå er på høring viser en utvidelse av tidligere oversendte arealer satt av til deponier. Det er ikke tidligere utført arkeologiske registreringer innenfor utvidelsene og det stilles derfor et krav om at også disse undersøkes våren 2021. Dette gjelder følgende arealer innenfor deponi sør: gbnr. 7/4 (vest for tunet til Bråte), gbnr. 10/23 (nord for tunet til Sion) og gbnr. 10/16 (øst for tunet til Håpet), samt følgende arealer innenfor deponi nord: gbnr.2/1 og 2/3 (nordvest for tunet til midtre Frogner)

De totale registreringskostnadene er stipulert til **inntil kr. 421 896** a´2021-kroner. Oppdatert budsjett er vedlagt, og det bes om at det sendes aksept for denne. Det bes også om at det innhentes aksept fra berørte grunneiere.

### **Jordvern**

Planområdet omfatter store sammenhengende områder med dyrka og dyrkbar mark som utgjør jordbruksarealer av meget høy nasjonal og regional verdi. Ethvert jernbanetiltak i dette området vil ha store negative konsekvenser for jordbruk.

Viken fylkeskommune mener de foreløpige vurderingene av naturressurser og matjord ikke gir tilstrekkelig grunnlag og bakgrunn for de alternativvurderingene som er gjort. Det er ikke akseptabelt at omfanget av arealbeslag for de ulike alternativene ikke er anslått i planprogrammet. Hvor stort areal dyrka mark som skal tas i bruk bør være førende for hvilke alternativer som tas videre og forkastes i et slikt område.

Vi forventer at Bane Nor legger avgjørende vekt på hensyn til jordvern i planarbeidet og at avbøtende tiltak sikres i planen.

### **Ytterligere utvidelse av planområdet**

Utvidelsen av planområdet som nå varsles vil legge beslag på ytterligere jordbruksarealer. Viken fylkeskommune er overrasket over at dette behovet fremmes så sent i en prosess der konfliktene knyttet til jordvern er store.

Vi forutsetter at Bane NOR redegjør for hvor lenge området vil brukes til deponi før det skal tilbakeføres til jordbruksformål. Uten et anslag for tidsrammen er det vanskelig å vurdere omfanget av konsekvenser for jordbruk på kort og lang sikt. Det er heller ikke klart om hele eller deler av området skal tilbakeføres, og om det forventes eventuelle driftsulemper i deponiområdene etter tilbakeføring. Mulig fragmentering av sammenhengende jordbruksarealer, redusert jordkvalitet eller andre konsekvenser for drift kan gjøre at konsekvensene for jordbruk blir større enn selve arealbeslaget. Vi forutsetter at dette utredes i KU.

Viken fylkeskommune mener andre plasseringer av deponiarealer som ikke berører dyrka mark må vurderes.

### **Naturmangfold**

Konsekvensene for naturmangfold skal utredes i KU. Vi mener det er behov for å utrede konsekvenser også utenfor planområdet, herunder fare for ytterligere forurensning av

Østensjøvann og forstyrrelser for fugle- og dyreliv. Nødvendige avbøtende tiltak må sikres gjennomført i planen.

Det sammenhengende kulturlandskapet antas å være av betydning for naturmangfold i området, selv om observasjoner av truede arter knyttes til enkeltlokaliteter. Det er viktig at det helhetlige leveområde-perspektivet inngår i vurderingen av konsekvensene for naturverdier, og vurderingen av behovet for avbøtende tiltak.

### **Massehåndtering**

*Regional plan for masseforvaltning* bør legges til grunn for planarbeidet og listes opp i planprogrammet under «Kommunale og regionale planer og føringer».

Et av målene med masseforvaltningsplanen er at miljø- og samfunnsbelastningen fra masseinntak, massehåndtering og massetransport skal reduseres. Det vil si at den skal bidra til å bedre forholdene som skal vurderes i en konsekvensutredning. I den regionale planen forventes det at tilførsel av eksterne masser på dyrka og dyrkbar jord unngås av hensyn til jordvernet. For arealer som skal etterbrukes til matproduksjon, må kvaliteten og avlingspotensialet opprettholdes eller forbedres.

Det skal i tråd med planprogrammet utarbeides en egen rapport for massehåndtering. Vi ber om at jordflytting og nydyrking, deponivirksomhetens varighet og langsiktige konsekvenser utredes i rapporten.

### **Samferdsel**

Planområdet med varslet utvidelse berører flere fylkesveger i Nordre Follo kommune. Vi forventer at de trafikale konsekvensene for fylkesvegnettet i permanent situasjon og anleggsgang, utredes og beskrives i det videre planarbeid, jf. uttalelse til forslag til planprogram, brev fra Statens vegvesen datert 28.10.2019. Vi forutsetter at områder til massedeponi og mellomlagring av matjord lokaliseres slik at det blir minimalt med massetransport på fylkesvegnettet i byggeperioden

Vi gjør oppmerksom på at som en følge av at alt arbeid knyttet til planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegene ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene 01.01.2020, skal teknisk plan for de tiltak som berører fylkesvegene nå godkjennes av Viken fylkeskommune.

### **Risiko/sårbarhet naturfare**

Planprogrammet beskriver at det er potensiale for kvikkleire i området og utfordrende grunnforhold. Området ligger også innenfor aktsomhetssoner for flom. Arealplanlegging som tar hensyn til flom- og skredfare er det viktigste virkemidlet for å forebygge tap og skader fra naturfarer, i dagens og et fremtidig klima. Flom- og skredfare skal utredes som en del av konsekvensutredningen.

### **Avbøtende tiltak**

Viken fylkeskommune forutsetter at konsekvensutredningen grundig redegjør for behov for og løsninger for avbøtende tiltak når det gjelder arealkonflikter mht. jordvern, kulturlandskap, kulturminner, friluftsliv og naturmangfold.

Vi forventer at nødvendige avbøtende tiltak sikres gjennomført i det endelige planforslaget.

## Konklusjon

Et forbedret togtilbud på østre linje er av stor betydning for regional utvikling i Follo og Østfold. Viken fylkeskommune er opptatt av at østre linje må nyte godt av investeringen i Blix-tunnelen ved å kunne benytte denne fra oppstart i 2022 og i framtiden. Samtidig er jordvern et tungt nasjonalt og regionalt hensyn. Det finnes ingen plasseringer og traseer i dette området som ikke kommer i konflikt med matjord. Det påligger Bane NOR et tungt ansvar for å snu alle steiner for å bevare mest mulig dyrket mark, selv om løsningene er teknisk og økonomisk mer krevende.

Vi ber derfor om at Bane Nor

- i planprogrammet utreder alternativ 2 (Ø1 lav + H3) samt et nullalternativ som sparer mest mulig dyrket mark
- vurderer andre plasseringer av deponiarealer som ikke berører dyrka mark
- gjennomfører en ny høring av planprogrammet før dette fastsettes
- legger opp til god medvirkning fra regionale og lokale myndigheter, relevante faginstanser, berørte grunneiere og naboer
- gjør en ny vurdering av behovet for hensettingskapasitet som gjenstår etter at all kapasitet på Ski stasjon er benyttet, inkludert det midlertidige vendesporet som ble bygd langs vestre linje ved Ski stasjon som ble ferdigstilt i 2020. Det må utredes om eventuelt gjenstående behov for toghensetting ved Ski stasjon kan oppfylles ved alternativet Kambo
- utreder jordflytting og nydyrking, deponivirkningens varighet og langsiktige konsekvenser i rapporten om massehåndtering
- utreder avbøtende tiltak i konsekvensutredningen og sikrer nødvendige avbøtende tiltak i endelig planforslag
- ivaretar nasjonale- og regionale kulturminneverdier på en tilfredsstillende måte
- legger langt større vekt på ikke-prissatte konsekvenser som dyrket mark, kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold i alle sine vurderinger/utredninger

Vennlig hilsen

Per A. Kierulf

Avdelingsleder

Amalie Hilde

Rådgiver

Vedlegg:

1 Budsjett\_deponier\_utvidelse\_2021

Kopi til:

ASPLAN VIAK AS

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

NORDRE FOLLO KOMMUNE

ÅS KOMMUNE



## Budsjett arkeologisk registrering

Viken fylkeskommune							
Saksnr.	2020/112027	Saksbeh.:	Malin Trømborg				
Prosjektnr.				Dato:	08.02.2021		
Sted/ gård, kommune	Nordre Follo og Ås kommune-deponier - Hensetting, østre linje						
Tiltakshaver	Bane Nor						
Adresse	Deponi nord (gbnr. 2/1 og 2/3) og Deponi sør (gbnr. 7/4 og 10/23) - Utvidelsen medfører ytterligere ca. 80 dekar som skal sjaktes maskinelt (ca. 16 dagsverk)						
<b>LØNSKOSTNADER</b>				sos.utg.			
<b>timekostnader</b>	timer	à kr	direkte lønn	40 %	sum		
Forarbeid	7,5	kr 322,00	kr 2 415	kr 966	kr 3 381		
	0	kr 360,00					
<i>Delsum</i>	8		kr 2 415	kr 966	kr 3 381		
<b>Feltarbeid</b>	120	kr 338,00	kr 40 560	kr 16 224	kr 56 784		
	0	kr 353,00					
	0						
<i>Delsum</i>	120		kr 40 560	kr 16 224	kr 56 784		
Etterarbeid	60	kr 338,00	kr 20 280	kr 8 112	kr 28 392		
	0	kr 360,00					
<i>Delsum</i>	60		kr 20 280	kr 8 112	kr 28 392		
<b>Sum lønnskostnader</b>	188		kr 63 255	kr 25 302	<b>kr 88 557</b>		
<b>Indirekte kostnader</b>	60 % av timekostnader				<b>kr 53 134</b>		
<b>DRIFTSKOSTNADER</b>		antall	à kr				
Kost	16	kr 307,00			kr 4 912		
Losji							
Reiseutlegg	Drivstoff 2 biler: 69 kmx16 á 2,5,- + bom:					kr 7 210	
Leiebil el. tilsvarende	2 biler i 16 dager (600,- pr. bil)					kr 19 200	
Sum reise, kost og losji						kr 31 322	
Forbruksmateriell og utstyr	(10 %)					kr 14 169	
<b>Sum driftskostnader</b>						<b>kr 45 491</b>	
<b>KJØP AV TJENESTER</b>							
Gravemaskin	16 dager sjakting + 5 dager gjenfylling á kr 895,-					kr 140 963	
Annet teknisk utstyr	Rigg + flytt/maskinvask pr.eiendom. 1 brakke/16 dager					kr 35 895	
<i>Delsum</i>						kr 176 858	
Naturvitenskapelige analyser							
14C	6000 pr stk (4 x)					kr 24 000	
annet	Diverse prøver (vedart, makrofossil, osteologi mm.)					kr 25 000	
<i>Delsum naturvitenskap</i>						kr 49 000	
Andre konsulent tjenester						kr -	
<b>Sum kjøp av tjenester</b>						<b>kr 225 858</b>	
Håndtering av funn, prøver og dokumentasjonsmateriale (inntil 10 % av lønnskostnader)							
Kulturhistorisk museum				10 %		kr 8 856	
<b>SUM BUDSJETT (maksimum)</b>						<b>kr 421 896</b>	

Asplan Viak AS  
Postboks 24  
1300 SANDVIKA

Vår dato: 22.02.2021  
Vår ref.: 201900142-8  
Arkiv: 323  
Deres dato: 20.01.2021  
Deres ref.: 613801-04

Saksbehandler:  
Steinar Lillefloth

## **NVEs uttalelse til varsel om utvidet planområde for ny avgrensning for Østre linje og togparkering syd for Ski - Ås og Ski kommuner**

Det vises til brev av 20.01.2021, der det varsles utvidelse av planområdet for å kunne tilrettelegge for nok arealer for massedeponi og mellomlagring av matjord.

NVE viser til våre tidligere innspill i brev av 15.05.2019 og 25.09.2019. Spesielt vil vi legge vekt på at det er gjennomført tilstrekkelige vurderinger av flom-, erosjons- og skredfare. NVE forutsetter at det i forbindelse med planarbeidet dokumenteres at kravene til sikkerhet er oppfylt, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 §§ 7-2 og 7-3.

Vi gjør oppmerksom på at NVE har revidert sin veileder for sikkerhet mot kvikkleireskred ([NVE 1/2019](#)). Denne har nylig blitt forankret i byggeteknisk forskrift.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup  
regionsjef

Steinar Lillefloth  
saksbehandler

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

Navn / dato	Tilbakemelding
<b>Østre linje grunneierlag</b> (31.01.2021)	For at man ikke skal ødelegge matjord som tas av og legges tilbake i forbindelse med eventuelt deponi, hvordan vil Bane NOR følge opp entreprenører slik at de tar alle nødvendige forholdsregler når de skal håndtere jorden? Vil Bane Nor følge ekspertise innen jordflytting, for eksempel landbrukskontoret i Follo, sine råd for behandling av matjorden? Hvordan vil Bane Nor sørge for at økonomiske hensyn ikke overgår hensynet til når matjorden kan flyttes?

Til : Asplan Viak AS.  
Fra : Ski Historielag, Lokalhistorisk utvalg.  
Dato : 21.02.2021.  
Ref. : Varsel om utvidet planområde 20.01.2021.

Ang.: Innspill om Østre linje togparkering Ski syd.

Bane NOR skal bygge 2 nye deponier beskrevet i varsel om utvidet planområde datert 20.01.2021.

Planområdet ligger i et område i Kråkstad som er svært rikt på automatisk fredede fornminner som her blir overdekket.

Bruk av store anleggsmaskinen sammen med at jordmassenes volum vil bli omfattende og med stor risiko for sette kraftige spor i landskapet.

Ski Historielag er meget bekymret for mulige skader på de automatisk fredede objektene som måtte befinne seg i området.

Likeledes er historielaget bekymret for matjorden som legges i deponiene. Hvilke konkrete planer har Bane NOR for tilbakeføring eller relokalisering.

Ski Historielag vil om mulig gjerne ha innsyn i kvalitetssikringsprotokoller for deponiet og for sikring mot skader på fornminner.

Ski Historielag vi gjerne gjenta vår uro for områdene syd for Askimveien, eksisterende E18, der det ligger et område med flere gravhauger og en stor steinring fra tusener av år tilbake.

Hilsen

Ski Historielag  
Knut Falla / styreleder

Ski Historielag  
Lokalhistorisk utvalg

Lil Gustafson / utvalgsleder

## Høringsinnspill om utvidet planområde for ny avgrensning for Østre linje og togparkeringsanlegg syd for Ski (frist 24.02.2021)

Miljøpartiet De Grønne i Ås. Gunnar Bengtsson, nestleder, Mob. 97 68 71 72

For at det skal bli en reell sammenligning av alternativer ønsker vi at vårt under beskrevne forslag tas inn i konsekvensutredningen. Forslaget består av ny avgrensning av Østre linje fra høyhastighetsbane utenom (øst for) Ski stasjon og to alternativer for togparkeringsanlegg. Planområdet må derfor utvides både mot nord og mot vest.

Den planprosess som Bane NOR fortsetter å gjennomføre har gått inn i en blindvei, der det blir store unødvendige kostnader og store ødeleggelser av umistelige ikke-prissatte verdier. Disse problemene kan løses ved å velge vårt forslag til ny avgrensning til Østre linje og togparkeringsanlegg.

Utvidelsen av planområdet mot nord er for å utrede begynnelsen av en høyhastighetsbane utenom Ski stasjon med avgrensning til Østre linje og et togparkeringsanlegg sør på Ski stasjon (Avgrensningen), og mot vest for en alternativ plassering av togparkeringsanlegget under Holstadmarka med adgangsspor og returspor til aller største del under jord. Togparkeringsanlegg i Avgrensningen er fullt mulig, basert på våre beregninger av arealbehov, og klart best på de fleste kriterier, men anlegget under Holstadmarka er klart bedre enn Bane NORs alternativer.

Forslaget om avgrensning for Østre linje fra en høyhastighetsbane er utarbeidet av Norsk Bane AS. Ellers har vi fått hjelp av jernbaneeksperter for å sikre at forslagene er gjennomførbare. Det er svært viktig at Bane NOR ikke avviser våre forslag, men utreder dem nøye. Det er store verdier både i penger å spare og i umistelige, ikke-prissatte verdier å skåne, samt i reduserte drifts- og miljøkostnader. Dessuten vil en konflikt mellom Bane NORs forslag og en høyhastighetsbane på kryssende traséer sør for Ski kunne unngås ved at Bane NORs prosjekt skrinlegges.

En høyhastighetsbane sør for Blixtunnelen vil uansett bygges snart og da er det ille om det skal satses milliarder på en unødvendig og for landskapet destruktiv avgrensning som ikke reduserer reisetiden på Østre linje, samt på et togparkeringsanlegg som ligger lenger fra Ski stasjon enn nødvendig.

