

Ny avgrening Østre linje Østfoldbanen

Samlede uttalelser ved offentlig ettersyn

PlanID: NO3020_201903 (Nordre Follo kommune) / NO3021_329 (Ås kommune)
27.02.2026



Illustrasjon forside: Ski stasjon

Foto: Lisa Steinnes Rø, Bane NOR

Bildet er retusjert

Østfoldbanen (Ski) - (Sarpsborg) Østre linje,
Ny avgrening Østre linje,
Samlede uttalelser ved offentlig ettersyn

01A	Revisjon	27.02.2026	SAR	TDN	MS
00A	Leveranse til Bane NOR	16.01.2026	SAR	TDN	MS
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen (Ski) - (Sarpsborg) Østre linje, Ny avgrening Østre linje, Samlede uttalelser ved offentlig ettersyn		Antall sider:			
		274			
		Produsent:	Asplan Viak AS		
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnr.:	900078	Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell:	00			01A	
Planfase:	Detaljplan	UNA-00-A-20018			
Saksnr:	N/A				
		FDV-dokument-/tegningsnummer:		FDV-rev.:	
		NA		NA	

ØSTFOLDBANEN, NY AVGRENING ØSTRE LINJE UTTALELSER VED OFFENTLIG ETTERSYN AV FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN

Det ble mottatt i alt 48 uttalelser ved offentlig ettersyn av reguleringsforslaget - 12 fra myndigheter, 11 fra organisasjoner, lag og foreninger, og 25 fra private. Høringsperioden var fra 22. august til høringsfrist 17. oktober 2025 (enkelte høringsparter fikk utsatt frist).

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

Myndigheter

- Mattilsynet (02.10.2025).....	004
- Indre Østfold kommune (13.10.2025).....	006
- Direktoratet for mineralforvaltning (14.10.2025).....	010
- Indre Østfold regionråd (17.10.2025).....	013
- Nordre Follo kommune (17.10.2025).....	015
- Norges vassdrags- og energidirektorat (17.10.2025).....	031
- Østfold fylkeskommune (17.10.2025).....	038
- Statens vegvesen (21.10.2025).....	039
- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus (21.10.2025).....	041
- Akershus fylkeskommune (28.10.2025).....	047
- Akershus fylkeskommune - <i>automatisk fredete kulturminner</i> (28.10.2025).....	083
o <i>vedlagt uttalelse fra Kulturhistorisk museum (09.10.2025)</i>	094
- Ås kommune (10.11.2025).....	104

Organisasjoner, lag og foreninger

- PURA, vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget (07.10.2025).....	124
- Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (14.10.2025).....	129
- Finstadgrenda vel (15.10.2025).....	131
- Naturvernforbundet i Nordre Follo (16.10.2025).....	136
- Tandbergeløkka vel (16.10.2025).....	138
- Kjølstadhaugen velforening (17.10.2025).....	143
- Nordre Follo turlag (17.10.2025).....	151
- Østre linje grunneierlag (17.10.2025).....	152
o <i>inkl. notat fra Trafikkonsept/Jon Hamre</i>	
- Ås Venstre (17.10.2025).....	169
- Naturvernforbundet i Ås (18.10.2025).....	170
- BirdLife Norge avd. Oslo og Akershus (21.10.2025).....	177

Private

- Frode Heggedal – <i>Kråkstad</i> (25.08.2025).....	179
- Hans Ole Hillestad Dørdal – Ås (01.09.2025).....	184
- Jonny Fauske – <i>Eikeliteigen 13, Ski</i> (02.09.2025).....	185
- Jon Hamre (27.08.2025 / 10.09.2025).....	188
- Höegh Eiendom pva. grunneiere innenfor områderegulering Ellingsrudgrenda (02.10.2025).....	192
- Knut Frogner – <i>Nordre Frogner gård</i> (08.10.2025).....	194
- Per Arild Kvist – <i>Nordre Finstad gård</i> (13.10.2025).....	195
- Georg Stub – <i>Langhus</i> (13.10.2025).....	220
- Eikeljordet Parsellen boligsameie (15.10.2025).....	221
- Per Kristian og Torunn Høyum – <i>Kråkstad</i> (15.10.2025).....	223
- Sameiet Vestveien 46 – <i>Nordre Finstad</i> (15.10.2025).....	224
- John Ivar Bjoner pva. grunneiere Vang gård (16.10.2025).....	225
- Carl-Stener Garder – <i>Nordre Halstad gård</i> (16.10.2025).....	239
- Svenn Håkon Haug – <i>Trånåsveien 12, Kråkstad</i> (16.10.2025).....	242
- Ragna Kirkeby og Håkon Huseby – <i>Østre Kjølstad gård</i> (16.10.2025).....	243
- Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim – <i>Nordre Kjølstad gård</i> (16.10.2025).....	244

- Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen – <i>Åsveien 139</i> (16.10.2025).....	248
- Anette Sigtun – <i>Sigtun gård</i> (16.10.2025).....	251
- Ekaterina Zankova pva. Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C (16.10.2025).....	256
- Bård N. Andersen – <i>Midtre Frogner gård</i> (17.10.2025).....	259
- Øistein Sletten Løvik – <i>Gamle Åsvei 71, Ski</i> (17.10.2025).....	264
- Trude Pettersen – <i>Vestveien 50A, Nordre Finstad</i> (17.10.2025).....	265
- Edvard Thirud – <i>Østensjøveien</i> (17.10.2025).....	268
- Tommy Grav pva. realsameiet Nordre Finstad gård (18.10.2025).....	270
- Ellen og Harald Eckbo, Kristian Prestrud – <i>Søndre Løken gård</i> (20.10.2025).....	272

Bane NOR SF

Deres ref:

Vår ref: 2025/202978

Dato: 02.10.2025

Uttalelse til offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje

Vi viser til offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje.