### Hvorfor trengs en høyhastighetsbane sør for Follobanen?

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

Kortere reisetid. Reisetiden fra Oslo kan bli 20 minutter til Askim med høyhastighetsbane hele veien, og 2,5 timer til Stockholm dersom banen bygges videre fra Mysen. En avgrensning til Østre linje fra en høyhastighetsbane gir flere minutter kortere reisetid på Østre linje og har en kostnad (side 573) som er betydelig lavere enn Bane NORs forslag til avgrensning, selv om ikke tapt matproduksjon og andre ikke-prissatte verdier er regnet inn (Norsk Bane: Høyhastighetsbane Stockholm – Oslo.

Mulighetsstudie, utredningsfase 2, oktober 2020, se [www.norskbane.no](http://www.norskbane.no)). Hvorfor da satse på en avgrensning fra Vestre linje til en høyere kostnad og uten redusert reisetid?

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



Godstransport. Den prosjekterte IC-banen i sørkorridoren er dårlig egnet til godstransport når det gjelder kapasitet og hastighet, støybelastning gjennom tettbygde strøk og risiko forbundet med frakt av farlig gods og slitasje på materiellet. I KVVU-rapporten for godstransport og terminalstruktur (side 144) står det at det bare er avsatt kapasitet for ett godstog per time og at flere IC-linjer drøftes stengt for godstog, blant annet på Østfoldbanens vestre linje (KVVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Kystverket, Statens Vegvesen, Jerbanedirektoratet, 2019).

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

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

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

Høyhastighetsbaner er arealeffektive. En dobbeltsporet høyhastighetsbane har tre ganger så stor kapasitet som en 6-felts motorvei, opptar bare en tredel så stort areal og betjener både person- og godstrafikk (UNECE (2017). UNITED NATIONS. Trans-European Railway High-Speed Master Plan Study, Phase 1, Figure 2.4, 3.1, 3.2). En høyhastighetsbane i sørkorridoren og andre strekninger i Norge vil derfor spare store arealer for unødvendig veiutbygging, altså mye mer enn arealbehovet for selve banen.

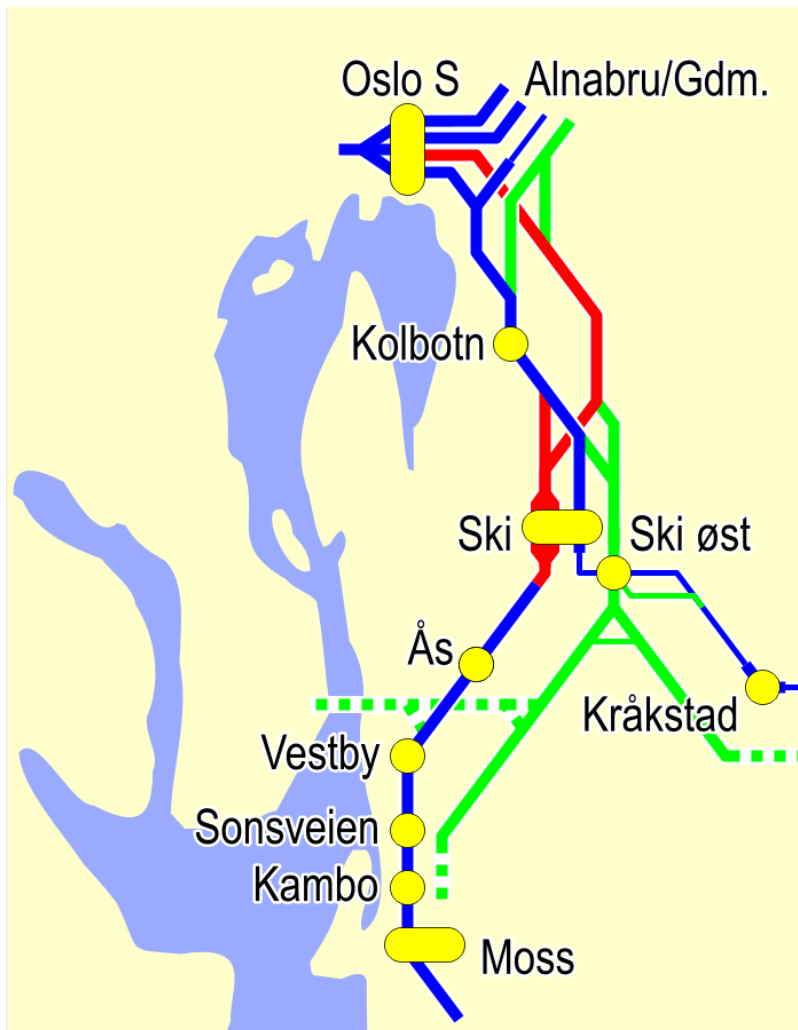
### **Avgrening fra høyhastighetsbane**

Den sannsynligvis beste traséen for høyhastighetsbane utenom Ski stasjon er allerede utredet av Norsk Bane etter vurdering av flere alternativer. Se figur 1 og detaljerte kart på [www.norskbane.no](http://www.norskbane.no). Banen avgrenses fra Blixtunnelen i Follobanen sør for Langhus og vil gå videre i fjelltunnel under høydedragene øst i Ski sentrum. Dette er realistisk og mye bedre enn en trasé langt mot øst eller via en nesten umulig tunnel under Ski stasjon i løsmasser med kvikkleire. Første del av banen bør bygges før Follobanen åpner, men den kan bygges senere til høyere kostnader. Det trenger ikke å bli forsinkelser, siden banen går i fjell og flere grunnundersøkelser er utført. Til sammenligning går en stor del av Bane NORs avgreningsforslag over løsmasser med mulig forekomst av kvikkleire, noe som gir et dårligere fundament for banen. Bane NOR har ennå ikke avsluttet grunnundersøkelsene sine.

Høyhastighetsbanen vil sør for Kjeppestadveien i Ski fortsette under Ellingsrudåsen, Tandbergløkka og åsen ved Hagelund. Norsk Bane har bekreftet at banen kan senkes, slik at den fortsetter i tunnel sør for Tandbergløkka (Hagelund – Frogner). Der kan banen komme i konflikt med Bane NORs prosjekt, dersom det skulle gjennomføres. Videre lenger sør kan en gren på et passende sted (kanskje Grytelandskogen) gå mot Indre Østfold og en annen gren mot Moss. I begge tilfellene kan banen gå videre til Gøteborg og betjene byene i Nedre Glomma-regionen. Det er ikke gitt hvor en høyhastighetsbane Oslo – Stockholm skal gå, men mye taler for at den bør gå via Askim.

Mellom Ski og Askim beregnes banen å beslaglegge betydelig mindre dyrka mark enn Bane NORs prosjekt mellom Ski og Kråkstad, og det arealet kan minkes på detaljnivå.

Kostnaden for den første strekningen på ca. 3,5 km av en høyhastighetsbane fra Blixtunnelen utenom Ski stasjon med avgrensning på 1,8 km til Østre linje er flere milliarder lavere enn for Bane NORs Ø1-alternativer til avgrensning. Selv om en ny stasjon – Ski Øst – anlegges vil kostnaden være 1-2 milliarder lavere (Norsk Bane, 2020).



**Figur 1.** Kobling av Østre linje til Follobanen med en høyhastighetsbane. Dagens bane (blått), Follobanen (rødt), foreslått høyhastighetsnett (grønt). (© Norsk Bane, 2020)

Kommunestyret i Indre Østfold kommune vedtok 11.02.2021 å takke ja til et tilbud om utredning av en bane for høyhastighetstog gjennom kommunen fra et svensk konsortium, som ønsker å bygge en slik bane mellom Gøteborg og Oslo. Foreløpige forslag til trasé mot nord fra konsortiet går fra Skotbu eller Kråkstad til Oslo gjennom Sørmarka og Østmarka og/eller gjennom jordbruksområder. Dette er svært problematisk, siden Østmarka skal bli nasjonalpark og Sørmarka er innenfor markagrensen. Å beslaglegge dyrket mark er også imot flere kommuners nulltoleranse mot nedbygging av matjord. Den beste løsningen vil være å følge Norsk Banes forslag sør for Ski. Kommunestyret i Sarpsborg kommune skal i mars 2021 behandle den samme invitasjonen. Vi sier ja til alle initiativer der vi kan få vite mer om tekniske løsninger og konsekvenser for ulike traséer.

## Togparkering

Kapasiteten av et togparkeringsanlegg ved Ski ble i juni 2019 redusert til 30 togsett fra 40 med mulighet for utvidelse til 55. Dette innebærer en nesten halvering av behovet. Altså er de forslagene som er beskrevet i Bane NOR (26.04.2019) ikke dimensjonert for det justerte målet og vi har ikke sett en oppdatering. Vi sendte noen spørsmål til Bane NOR 12.01.2021 og fikk svar 21.01.2021 ved Thea Rønneberg. Her følger våre kommentarer til spørsmålene med svar fra Bane NOR (*kursiv*).

### Hva er arealbehovet for et togparkeringsanlegg for 30 togsett?

Kan dere etter ny vurdering gå inn for en reduksjon av det anslåtte arealbehovet på 150 daa for togparkeringsanlegget?

*«Bane NOR arbeider nå med å optimalisere utformingen av togparkeringsanlegget og det vil være positivt både for miljøet og for prosjektets økonomi om vi klarer å få til en reduksjon av arealbruk i forhold til de tidlige anslagene. Det er fortsatt for tidlig å anslå hvor langt ned vi klarer å presse arealbehovet. Dette vil først være klart når vi har et utkast til reguleringsplan som Kommunal- og moderniseringsdepartementet ønsker å legge ut til offentlig ettersyn.»*

Hva er arealbehovet for et anlegg i fjellhall eller bygg i forhold til i dagen?

*«Bane NOR har ikke sammenliknbare tall for arealbehov for fjellanlegg og i dagen. I togparkeringsanlegg i fjell er det imidlertid nødvendig å sette igjen større fjellpartier mellom togparkeringssporene, slik at «fjelltaket» holdes oppe. Dette er et ganske arealkrevende element som ikke er nødvendig om anlegget bygges i dagen.»*

### Kommentar:

Det er veldig fint at Bane NOR arbeider med å optimalisere arealet for anlegget. Imidlertid synes vi at Bane NOR burde ha beregnet dette arealet på et tidligere trinn i planprosessen. Det burde ha vært utarbeidet en mal for slike anlegg allerede før KVVU-trinnet. Det ser ut som jernbanetekniske krav er prioritert uten at vi har sett arealbehovet dokumentert.

Vi har fra opplysninger i Bane NOR (17.03.2020) beregnet arealbehovet for administrasjonsbygg (0,3 daa), vaskehall (250 x 13 m = 3,25 daa), tre tekniske bygg (3 x 200 m<sup>2</sup> = 0,6 daa), verksted med servicebygg, lager og driftsbasis (140 x 45 m = 6,3 daa) til i alt et fotavtrykk på 10,5 daa. Dette er uten bilparkering.

Selve togparkeringen vil kunne ta opp 3,3 km spor med et areal på 20 daa (3300 x 6 m = 19,8 daa), dersom man legger til grunn arealet av den nye parkeringen for 8 togsett på Ski stasjon sør (Follokart). I dette arealet inngår smale kantsoner og perronger på 3,4 m bredde mellom annethvert spor (kart i Telefonopplysningen 1881). Sporvifte og evt. uttrekkspor kan etter enkle målinger anslås til 50% av parkeringsarealet, dvs. 10 daa. Dette blir til sammen 30 daa eller 1 daa per togsett.

I alt vil anlegget altså ha behov for 40,5 daa, dersom bare fotavtrykk tas med av byggene. Det er vanskelig å se at det er behov for 150 daa areal. Det totale behovet for hele anlegget burde kunne reduseres til 50-60 daa, f.eks. ved å bygge tettere, samlokalisere flere funksjoner i færre bygg og legge evt. bilparkering i hus eller kjeller. Plasseres anlegget til største delen i bygg eller under bakken, kan areal for snøhåndtering bli redusert, og det kan være andre fordeler som at temperaturen kan reguleres for å tillate tining uten tiningshall, samt redusere tiden og energibruken for oppvarming/nedkjøling av tog som skal vedlikeholdes eller tas i bruk.

For togparkering i fjelltunneler er vi helt enige med Bane NOR om at det trengs fjell mellom tunnelene for at ikke taket skal kollapse. Follobanens enkeltspørtunneler har 16 m avstand mellom tunnelene, det tilsvarer 25 m senteravstand (Norsk Bane, 2020). Vi antar at et parkeringsanlegg i fjell kan bestå av dobbeltspørtunneler som er separert med 20 m fjell med senteravstand på 35 m. Arealbehovet for 30 togsett i ett plan i fjell under terreng kan da beregnes til ca. 90 daa. I tillegg kan det være behov for uttrekkspor i tunnel på kanskje 5 daa.

### **Hvor er beste plass for et togparkeringsanlegg sør for Ski?**

Kan dere utrede et togparkeringsanlegg i «Avgreningen» eller i fjellhall under Holstadmarka?

*«Bane NOR har gjennomgått rundt 25 ulike utforminger/plasseringer av et mulig togparkeringsanlegg. De to geografiske områdene MDG Ås nevner er blant områdene som er vurdert og som foreligger i egen silingsrapport på Bane NORs hjemmesider.*

*- Et togparkeringsanlegg for 30 togsett ved eksisterende avgrening av Østre linje vil kreve et jernbanelokk over private forretningsareal midt inne i Ski sentrum. Dette er slik dere påpeker den eneste måten å skaffe nok areal til togparkeringsanlegget ved Ski stasjon. Dette vil være svært kostbart og er ikke realistisk gjennomførbart.*

*- En fjellhall under Holstadmarka har vært diskutert ved utredningen av togparkeringsalternativ H1. Fjellhall her i stedet for parkeringsanlegg i dagen er utfordrende. Både fordi fjelloverflaten er svært ujevn slik at deler av hallen ville mangle bergoverdekning og fordi det er kvikkleireforekomster i sydlige deler av området. I tillegg vil det bli en svært komplisert og kostbar avkjørsel til dette anlegget. Togavkjørselen fra Vestre linje ville måtte ligge omtrent samme sted som den planlagte avgreningen til Østre linje, og medføre jernbanetraseer og tog i 3 etasjer.»*

#### Kommentar:

De mange alternativer som er fremmet av Jernbaneverket i KVVU-en fra 2015 er i dagen, og senere alternativer fra Bane NOR er nesten utelukkende i dagen. Det virker som man hele tida har ment at plassering under bakken ikke er aktuelt. Dokumentasjon på at det skulle være så dyrt har manglet. Det er KVVU-ens største feil og KS1 er ennå ikke utført.

De alternativer som vi ønsker er silt ut, basert på tidligere anslag om arealbehov for 50 togsett (Avgreningen) eller de har ikke vært foreslått på samme sted (Holstadmarka). Avgreningen burde ha vært revurdert etter reduksjonen av antall togsett. Alternativet H1 i Kjølstadmarka var i dagen og plassert i sør delvis på løsmasser og er ikke på samme sted som vårt forslag. Andre forslag fra Bane NOR er bare delvis i dette området. Vi har i Bane NORs dokumenter ikke funnet en diskusjon om å plassere hele anlegget under Holstadmarka. Vi er enig i at det kan være utfordrende med fjellhall istedenfor daganlegg, men vi savner en faglig begrunnelse på det. Vi mener at vårt forslag med togtunneler kan være en løsning på dette.

Ja, vi bekrefter at togavkjørselen fra Vestre linje vil ligge på omtrent samme sted som i Ø1. Vi ønsker ikke Ø1, og derfor kan vi unngå traséer i tre etasjer. Vårt forslag er en kombinasjon av avgrening fra en høyhastighetsbane utenom Ski stasjon med et togparkeringsanlegg i Avgreningen eller sekundært under Holstadmarka.