Om planen

Planen foreslår ny avgreining for Østre linje. Den innebærer flytting av jord.

Vår rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet med ansvar for plantehelse, fiskehelse- og velferd, dyrehelse- og velferd, mat og drikkevann. I denne saken er fagområdet plantehelse relevant.

Vurdering

Å flytte jord innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras. Det er viktig at anleggsvirksomhet slik som utbygging av veger, jernbanelinjer, bolig- og industriområder, skjer uten at alvorlige skadegjørere spres til nye områder.

Vi merker oss at Bane NOR har en plan for flytting av jord der det er registrert floghavre og at dere kjenner til kravet om å søke om dispensasjon. En dispensasjonssøknad skal inneholde:

1. hvor jorda skal benyttes
2. hvordan transporten skal foregå
3. rengjøring av maskiner og utstyr

Vi forutsetter at dere får dispensasjon fra Mattilsynet før dere flytter jord med floghavre. Utover dette har vi ingen merknader til planen.

Med hilsen
Mattilsynet, tilsynet

Åshild Skeie
seniorinspektør

Jorunn Aasgaard Grini
avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk / This document has been electronically approved



Bane Nor SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Dato	Saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.
13.10.2025	Kai Einar Roterud	25/7221 - 4	202316532

Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje - Uttalelse

Det er gjort følgende vedtak i saken:

089/25: Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje - Uttalelse

07.10.2025 Kommunestyret

Vedtak

Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til reguleringsplan for *Ny avgreining Østre linje*. Det anbefales at alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

Vedtaket kan påklages til kommunen. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen brevet kom frem til adressaten. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den instansen som har truffet vedtaket. Angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes og begrunnelse for klagen.

Med hilsen
Kai Einar Roterud
samfunnsplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Andre mottakere:

Bane Nor SF

Saksframlegg

Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje - Uttalelse

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Kai Einar Roterud		25/7221

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
034/25	Samfunnsutvalget	PS	18.09.2025
089/25	Kommunestyret	PS	07.10.2025

Vedtak som innstilling fra Samfunnsutvalget, 18.09.2025 - 034/25

Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til reguleringsplan for *Ny avgreining Østre linje*. Det anbefales at alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til reguleringsplan for *Ny avgreining Østre linje*. Det anbefales at alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

Kommunestyret i sak 089/25 07.10.2025

Behandling:

Ingen forslag.

Votering:

Samfunnsutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Kommunestyret - Vedtak

Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til reguleringsplan for *Ny avgreining Østre linje*. Det anbefales at alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

Samfunnsutvalget i sak 034/25 18.09.2025

Behandling:

Ingen forslag.

Votering:

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

Samfunnsutvalget - Vedtak

Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til reguleringsplan for *Ny avgreining Østre linje*. Det anbefales at alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

Bakgrunn og saksopplysninger:

Kommunal- og distriktsdepartementet har besluttet at «Forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje med konsekvensutredning» skal legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10. På vegne av departementet legger Bane NOR planforslaget ut til offentlig ettersyn (høring) i tidsrommet 22.august - 17.oktober 2025.

Om planforslaget:

Planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 6-4. Dette innebærer at det er Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet og som skal vedta reguleringsplanen.

Bane NOR har utarbeidet forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning. Planen legger til rette for utbygging av en ny avgreining for jernbanens Østre linje fra Vestre linje om lag en kilometer sør for Ski stasjon. Fra Halstadjordet i Nordre Follo kommune planlegges et nytt dobbeltspor til Kråkstad stasjon, med en lengde på 5,2 km.

Planforslaget inkluderer også omlegging av offentlige og private veier, gang-/sykkelveier, midlertidige anleggsområder, nydyrkingstiltak og områder for lagring av overskuddsmasser.

Det er et ønske om flere togavganger per time på alle strekningene til og fra Ski, men det er ikke mulig i dag. Ved å kople Østre linje til Vestre linje som foreslått, kan lokaltog- og regiontogtrafikken skilles på Ski stasjon. Slik legger prosjektet til rette for økt frekvens og bedre regularitet på Follobanen og Østfoldbanen.

Prosjektet bygger videre på investeringene i Follobanen og Ski stasjon, og utgjør et nødvendig første trinn for å forbedre tilbudet på Østre linje.