Etter mye innspill om at jordvern er viktig og at Holstadmarka måtte skånes ble de fleste alternativer silt vekk, men kun ett, H3, sør for Hagelund kom opp som et anlegg i «fjellhall» under et

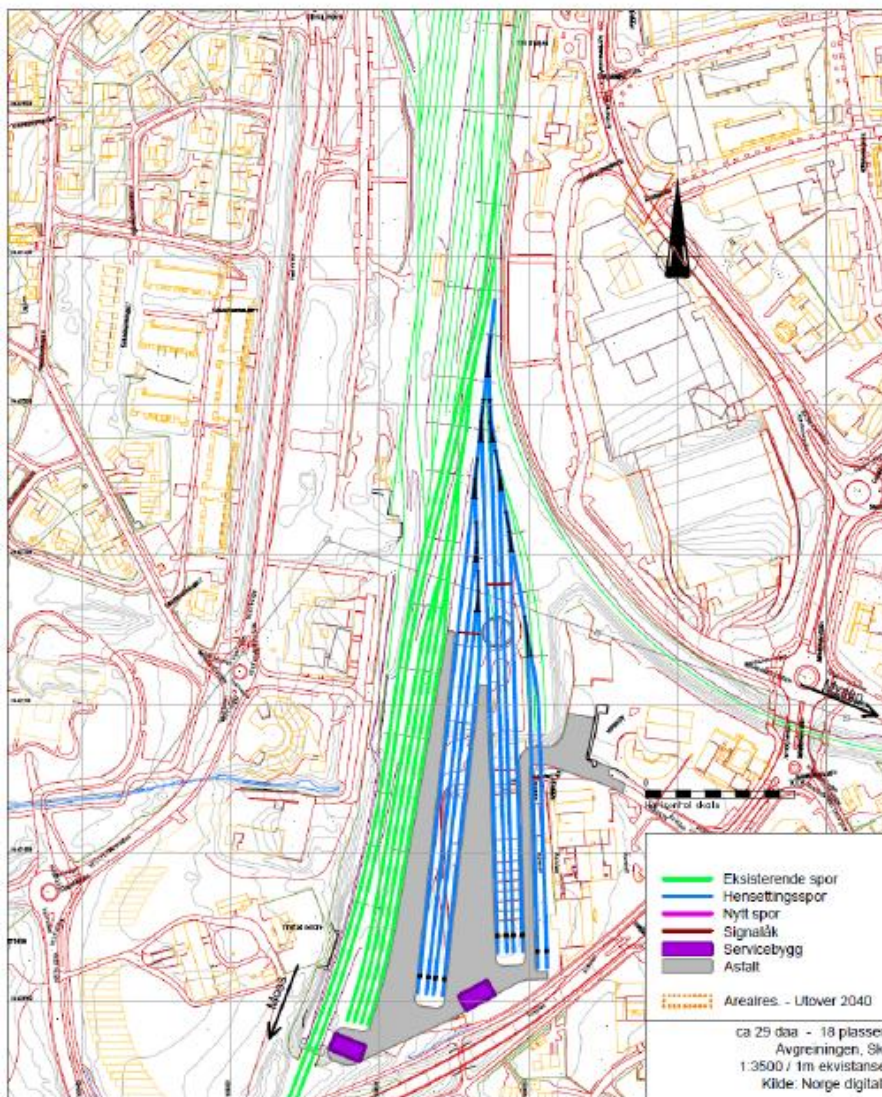


naturområde. Dette er likevel ikke helt under bakken. På et kart går det en smal åpning på mange hundre meter fra nord til sør. En del bygg ser også ut til å ligge i dagen. Bane NOR sier at fjelloverdekningen her kan være for liten. Bane NOR ønsker anlegg H2 som ligger i dagen på samme område som H3. I så fall vil dette høydedraget sør for Tandbergløkka helt ned til E18 bli rasert som natur- og friluftsområde og Østensjøvannet naturreservat vil bli omkranset av tekniske anlegg.

Vi har ennå ikke fått sett detaljerte tegninger av togparkeringsanlegget, bare en rekke alternative sporplaner som har vært veldig ulike. Anleggets innhold og størrelse er underveis endret. Et prisanslag på over 10 milliarder hentet fra Bane NOR ved innsyn av Østre linje grunneierlag er altfor høyt, se under.

Vi beskriver her de både alternativene Avgreiningen og Holstadmarka i fjell så godt vi kan og mener de er både realistiske og vil trumfe H2 og H3 på de fleste kriterier.

### 5.1 Avgreiningen



2015-05-12 | Side 17 av 21

**Figur 2.** Forslag til togparkeringsanlegg i Avgreiningen ifølge KVU (Jernbaneverket 2015).



### **Alternativ 1: Avgreningen, Ski stasjon (i dagen eller med tak)**

Dette vil være et meget bra alternativ med svært lite tomtogkjøring, og ingen beslaglegning av natur eller matjord. Siden vi har anslått behovet til 50-60 daa for et anlegg for 30 togsett (se over), burde Avgreningen på 64-70 daa kunne benyttes. Det er allerede 8 plasser for togparkering der. Figur 2 fra KVVU-en viser 18 ekstra plasser, men også store asfaltflater innimellom. På side 7 i KVVU-en står det at det får plass 20-25 ekstra plasser, altså i alt 28-33 plasser i Avgreningen. Vi konkluderer med at det får plass 30 togsett når plassen benyttes bedre uten asfaltflater. Da vil selve parkeringen oppta 30 daa ifølge vår beregning. Hvis dagens Østre linje beholdes som reservespor, kan det benyttes som supplerende togparkering. Resten av arealet på 34-40 daa burde være nok for verksted og servicebyggene, siden deres fotavtrykk bare er 10,5 daa.

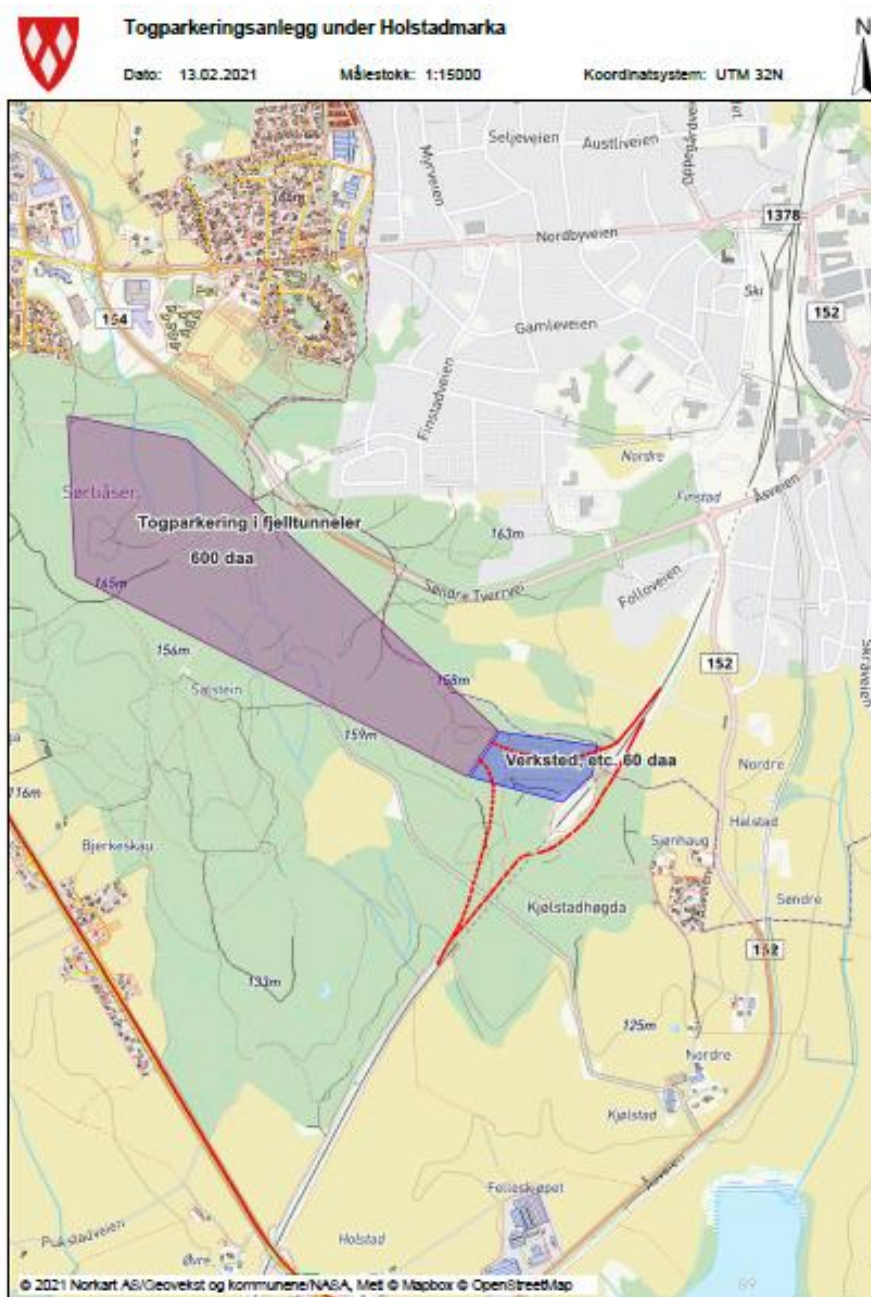
Bane NOR har ikke presentert anslag eller beregninger på kostnader for Avgreningen, bare sagt at det kan bli dyrt å bygge på marin leire i grunnen. Vi mener at en plassering i Avgreningen er veldig gunstig og må utredes. Et lokk trengs ikke for hele arealet, siden en del allerede er i passende høyde og siden noe kan utvides med fylling. Høydeforskjellen mellom sporområdet og den lave delen av området er målt til 5-7 m. Noen av byggene i togparkeringsanlegget kan legges under lokk eller på bakken utenom. Bilparkering trengs ikke her, siden det er nære til parkeringshus og kollektivtrafikk, men kan hvis nødvendig legges under lokket. Bane NOR har bygg på Åsveien 7C og 7D og kanskje brakker i nærheten. Denne driftsenheten kan innlemmes i anlegget.

Det kan bygges i høyden for å fortette. Oppå togparkeringen kan bygges kontor, butikker eller leiligheter. Det burde også være positivt for økonomien i prosjektet. Vi ønsker at Bane NOR Eiendom vurderer dette. De private bedrifter som nå finnes i Avgreningen kan tilbys plass i bakkeplan eller høyere opp. Hvis det blir flere etasjer, kan togparkeringen dekkes over, noe som er gunstig for driften og som reduserer støy og visuell sjanse. Med overdekning reduseres også arealbehovet, fordi plass for snøhåndtering kan tas ut.

### **Alternativ 2: Holstadmarka (under bakken)**

Ingen av Bane NORs mange forslag til togparkering i Holstadmarka er helt under bakken. Men Bane NOR viste et anlegg som hadde en stor del under bakken i nordøst parallelt med Søndre Tverrvei (Bane NOR, 26.04.2019, figur 5.6). Etter at parkeringsanleggets størrelse ble redusert til 30 togsett sommeren 2019, vil et anlegg under bakken absolutt være mulig å bygge under Holstadmarka, siden anlegget bør ha en lengde på opptil 1200 m (Bane NOR, sept. 2019). I Holstadmarka er det mulig med opptil 2 km lengde for å få plass med uttrekkspor ifølge vårt forslag (figur 3). Imidlertid er det ifølge geologisk kart (NGU) løsmasser i den nordlige delen. Tykkelsen må undersøkes for å avklare hvor langt tunneler kan gå. Dette alternativet gir mulighet for kobling planskilt til Vestre linje både mot nord og sør med største delen i fjelltunnel. Avstanden fra Ski stasjon for tog er 1,8 km og i retur ca. 3 km, hvilket gir betydelig kortere tomtogkjøring enn for et anlegg sør for Hagelunden.

Fjelloverdekning. Anlegget vil ligge i fjell på ca. 120 moh i et høyt område nordøst i Holstadmarka på 140-160 moh, det meste over 145 moh (figur 3). Geologikart fra NGU viser at den høyeste delen i sørøst nærmest Vestre linje har fjell med tynt dekke. I nordvest er det marin strandavsetning og på begge sider i sørøst er det tykk havavsetning. Vi kjenner ikke til løsmassetykkelsen, men utgår ifra at de områder som ligger nærmest området med fjell er tynneste og kan ha en tilstrekkelig fjelloverdekning. Altså er store deler av det merkede området mulig for fjelltunneler. Resten må undersøkes nøye på løsmassetykkelse. På de gunstige delene av området vil det være 10-30 m



**Figur 3.** Foreslått plassering av et togparkeringsanlegg i fjelltunneler under Holstadmarka. Adgangs- og returspor i rødt. (G. Bengtsson)

overdekning, som kan sammenlignes med ca. 5-8 m for toggtunnel på dagens Vestre linje gjennom Kjølstadhøgda. Høydemålene baseres på at tunneltaket ligger 9-10 m over sporet ifølge normalprofil for bergtunnel (Bane NOR og Statens veivesen, 30.07.2017).

Verkstedet og andre bygg bør ligge i fjellhall så nære Vestre linje som mulig, der det allerede er inngrep med skjæringer for Vestre linje (blått felt, fig. 3). En mindre del av anlegget ved Vestre linje kan legges i skjæring for å få inn dagslys. Denne delen vil da ikke være synlig på avstand for turgåere og andre i Holstadmarka. Her kan også tunnelprinsippet brukes. Vaskehallen på 13 x 250 m med 7 m høyde passer bra i tunnel. Ingen av de andre bygningene ser ut til å trenge mer enn 10 m høyde. Eventuelt verksted med lager etc. vil være ca. 45 x 140 m. Vi utgår ifra at det går å plassere i én fjellhall eller delt opp i flere haller for å sikre fjelltaket bedre.

Arealbehov. For å anslå arealbehovet for anlegget har vi utført et lite regnestykke. Det finnes bare en togparkering under bakken i Norge ifølge en tidligere lokfører i NSB/Vy, det er den som ligger under Vålerenga med adgang fra Loenga i Oslo. Den ble anlagt som militær beredskap for lokomotiver. Vi har ingen mer informasjon om den og har derfor laget vårt forslag med faktagrunnlag fra jernbanetunneler i Norge.

Selve togparkeringen burde kunne bestå av dobbeltporttunneler med 14-15 m bredde og 35 m senteravstand istedenfor å være en udefinert fjellhall. Avstanden mellom tunnelene er altså minst 20 m. Tunnelbredden er 14 m ifølge normalprofil for bergtunnel i Ringeriksbanen (Bane NOR 30.06.2017), og senteravstanden er 25 m mellom enkeltporttunnelene i Follobanen, dvs. 16 m mellomrom (Norsk Bane 2020).

Det lilla-merkede området i figur 3 er på 600 daa. I sørøst består dette området av fjell med tynt dekke (120-180 daa, ca. 250 x 600 m) og burde være tilstrekkelig for parkering av 30 togsett i dobbeltporttunneler med 20 m mellomrom i ett plan. Beregnet areal er ca. 90 daa (60 daa for parkering + 30 daa for sporvifter). Areal på omtrent 3 daa anslås å tilkomme for evt. uttrekkspor.

Bane NOR ønsker å ha parkering for to togsett per spor. Området i sørøst kan være for smalt med åtte parallelle dobbeltspor med i alt 32 plasser (bredde 280 m). Det burde kunne ordnes med at noen plasser ligger lenger mot nord. Ellers kan man ha fem dobbeltspor med tre togsett per spor (bredde 175 m) eller seks dobbeltspor med like mange spor for to og tre togsett (bredde 210 m).

Arealbehovet for vaskehall, verksted etc. har et fotavtrykk på 10,5 daa, beregnet fra informasjon i Bane NOR (17.03.2020). Det blåmerkede området i figur 3 er på 60 daa og burde være nok for disse funksjonene med gode mellomrom for å bære opp fjelltaket. Opptil 3 daa ved Vestre linje kan legges i skjæring for å få inn dagslys.

Adgangs- og returspor. Omtrent trasé vises i rødt i figur 3. Den må justeres slik at den gir minst innvirkning på naturen og best mulig jernbanetekniske egenskaper. Det aller meste av disse sporene kan legges i tunnel for å spare naturen. Det vil gå med noe dyrka mark i nord på begge sider av vestre linje, der vekselen må plasseres. Vi anslår arealet til ca. 5 daa fra måling i kart. Noe natur vil gå tapt, dersom retursporet også kobles til Vestre linjes sørgående løp like sør for den sørlige tunnelen til Vestre linje. Inngrep i Holstadmarka med skjæring anslås til å være mindre enn 3 daa. Resten ligger under terreng. Med tunnelløsninger trengs det ingen inngrep i Kjølstadmarka øst for Vestre linje annet enn ved tunnelutgangen i nord. Alternativet påvirker marka svært lite. Det påvirker ikke biologisk mangfold ved Kjølstaddammene eller salamandertråkk i nærheten av dem.

Adgangssporet vil avgrenses nord for Kjølstadmarka fra Vestre linjes sydgående løp med 600 m spor i 90 grader sving til anlegget. Dette tilsvarer omtrent Bane NORs avgrensning, men bør kunne legges litt lenger sør og gi mindre tap av matjord, siden det bare er et fall fra 125 til 120 moh. Retursporet fra anlegget må først gå 600 m sørover med fall fra 120 til 115 moh, der det om ønskelig kan kobles til Vestre linjes sørgående løp. Et vendespor går nordover parallelt med Vestre linje med fall til 105 moh der det krysser under Vestre linje (120 moh) etter ca. 400 m. Påkobling til nordgående løp på 125 moh gjøres etter ca. 800 m stigning. En mindre del av denne strekningen må ha 3 % helning. Hvis det er uønsket med et vendespor, burde det være mulig å lage en S-formet tunnel fra togparkeringen til undergang under Vestre linje på omtrent samme sted. Den må falle 15 m og vil da for eksempel kunne være 750 m med 2 % helning. Det finnes et område sør for anlegget over 135 moh som passer, men løsmassetykkelsen på en mindre del av dette området med strandavsetning er ukjent. Vi vet ikke hvor krapp svingen kan være og den må optimaliseres for å minimere tunnelkostnaden. Inkludert et avgangsspor til sørgående Vestre linje, vil sporenlengden bli omtrent den samme som for vendesporalternativet. Poenget av vår beregning er at disse alternativene burde gå å gjennomføre.