Kulturlandskapet (KULA) og senket linje ([side 25, punkt 2.7 i planbeskrivelsen](#)):

Den planlagte jernbanetraséen vil i den østlige delen av planområdet gå gjennom et kulturlandskap med nasjonal verdi – Kråkstad kirkested. For å avbøte på inngrepet i landskapet, er det gjort en vurdering av senkning av jernbanelinja. Dette har resultert i at planforslaget er utarbeidet i to alternativ, omtalt som L0 og L1. En senkning av jernbanelinja bidrar til at de to fylkesvegbruene for Kråkstadveien og Løkenveien blir liggende lavere, og dermed mindre dominerende i landskapet. På den annen side fører senket linje til dypere og bredere skjæringer og større masseoverskudd.

Faunapassasje - alternativ B ([side 60, punkt 6.3.4 i planbeskrivelsen](#)):

Ved Hagelund har planforslaget alternativer for faunapassasje av det nye dobbeltsporet. I alternativ B tillates innpassing av Østensjøveien, som er en fellesvei/landbruksvei, etablert på samme konstruksjon som faunapassasjen. Viltet vil i alternativ B kunne krysse ny jernbane både under Østensjøbekken jernbanebru og via viltovergangen ca. 300 meter lenger øst.

Strategi for dyrka mark – arealnøytralitet ([side 9, Matjordplan i planbeskrivelsen](#)):

Prosjektet medfører et varig tap av om lag 160 dekar dyrka mark. Bane NOR har foreslått kompensierende tiltak for å oppnå en ambisjon om netto null-tap av dyrket mark. [Matjordplan 1 og 2 er en del av høringsdokumentene.](#)

[Her er lenken til dokumentene som til sammen utgjør forslag til reguleringsplan, og som er ute til høring og offentlig ettersyn.](#)

Aktuelle planer, vedtak og dokumenter:

[Kommunestyret har tidligere uttalt seg til planprogrammet for reguleringsplanen i sak 29/19 den 30.10.2019 \(se side 14\).](#)

Alternative løsningsmuligheter/politisk handlingsrom:

Kommunestyret står fritt til å avstå fra å avgi en uttalelse.

Vurderinger knyttet til FNs bærekraftsmål:

Mål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur, ved å utvikle moderne og bærekraftig transportinfrastruktur.

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn, gjennom styrket kollektivtilbud og redusert bilavhengighet.

Mål 13 – Stoppe klimaendringene, ved å fremme jernbane som et klimavennlig alternativ til biltransport.

Mål 15 – Liv på land, gjennom tiltak som faunapassasjer for å ivareta dyreliv og økologiske forbindelser.

Vurdering av gevinster og økonomiske konsekvenser:

Prosjektet gir store utviklingsmuligheter og betydelige samfunnsgevinster for Indre Østfold, særlig knyttet til mobilitet, pendling og regional utvikling.

Kommunedirektørens vurderinger:

Kommunedirektøren vurderer at reguleringsplanen for Ny avgreining Østre linje er et viktig tiltak for å styrke jernbanetilbudet i regionen. Prosjektet legger til rette for økt frekvens og bedre regularitet, og bygger videre på investeringene i Follobanen og Ski stasjon. Det utgjør samtidig et nødvendig første skritt for å forbedre tilbudet på Østre linje.

Kommunedirektøren anbefaler at kommunestyret støtter høringsforslaget, med prioritering av:

- Alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet, for å redusere visuell og fysisk påvirkning.
- Alternativ B som faunapassasje, for å sikre viltets bevegelser og redusere barriereeffekter.

Vedlegg

Høring - Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Dato: 14.10.2025
Vår ref: 25/05017-2
Deres ref: 202316532-9

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for ny avgreining Østre linje i Nordre Follo og Ås kommuner

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 19. august 2025.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om saken

Bane NOR har på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet lagt forslag til reguleringsplan for ny avgreining østre linje med konsekvensutredning, ut til høring og offentlig ettersyn.

Formålet med planen er å legge til rette for utbygging av ny avgreining mellom Ski stasjon og Østfoldbanens østre linje. Den planlagte traséen utgjør cirka 5,2 kilometer. Tiltaket vil være med på å legge til rette for økt frekvens og bedre regularitet på Follobanen og Østfoldbanen.

Som del av planarbeidet er det utarbeidet to alternative plasseringer av jernbanelinjen i vertikalnivå. Det ene alternativet innebærer senkning av jernbanelinjen (L1), det andre alternativet er å ikke senke linjen (L0). Hensikten med å senke linjen er å ivareta hensynet til et nasjonalt viktig kulturlandskap. Senkning av jernbanelinjen i alternativ L1 medfører et større masseoverskudd enn alternativ L0. Det er utarbeidet en egen mulighetsstudie for massehåndtering som er lagt ved planforslaget.

Uttalelse fra DMF

DMF kan ikke se at vi ble tilsendt planprogrammet da den var på høring i 2019, og har derfor ikke hatt mulighet til å gi uttalelse til planen tidligere.

Faglig råd til arealformål

Det er DMFs faglige råd at området planlagt til masseuttak reguleres til formålet råstoffutvinning. I planbeskrivelsen kapittel 7.16.2 *massehåndtering / massebalanse*, delkapittel om *vurdering av massebalanse i prosjektet*, går det fram at alternativ L0 har



et masseunderskudd av bergmasser til underbygning av jernbanen i størrelsesorden 315 000 m³. Det er tenkt å sprengte ut en knaus nord for Haga gård for å dekke noe av behovet for bergmasser, dersom bergkvaliteten er god nok. I etterkant av uttak er det planlagt å gjenfylle uttaksområdet for å gjenskepe dagens terrengformer. Det kommer ikke fram av plankart eller bestemmelser hvor masseuttaket skal plasseres. I plankartet er området nord for Haga gård avsatt til naturformål og LNF, samt bestemmelsesområder masselager og midlertidig anlegg- og riggområde. Masseuttak utenfor områder som er avsatt til råstoffutvinning er i utgangspunktet ikke tillatt¹.

Regulerte masseuttak bidrar til å sikre forsvarlig drift som er tilpasset omgivelsene. I tillegg vil uttak omfattende av mineralloven ta hensyn til hvordan ressursene kan drives ut på en best mulig måte som sikrer optimal ressursutnyttelse.

I plankartet til alternativ LO bør området der det er planlagt masseuttak vises med arealformål råstoffutvinning. Der det skal drives masseuttak bør det også bli avsatt tilstrekkelig areal til sikring og skjerming av omgivelsene. I bestemmelsene til arealformålet råstoffutvinning bør det settes krav til sikring, skjerming og etterbruk.

Der det skal drives uttak av fast fjell til byggeråstoff bør det være gjennomført en geologisk forundersøkelse, slik at det er dokumentert at bergartene innenfor uttaksområdet er egnet som byggeråstoff og at det ikke startes uttak av uegnet berg. Bergarter som blir vurdert egnet som byggeråstoff, bør testes ytterligere for å dokumentere bergartenes mekaniske og kjemiske egenskaper, avhengig av formålet byggeråstoffene er planlagt brukt til. Undersøkelse av bergmassens kvalitet bør gjøres i forbindelse med reguleringsarbeidet.

Forholdet til mineralloven

Det kommer ikke fram av planbeskrivelsen mengden masser som er estimert skal tas ut i masseuttaket ved Haga gård. DMF gjør oppmerksom på at mineralloven i utgangspunktet gjelder for ethvert uttak av mineralske forekomster. For samlet uttak på mer enn 10 000 m³ kreves driftskonsesjon fra DMF før uttaket kan starte opp. Loven gjelder ikke uttak som hovedsakelig er en del av annen utnyttelse av grunnen, jf. minerallovens § 3 annet ledd. DMF kan gjøre en vurdering av om masseuttaket er omfattende av mineralloven, og eventuelt fatte enkeltvedtak, jf. mineralloven § 3 tredje ledd.

Det er den som er ansvarlig for uttaket, som også er ansvarlig for å avklare forholdet til mineralloven. Før oppstart av et eventuelt masseuttak bør tiltakshaver ta kontakt med DMF for en konkret vurdering av om uttaket er omfattende av mineralloven og krever driftskonsesjon. For mer informasjon viser vi til vår artikkel «Hvilke uttak omfattes av mineralloven?»².

Merknad til arealformål for masselager

¹ Veileder til kommuneplanens arealdel (s. 75):

<https://www.regjeringen.no/contentassets/135bf8fa9f264d7b86700a7711863578/no/pdfs/h-2481-b-kommuneplanens-arealdel.pdf>

² Hvilke uttak omfattes av mineralloven? <https://dirmin.no/arkiv/tema/hvilke-uttak-omfattes-av-mineralloven>



Det kommer fram av mulighetsstudien at det er to områder som er aktuelle for masselager innenfor planområdet; Kjølstadhøgda og Haga. Det er avsatt to bestemmelsesområder til masselager i plankartet, #M1 og #M2. Innenfor disse områdene tillates det lagring av jord- og steinmasser som ikke er forurensset, i punkt 5.2 i bestemmelsene. Etter at ny kartforskrift trådte i kraft 1. juli 2025 er massemottak lagt til som nytt underformål til reguleringsplaner³. Formålet omfatter areal som skal benyttes til blant annet mellomlagring og permanent lagring av overskuddsmasser fra bygge- og anleggsvirksomhet. DMF anbefaler at områder som skal brukes til masselager vises med dette arealformålet i plankartet.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Helene Laurin Rosmo
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Helene Laurin Rosmo

From: "Erik Mogens Unaas" <erik.unaas@io.kommune.no>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 21:56:54 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: «202316532 Ny avgrening Østre linje» - høringssvar
Attachments: 2025.10.17 - høring Bane Nor fra Indre Østfold regionråd.docx

Vedlagt oversendes høringssvar på vegne av Indre Østfold regionråd.

Beste hilsen Erik Unaas



Erik Unaas

Regional koordinator Indre Østfold regionråd

Prosjektleder Campus Indre Østfold

(Indre Østfold, Marker, Rakkestad og Skiptvet kommuner)

Følg oss på Facebook: [\(1\) Indre Østfold regionråd | Facebook](#)

Leder sekretariatet Ring 4

Medlem Jernbaneforum Øst

Veterankontakt Indre Østfold – Campus Indre Østfold

erik.unaas@io.kommune.no

mobil 9002 5953

Vi gjør oppmerksom på at dette ikke er en privat e-postadresse. Både inngående og utgående e-post blir vurdert for journalføring i kommunens sak- og arkivsystem.