Kostnader. Norsk Bane baserer seg på omtrent 300 mill. kr per km enkeltspor i tunnel, på bro eller på dype lag med marin leire, og omtrent 150 mill. kr per km enkeltspor for rimeligere delstrekninger i dagen (Norsk Bane, 2020). Det vil gå med ca. 3 km fjelltunneler til togparkering, sporvifte og uttrekkspor, det meste for dobbeltspor, og ca. 2,5 km enkeltspor for adgangs- og returspor, det meste i fjelltunnel: kostnad  $1,2 + 0,7 = 1,9$  mrd. kr. Anlegget for togvask etc. anslås til 500 mill. kr. I alt vil anleggskostnaden for hele anlegget være ca. 2 mrd. kr.

## Referenser

- Bane NOR (07.12.2018): Ski og Ås kommuner. Planinitiativ. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (13 sid.)
- Bane NOR (26.04.2019): Orientering om alternativer for ny avgrensning Østre linje og togparkering syd for Ski. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. Ski og Ås kommuner. (38 sid.)
- Bane NOR (20.06.2019): Oppsummering av og kommentarer til uttalelser. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (19 sid.)
- Bane NOR (05.09.2019): Planprogram for reguleringsplan til høring. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (49 sid.)
- Bane NOR (sept. 2019): Oppfølging av politiske vedtak og vurdering av alternativer til trasé for Østre linje og togparkering. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (16 sid.)
- Bane NOR (17.12.2019): Merknadsdokument planprogram. Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. (51 sid.)
- Bane NOR (17.03.2020): Østfoldbanen. Hensetting Ski syd og ny avgrensning Østre linje. Planprogram for reguleringsplan. (53 sid.)
- Bane NOR og Statens Veivesen (30.07.2017): Normalprofil, berg- og betongtunnel, Ringeriksbanen.
- Follokart, Ås kommunes hjemmeside. © 2020 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Meti © Mapbox © OpenStreetMap
- Jernbaneverket (12.05.2015 a): Utredning hensetting Østlandet. Delrapport fase 3. - Vedlegg 2.1: Analyse arealer Ski. (21. sid.)
- Jernbaneverket (12.05.2015 b): Utredning hensetting Østlandet. Delrapport fase 3. - Vedlegg 2.3: Analyse arealer Moss. (16. sid.)
- Jernbaneverket (10.06.2015): Hensetting Østlandet. Delrapport fase 3. (46 sid.)
- Jernbaneverket (19.08.2015): Konseptvalgutredning Østre linjes forbindelse mot Oslo. Hovedrapport. (95 sid.)
- NGU (Norges geologiske undersøkelse): [http://geo.ngu.no/kart/losmasse\\_mobil/](http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/)
- Norsk Bane (oktober 2020): Høyhastighetsbane Stockholm – Oslo. Mulighetsstudie, utredningsfase 2, se [www.norskbane.no](http://www.norskbane.no)

Navn / dato	Tilbakemelding
<b>John Ivar Bjoner</b> (25.01.2021)	Jeg er eier av Vangsmyra 5/2. jeg ser av varsling av utvider planprogram at dere planlegger for et deponi av masser nær min tomtgrense. Jeg er bekymret for at man ikke tar hensyn til overflatevann som renner i området, og at min eiendom blir enda våtere enn den er i dag, samt at man hensyntar vassdragene som renner igjennom Kråkstad. Jeg ber om en tilbakemelding på hvordan dere tenker å ivareta dette og hvilke utredninger dere vil foreta dere.

Beatrix og Olav Nyttingnes  
Haabet gård (kalt Håpet)  
Hesteskoen 15  
1408 Kråkstad,

16.02.2021

BaneNor  
[www.banenor.no/hensetting/ski](http://www.banenor.no/hensetting/ski) og

Asplan Viak AS  
Postboks 24  
1300 Sandvika

## Høringsuttalelse om utvidelse av planområdet

Vi viser til "Varsel om utvidet planområde", med deres ref 613801-04.

Varsellet gjelder planleggingen av ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski. Utvidelsen av planområdet handler om å sikre BaneNor nok arealer til massedeponi. Det fremgår av varselet at "Områdene som vurderes til deponi vil bli konsekvensutredet og bli en del av reguleringsplanen for ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski".

Vi er grunneiere på Håpet gård (GnrBnr 10/16). Vår eiendom er nå i sin helhet – med skog, jord, dam, gårdsvei, tun og bygninger – tatt inn i utvidelsen av det foreslåtte planområdet. I forbindelse med det nevnte varselet om utvidet planområde har vi en rekke innvendinger mot planene om ny avgreining for Østre linje og togparkering syd for Ski. Nedenfor redegjør vi for en del forhold vedrørende vår eiendom som er relevant for varselet om utvidelse av planområdet.

### Innvendinger mot utvidelsen av planområdet for Håpet gård

Vi forstår planutvidelsen slik at den gjelder etablering av massedeponi, transport av masser og mellomagring av matjord.

#### Skog

Vårt begrensede skogsområde, på den østlige delen av eiendommen, består av eldre granskog, der det bestandig har vært svært begrenset uttak av tømmer. Gammel granskog har et unikt plante- og dyreliv, og er derfor viktig for artsmangfoldet.

Det er tatt ned mye skog på andre eiendommer i området nærheten de siste 10-20 år, og vi har sett dyrelivet forringes merkbart, blant annet i form av mindre elg.

- Enhver midlertidig anleggsvirksomhet av middelstort eller større omfang;
- ethvert midlertidig beslag av areal for mellomagring av masser;
- enhver gjenfylling eller oppfylling og endring av terrenget i området av middelstort eller større omfang,

av denne lille skogteigen vil medføre tap av naturmangfold for området og forringelse av vår eiendom.



## Bekk

Gjennom denne skogen går også en liten bekk. Vannføringen kommer fra to bekker fra sør-siden av E18, og bidrar med stabil vannføring året gjennom. Bekken i vår skog renner inn i den større bekken i dalen mellom Håpet og Bråte. Disse vannårene bidrar til at fuktkrevende arter – både planter, amfibier og insekter – kan forflytte seg. Bekkene skaper løpende bånd av fuktkrevende biotoper, mens dammene i områdene danner et nettverk av uavhengige men sammenknyttede stillestående vann for klekking av frosk, padder og salamander.

- Enhver midlertidig anleggsvirksomhet av middelstort eller større omfang;
- ethvert midlertidig beslag av areal for mellomlagring av masser;
- enhver gjenfylling eller oppfylling og endring av terrenget i området av middelstort eller større omfang,

vil midlertidig eller permanent endre og forringe disse vannveiene, og medføre tap av naturmangfold i form av planteliv og dyreliv.

## Jorder

Jordene på Håpet er drenert og veldrevet, og opparbeidet som fulldyrket matjord i stabil drift. Det ligger som kulturlandskap, med naturlige kuperinger, bekkeleie, vegetasjon og dyreliv som har tilpasset seg grensegjerder og bekkefar gjennom generasjoner.

- Enhver midlertidig anleggsvirksomhet av middelstort eller større omfang;
- ethvert midlertidig beslag av areal for mellomlagring av masser;
- enhver gjenfylling eller oppfylling og endring av terrenget i området av middelstort eller større omfang,

vil medføre forflatning av kulturlandskapet, ødeleggelse av et fungerende dreneringssystem og forringelse av matjord. Selv ved mellomlagring og senere utfylling av matjord, vil matjorden forringes langvarig eller for alltid, ved at skiktet under ploglaget, som er opparbeidet over mange år med struktur, sprekkesoner og meitemarkganger, får en betydelig lavere kvalitet. Dette gjelder både for jordflytting og ved reetablering av fulldyrka mark over steinmasser eller løsmasselag. Bruk av våre jorder til midlertidig mellomlagring av matjord, eller til deponi, vil derfor medføre både midlertidige og langvarige avlingstap for vår matjord.

## Dam

Gården har en åpen brønn eller dam mot sør. Dammen har et rikt liv med blant annet insekter, fugler, amfibier og ferskvannsplanter, inkludert utrydningstruete arter. Det er ikke gjort inngrep i dammen i hvert fall de siste 50 år. I forslaget til utvidet planområde for deponi og midlertidig lagring av matjord er dammen også foreslått lagt innenfor arealet som Bane Nor vurderes at trengs *”for å sikre at vi har nok arealer til massedeponi og mellomlagring av matjord”* (sitat fra varselet).