Indre Østfold regionråd

Høringssvar fra Indre Østfold regionråd 17. oktober 2025

Sak 35/25 – Høring på statlig plan for jernbane, avgrening østre linje Ski – Kråkstad

Indre Østfold regionråd støtter Bane Nors overordnede statlige plan for å realisere det nødvendige dobbeltsporet Ski – Kråkstad.

Stortinget gjorde vedtak om denne 5,2 km strekningen i 2014 og KVVU'en, med full oppslutning fra kommunene langs østre linje, ble overlevert fra daværende jernbanedirektør Elisabeth Enger til samferdselsminister Ketil Solvik Olsen i 2015. 10 år etter er vi fortsatt ikke klare til å bygge, og nå antydes ferdigstillelse i 2034. Nå må Regjeringen med berørte departement ta ansvar for at det ikke blir flere forsinkelser.

Først igjennom realiseringen av ny linje ut fra Ski stasjon mot Kråkstad vil Staten få full effekt i 40 milliarders investeringen med Blixtunnelen Oslo S – Ski. **Den såkalte avgreiningen er helt avgjørende både for å få flere person- og godstog fra Ski sørover mot Ås, Vestby, Moss og videre på vestre linje til Østfoldbyene og kontinentet.**

Men også for å kunne få flere tog på østre linje, mot Indre Østfold med stadig flere innbyggere (kunder). Dette er også viktig som i det store nasjonale målet om mer gods fra vei til bane og av beredskapsmessige grunner.

For øvrig støtter Indre Østfold regionråd det anbefalte alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

From: "Helen Nathalie Liebig-Andersen"
<helen.liebig.andersen@nordrefollo.kommune.no>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 10:04:56 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje - Høringsuttalelse fra Nordre Follo kommune
Attachments: PLAN-20_00317-164 Saksutskrift - Høringsuttalelse fra Nordre Follo kommune – Statlig detaljregu 825192_1_1.PDF

Hei,

Vedlagt er høringsuttalelse fra Nordre Follo kommune, vedtatt i FSK 15.10.2025.

Ta kontakt dersom noe er uklart.

Gode hilsener,



Helén N. Liebig-Andersen

Arealplanlegger og prosessleder for Ski Vest

Plan og miljø

Tlf. (+47) 46 81 31 48

Nordre Follo kommune | Besøksadresse 99 | Postboks 99 | Ski | sentralbord 02178



Nordre Follo
kommune

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/02821-159
Saksbehandler Helen Nathalie Liebig-Andersen

Høringsuttalelse fra Nordre Follo kommune – Statlig detaljregulering for ny avgreining Østre linje

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utvalg for plan og byggesak	09.10.2025	91/25
2 Formannskapet	15.10.2025	63/25

Utvalg for plan og byggesak har behandlet saken i møte 09.10.2025 sak 91/25

Behandling:

Håkon Heløe (AP) fremmet på vegne av AP, MDG, V og Rødt følgende endringsforslag til pkt. 12:
«Nordre Follo kommune forutsetter at påvirkning på myr og utslipp av karbon fra myr utredes før det besluttet om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga. Dersom utredningen viser store negative konsekvenser for myra, eller store utslipp av karbon forventer kommunen at det planlegges for andre løsninger enn lagring av masser på myrareal.»

Tor Magnus Berntsen (SP) fremmet følgende forslag:

«Nordre Follo kommune anbefaler at departementet avviser fremlagt reguleringsplan for ny avgreining på Østre linje. Konsekvensene for naturtap som følge av utbygging på matjord over kvikkleire er svært store, herunder natur og kulturlandskap. Tiltaket i milliardklassen gir ingen reell jernbaneeffekt, da Østre linje i dag bruker Blix-tunnelen.

En fremtidig kapasitetsutfordring på Ski stasjon vil først oppstå når den kan fremføres flere tog gjennom den faktiske flaskehalsen mellom Moss og Ski. Dette har Bane NOR erkjent. Uten planer på togstrekningen Moss og Ski foreligger det ikke et nødvendig behov for økt kapasitet på Ski stasjon. Bane NOR har heller ikke dokumentert positive effekter av selve tiltaket, utover en påstand om en samlet effekt av effektpakken rundt Oslo (E15). Det er ikke et tilstrekkelig grunnlag for å bruke så store offentlige midler når behovet ikke lenger foreligger. Ut fra hensynet til en rettferdig fordeling av Stortingets bevilgede midler vil dette prosjektet med all sannsynlighet medføre at E18-prosjektet må vente lenger.

Videre er klimaregnskapet negativt, i tillegg til at prosjektet ikke reduserer biltrafikken og dermed ingen målbare utslippskutt.»

Votering:

Berntsens forslag fikk 3 (1SP, 1AP/Andresen, 1MDG) mot 10 stemmer (3H, 3FRP, 2AP/Heløe og Ul-Hassan, 1V, 1R) og falt.

Felles endringsforslag til pkt. 12 fra AP, MDG, V og Rødt fikk 6 (3AP, 1MDG, 1V, 1R) mot 7 stemmer (3H, 3FRP, 1SP) og falt.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Utvalg for plan og byggesaks innstilling 09.10.2025:

1. Nordre Follo kommune er positive til jernbane som miljøvennlig transporttilbud, og tiltak som gir bedre togtilbud på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig har bygging av jernbane store konsekvenser for miljø og samfunn. Follobanen har allerede satt varige spor i kulturlandskapet og fått negative konsekvenser for friluftsliv og vilttrekk nord for Ski. Sumvirkningene av eksisterende og planlagte inngrep i natur og kulturlandskap rundt Ski forsterker nødvendigheten av avbøtende og kompenserende tiltak for å redusere synlighet og barriereeffekt av den nye jernbanelinja.
2. Nordre Follo kommune ber om at inngrep i kulturlandskap av nasjonal betydning gjøres så skånsomt og lite synlig som mulig. Hensynet til kulturhistorisk landskap av nasjonal verdi vektes høyere enn hensynet til massebalanse. Alternativ L1 med senket linje på strekningen Sigtun/Hagelunden vurderes som det beste alternativet.
3. Utbygging av Østre linje medfører permanente inngrep i naturarealer i Nordre Follo kommune. Det må utarbeides et naturregnskap som legges ved planen. Planforslaget må oppdateres med rekkefølgebestemmelser om tiltaksplan for økologisk kompensasjon eller økonomisk bidrag til restaureringsprosjekter i kommunen.
4. Nordre Follo kommune har nullvisjon for tap av matjord, og forutsetter at prosjektet gir netto null-tap av dyrka jord. Tap av dyrka jord må sees i sammenheng med kommunens prinsippl om arealnøytralitet. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før igangsettelse. Matjordplanen må ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart.
5. Nordre Follo kommune mener forslag til avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv er nødvendige og gode, og forutsetter at de beholdes i planforslaget. Friluftslivet må også hensyntas i anleggsperioden gjennom tiltak som midlertidig omlegging og skilting av stinett.
6. Nordre Follo kommune forutsetter at alle boligeiendommer innenfor og utenfor planområdet som blir berørt av økt støy fra jernbane i driftsfasen får tilbud om støytiltak iht. kap. 5 i veilederen til retningslinjen T-1442/21. Plassering av knuseverk bør trekkes bort fra støyfølsom bebyggelse.
7. Nordre Follo kommune vurderer at alternativ B med Østensjøveien og faunapassasje på kulvert over jernbanespolet best ivaretar hensynet til regionalt viktig vilttrekk. Nordre Follo ber om at

faunapassasjen utvides betraktelig for i større grad å avbøte for barriereeffekten av jernbanen for viltet, og for å redusere de negative virkningene for friluftsliv og kulturlandskap av nasjonal betydning. Overgangen må dimensjoneres med tilstrekkelig funksjonell bredde og tilplanter med stedegen og flersjiktet vegetasjon.

8. Nordre Follo kommune forutsetter at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes i anleggsperioden.
9. Nordre Follo kommune ber om avbøtende tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedegen vegetasjon i trekkruta for elg. Det må settes bestemmelser om når vegetasjonen skal være tilbakeført.
10. Nordre Follo kommune forutsetter at endelig avgjørelse vedrørende stenging eller omkjøring av Kråkstadveien og Løkenveien i anleggsperioden kontra midlertid omkjøringsvei tas i tett dialog med Akershus fylkeskommune, Ruter og Nordre Follo kommune. Busstilbudet må opprettholdes, og gang og sykkelveier holdes åpne mellom Ski og Kråkstad i hele anleggsperioden.
11. Nordre Follo kommune ønsker at dagens Østre linje mellom Dynamittveien i Ski Øst og Ski stasjon skal kunne omreguleres og opparbeides til gang- og sykkelvei når jernbanelinja legges ned.
12. Nordre Follo kommune forutsetter at påvirkning på myr og utslipp av karbon fra myr utredes før det besluttet om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga.
13. Nordre Follo oppfordrer til at det benyttes fossilfrie eller utslippsfrie anleggsmaskiner.

Formannskapet har behandlet saken i møte 15.10.2025 sak 63/25

Behandling:

Innstilling fra utvalg for plan og byggesak er gjort kjent i forkant av møtet.

Marthe Arnesen (MDG) fremmet følgende nytt forslag:

1.
 - Nordre Follo kommune anbefaler at departementet avviser fremlagt reguleringsplan for ny avgreining på Østre linje. Konsekvensene for naturtap som følge av utbygging på matjord over kvikkleire er svært store, herunder natur og kulturlandskap. Tiltaket i milliardklassen gir ingen reell jernbaneeffekt, da Østre linje i dag bruker Blix-tunnelen.
 - En fremtidig kapasitetsutfordring på Ski stasjon vil først oppstå når den kan fremføres flere tog gjennom den faktiske flaskehalsen mellom Moss og Ski. Dette har Bane NOR erkjent. Uten planer på togstrekningen Moss og Ski foreligger det ikke et nødvendig behov for økt kapasitet på Ski stasjon. Bane NOR har heller ikke dokumentert positive effekter av selve tiltaket, utover en påstand om en samlet effekt av effektpakken rundt Oslo (E15). Det er ikke et tilstrekkelig grunnlag for å bruke så store offentlige midler når behovet ikke lenger

foreligger. Ut fra hensynet til en rettferdig fordeling av Stortingets bevilgede midler vil dette prosjektet med all sannsynlighet medføre at E18-prosjektet må vente lenger.