Enhver bruk av dammen eller områder i nærheten til massedeponi eller mellomlagring av matjord vil forstyrre naturmangfoldet i og rundt dammen.

## Tun, hage og bygninger

Kartene i tilknytning til varselet viser at varselet innlemmer hele Håpet gård, inkludert, tun, hage, gårdsvei og bygninger. For Sion (10/23), Bråte (7/4), Vestre Frogner (2/1) og Midtre Frogner (2/2) er tun og bygninger holdt utenfor det utvidede planområdet. Vi

merker oss at det kun er Håpet og Auerud (7/12) hvor bygninger, tun og hage er lagt innenfor det foreslåtte planområdet.

Vi overtok gården gjennom arv for 5 års tid siden, og det er tredje og fjerde generasjon med arvinger i direkte linje som nå bor på eiendommen. Våningshuset ble bygget for over 100 år siden, er i god stand, og ble skånsomt oppgradert for 4 år siden, med full bevaring av sveitserstilen. Vi har reetablert hage og uteområder, dels med stede egne stauder. Vi har reist drivhus, oppgradert uteplassene og etablert svømmebasseng for å gjøre eiendommen til en attraktiv og landlig eiendom for oss og våre etterkommere. Vi har etablert jordvarmeanlegg, med varmekollektorer på ca 1 m dybde utover jordene østover fra nord-enden av våningshuset for energiøkonomisk oppvarming av vårt gamle og vakre hus. Det går også nedgravd bredbåndslinje over jordene mellom Bråte og Håpet.

Bane Nor varsler altså at også området med vårt tun, gårdsvei, vognskjul, hage, kjøkkenhage, drivhus, låve, våningshus og svømmebasseng bør settes av *"for å sikre at vi har nok arealer til massedeponi og mellomlagring av matjord"* (sitat fra varselet). Dette området er blant de delene av eiendommen som ligger høyest i terrenget, og i kanten av planområdet. Det er åpenbart at disse bygningene og installasjonene ikke bare vil forringes, men rett og slett ødelegges av

- enhver midlertidig anleggsvirksomhet uansett omfang;
- ethvert bruk av arealet for mellomlagring av masser eller transport;
- enhver gjenfylling eller oppfylling og endring av terrenget i området uansett omfang,

som omfatter denne delen av arealene.

Vi registrerer at Bane Nor og asplan viak har latt andre gårders bygninger og tun være utenfor forslaget til utvidet planområde, mens vårt er inkludert. Vi har ikke mottatt noen opplysninger eller blitt involvert i noen dialog om hva dette kan innebære, men ut fra varselet skal altså vårt tun, bygninger og hage settes av til massedeponi og mellomlagring av matjord. Dette til tross for at dette området både ligger i utkanten av området, og også er den høyeste delen av eiendommen. Dette mener vi er fullstendig uakseptabelt. Vi kan ikke se en eneste rimelig grunn til å inkludere disse områdene i et utvidet planområde.

## Oppsummering

Konkret vurderer vi at bruk av hele eller deler av eiendommen Håpet gård som varig deponi vil medføre uakseptable inngrep i form av tap av naturverdier og økonomiske verdier, redusert matproduksjon i overskuelig framtid, og affeksjonsverdi-tap for oss som bor på gården.

Anleggsperioden vil måtte medføre betydelige ulemper i form av støy, støv, anleggstrafikk og luftforurensning. I praksis vil vi bli boende på en byggeplass, der lastebiler kjører forbi for å dumpe og plassere tusener av lass med løsmasser og sprengstein ned på jord som har vært dyrket i over 100 år.

Bilde 1.  
Håpet gård



Bilde 2. Deponivirksomhet i regi av BaneNor

Dette vil hindre oss i å bruke Håpet som bolig, rekreasjon og generasjonsprosjekt, slik det fungerer i dag. Bilde 2 viser et eksempel på deponi i denne regionen, i regi av BaneNor. og illustrerer hvordan kvalitetene ved en eiendom som Håpet vil ødelegges av deponivirksomhet.

I tillegg vil vannveier, dyreliv og planteliv rammes, trolig med varige konsekvenser for det lokale naturmangfoldet.

Til sist understreker vi at vi er både forundret og forskrekket over at Bane Nor og asplan viak skriver om et område som innbefatter vårt tun, gårdsvei, vognskjul, hage, kjøkkenhage, drivhus, låve, våningshus og svømmebasseng: *"Detter (sic) trenger vi for å sikre at vi har nok arealer til massedeponi og mellomlagring av matjord"*. Vi ser ingen legitim grunn for at Bane Nor eller asplan viak skulle foreslå et slikt inngrep i vårt hus og hage. Dette gjør også at vi stiller spørsmål ved hva dette forteller om kvaliteten på hele planarbeidet.

Vår samlede konklusjon blir at vi krever at forslaget til utvidet planområde avvises.

Med hilsen

Beatrix og Olav Nytingnes, Håpet gård

**Fra:** per-hoey@online.no  
**Sendt:** søndag 21. februar 2021 18:25  
**Til:** postmottak@banenor.no  
**Kopi:**  
**Emne:** Østre linje/togparkering Ski syd

Ang. Deponi.

Jordet som er vurdert som deponi tilhører gården Vestre Frogner gn 2, br nr 1. Dette jordet er lettdrevet og svært yterikt og tåler ingen justeringer. Transport av overvannet fra nedslagsfeltet har kun en vei å gå. Det er marginalt fall til utløp. Påfylling av masser må derfor gjennomføres helt inn på gårdstunet for å opprettholde fallet for overvannet. To hus og deler av gårdstunet vil bli berørt og dermed ødelagt. Ved påfylling av masser vil kloakksystemet til gården bli ødelagt. Både kloakk og annet avløp fra gården er avhengig av den terreng høyden som eksisterer pr i dag. Slik jeg ser det er det helt absurd å bruke dette jordet til deponi. Det finnes mer passende alternativer i vårt område. Disse faktaopplysningene kunne vært BN i hende langt tidligere ved en mer profesjonell henvendelse til meg som grunneier med dertil befarig. Ikke ved en upersonlig telefonsamtale fra BNs representant. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Per Kristian Høyum  
21/2-21

Sendt fra min iPhone

## Nei til utvidet planområde - Østre linje/togparkering Ski syd

Planforslaget strekker seg allerede over et svært stort område. Det medfører betydelige tap av dyrka mark og inngrep i kulturlandskap, naturområder og bosetting. Så kommer det forslag om å utvide området på enda mer av den gode matjorda! Ifølge grunneierne vil det ta flere generasjoner å tilbakeføre så bra matjord.

Naturområder med blant annet viktig villtrase og naturreservatet Østensjøvannet vil bli sterk berørt i planområdet og desto mer ødelagt av et enda større område.

I januar 2021 sendte regjeringen brev om jordvernstrategi til kommunene:

Sitat: «Kommunene må bruke sin kunnskap om lokale og regionale forhold til å prioritere og følge opp bærekraftsmålene i arealplanleggingen, i tråd med regjeringens politikk.»

og

«Av hensyn til lokal beredskap og matsikkerhet er det av avgjørende betydning at den ikke-fornybare arealressursen dyrket jord ivaretas... « osv.

Akkurat dette gjør Ås kommune og Nordre Follo kommune ved å si nei til planforslaget. På tide at Bane NOR og beslutterne ser dette prosjektet med jordvern som utgangspunkt?

Rapporter, utredninger og diverse faguttalelser viser at det kan settes et stort spørsmålstegn ved nødvendigheten til hele prosjektet. Trafikkavviklingen kan løses alternativt på Ski stasjon. Da vil det ikke være behov for ny avgreining Østre linje (passasjergrunlaget i Indre Østfold kan umulig forsvare milliardprosjektet). Det finnes forslag for togparkering som ikke nødvendiggjør omlegging av traséen.

Vi ser mer og mer at Bane NOR har kjørt seg helt fast i planleggingen av dette alternativet for Østre linje og togparkering.

Østlandets Blad, oblad.no 13/11 2020 - Sitat ordfører Ola Nordal Ås kommune:

«Staten har nå mulighet til å se på saken med friske øyne, sørge for en påkobling av Østre linje uten å lage en diger togsving rundt på jordene på Kråkstad og Holstad, og finne en egnet plassering for togparkering som verken ødelegger marka for 50 000 mennesker i Ski og Ås eller forutsetter at toglinja legges i en stor sving ned mot naturreservatet Østensjøvannet, supplerte Nordal.»

Marianne Rogstad  
21/2 2021