- Videre er klimaregnskapet negativt, i tillegg til at prosjektet ikke reduserer biltrafikken og dermed ingen målbare utslippskutt.

Oddbjørn Lager Nesje (AP) fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 12 på vegne av AP, MDG, V, SV, KRF:

Nordre Follo kommune forutsetter at påvirkning på myr og utslipp av karbon fra myr utredes før det besluttes om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga. Dersom utredningen viser store negative konsekvenser for myra, eller store utslipp av karbon forventer kommunen at det planlegges for andre løsninger enn lagring av masser på myrareal.

Votering:

Arnesens nye forslag i tre punkter fikk 1 stemme (1 MDG) mot 12 stemmer og falt
Lager Nesjes tilleggsforslag fikk 6 stemmer mot 7 stemmer (5H, 2FRP) og falt

Utvalg for plan og byggesaks innstilling vedtatt med 12 stemmer mot 1 stemme (1 MDG)

Formannskapetets vedtak 15.10.2025:

1. Nordre Follo kommune er positive til jernbane som miljøvennlig transporttilbud, og tiltak som gir bedre togtilbud på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig har bygging av jernbane store konsekvenser for miljø og samfunn. Follobanen har allerede satt varige spor i kulturlandskapet og fått negative konsekvenser for friluftsliv og vilttrekk nord for Ski. Sumvirkningene av eksisterende og planlagte inngrep i natur og kulturlandskap rundt Ski forsterker nødvendigheten av avbøtende og kompenserende tiltak for å redusere synlighet og barriereeffekt av den nye jernbanelinja.
2. Nordre Follo kommune ber om at inngrep i kulturlandskap av nasjonal betydning gjøres så skånsomt og lite synlig som mulig. Hensynet til kulturhistorisk landskap av nasjonal verdi vektes høyere enn hensynet til massebalanse. Alternativ L1 med senket linje på strekningen Sigtun/Hagelunden vurderes som det beste alternativet.
3. Utbygging av Østre linje medfører permanente inngrep i naturarealer i Nordre Follo kommune. Det må utarbeides et naturregnskap som legges ved planen. Planforslaget må oppdateres med rekkefølgebestemmelser om tiltaksplan for økologisk kompensasjon eller økonomisk bidrag til restaureringsprosjekter i kommunen.
4. Nordre Follo kommune har nullvisjon for tap av matjord, og forutsetter at prosjektet gir netto null-tap av dyrka jord. Tap av dyrka jord må sees i sammenheng med kommunens prinsipp om arealnøytralitet. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før igangsettelse. Matjordplanen må ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart.
5. Nordre Follo kommune mener forslag til avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv er nødvendige og gode, og forutsetter at de beholdes i planforslaget. Friluftslivet må også hensyntas i anleggsperioden gjennom tiltak som midlertidig omlegging og skilting av stinett.

6. Nordre Follo kommune forutsetter at alle boligeiendommer innenfor og utenfor planområdet som blir berørt av økt støy fra jernbane i driftsfasen får tilbud om støytiltak iht. kap. 5 i veilederen til retningslinjen T-1442/21. Plassering av knuseverk bør trekkes bort fra støyfølsom bebyggelse.
 7. Nordre Follo kommune vurderer at alternativ B med Østensjøveien og faunapassasje på kulvert over jernbanesporet best ivaretar hensynet til regionalt viktig vilttrekk. Nordre Follo ber om at faunapassasjen utvides betraktelig for i større grad å avbøte for barriereeffekten av jernbanen for viltet, og for å redusere de negative virkningene for friluftsliv og kulturlandskap av nasjonal betydning. Overgangen må dimensjoneres med tilstrekkelig funksjonell bredde og tilplanter med stedefull og flersjiktet vegetasjon.
 8. Nordre Follo kommune forutsetter at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes i anleggsperioden.
 9. Nordre Follo kommune ber om avbøtende tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedefull vegetasjon i trekkruta for elg. Det må settes bestemmelser om når vegetasjonen skal være tilbakeført.
 10. Nordre Follo kommune forutsetter at endelig avgjørelse vedrørende stenging eller omkjøring av Kråkstadveien og Løkenveien i anleggsperioden kontra midlertid omkjøringsvei tas i tett dialog med Akershus fylkeskommune, Ruter og Nordre Follo kommune. Busstilbudet må opprettholdes, og gang og sykkelveier holdes åpne mellom Ski og Kråkstad i hele anleggsperioden.
 11. Nordre Follo kommune ønsker at dagens Østre linje mellom Dynamittveien i Ski Øst og Ski stasjon skal kunne omreguleres og opparbeides til gang- og sykkelvei når jernbanelinja legges ned.
 12. Nordre Follo kommune forutsetter at påvirkning på myr og utslipp av karbon fra myr utredes før det besluttet om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga.
 13. Nordre Follo oppfordrer til at det benyttes fossilfrie eller utslippsfrie anleggsmaskiner.
-

Saksfremlegg

Høringsuttalelse fra Nordre Follo kommune – Statlig detaljregulering for ny avgrening Østre linje

Kommunedirektørens innstilling

1. Nordre Follo kommune er positive til jernbane som miljøvennlig transporttilbud, og tiltak som gir bedre togtilbud på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig har bygging av jernbane store konsekvenser for miljø og samfunn. Follobanen har allerede satt varige spor i kulturlandskapet og fått negative konsekvenser for friluftsliv og vilttrekk nord for Ski. Sumvirkningene av eksisterende og planlagte inngrep i natur og kulturlandskap rundt Ski forsterker nødvendigheten av avbøtende og kompenserende tiltak for å redusere synlighet og barriereeffekt av den nye jernbanelinja.
2. Nordre Follo kommune ber om at inngrep i kulturlandskap av nasjonal betydning gjøres så skånsomt og lite synlig som mulig. Hensynet til kulturhistorisk landskap av nasjonal verdi vektes høyere enn hensynet til massebalanse. Alternativ L1 med senket linje på strekningen Sigtun/Hagelunden vurderes som det beste alternativet.
3. Utbygging av Østre linje medfører permanente inngrep i naturarealer i Nordre Follo kommune. Det må utarbeides et naturregnskap som legges ved planen. Planforslaget må oppdateres med rekkefølgebestemmelser om tiltaksplan for økologisk kompensasjon eller økonomisk bidrag til restaureringsprosjekter i kommunen.
4. Nordre Follo kommune har nullvisjon for tap av matjord, og forutsetter at prosjektet gir netto null-tap av dyrka jord. Tap av dyrka jord må sees i sammenheng med kommunens prinsippl om arealnøytralitet. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før igangsettelse. Matjordplanen må ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart.
5. Nordre Follo kommune mener forslag til avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv er nødvendige og gode, og forutsetter at de beholdes i planforslaget. Friluftslivet må også hensyntas i anleggsperioden gjennom tiltak som midlertidig omlegging og skilting av stinett.
6. Nordre Follo kommune forutsetter at alle boligeiendommer innenfor og utenfor planområdet som blir berørt av økt støy fra jernbane i driftsfasen får tilbud om støytiltak iht. kap. 5 i veilederen til retningslinjen T-1442/21. Plassering av knuseverk bør trekkes bort fra støyfølsom bebyggelse.
7. Nordre Follo kommune vurderer at alternativ B med Østensjøveien og faunapassasje på kulvert over jernbanespor best ivaretar hensynet til regionalt viktig vilttrekk. Nordre Follo ber om at

faunapassasjen utvides betraktelig for i større grad å avbøte for barriereeffekten av jernbanen for viltet, og for å redusere de negative virkningene for friluftsliv og kulturlandskap av nasjonal betydning. Overgangen må dimensjoneres med tilstrekkelig funksjonell bredde og tilplanter med stedegen og flersjiktet vegetasjon.

8. Nordre Follo kommune forutsetter at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes i anleggsperioden.
9. Nordre Follo kommune ber om avbøtende tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedegen vegetasjon i trekkruta for elg. Det må settes bestemmelser om når vegetasjonen skal være tilbakeført.
10. Nordre Follo kommune forutsetter at endelig avgjørelse vedrørende stenging eller omkjøring av Kråkstadveien og Løkenveien i anleggsperioden kontra midlertid omkjøringsvei tas i tett dialog med Akershus fylkeskommune, Ruter og Nordre Follo kommune. Busstilbudet må opprettholdes, og gang og sykkelveier holdes åpne mellom Ski og Kråkstad i hele anleggsperioden.
11. Nordre Follo kommune ønsker at dagens Østre linje mellom Dynamittveien i Ski Øst og Ski stasjon skal kunne omreguleres og opparbeides til gang- og sykkelvei når jernbanelinja legges ned.
12. Nordre Follo kommune forutsetter at påvirkning på myr og utslipp av karbon fra myr utredes før det besluttet om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga.
13. Nordre Follo oppfordrer til at det benyttes fossilfrie eller utslippsfrie anleggsmaskiner.

Oppsummering

Bane NOR har sendt på høring forslag til detaljregulering for ny avgrening for Østfoldbanens Østre linje sør for Ski stasjon til Kråkstad. Planforslaget ligger i Ås og Nordre Follo kommuner, og innebærer bygging av et 5,2 kilometer langt nytt dobbeltspor for jernbane. Den nye linja skal erstatte dagens Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon.

Reguleringsplanen gjennomføres som en statlig arealplan. Det betyr at det er staten som vedtar planen, og at kommunen er høringspart.

I dag må tog fra Østfoldbanens Østre linje krysse over flere spor ved Ski stasjon for å kunne kjøre inn i Blixtunnelen (Follobanetunnelen). Dette fører til ventetid for andre tog og reduserer kapasitetsutnyttelsen ved Ski stasjon. Ved å bygge Ny avgrening Østre linje, vil tog på Østre linje kjøre rett gjennom Ski stasjon uten å redusere kapasiteten på stasjonen, og togtilbudet på Vestre linje og lokaltogstrekningen Oslo-Ski kan økes mer i framtiden. Når den nye traseen blir tatt i bruk kan det bli kjørt lokaltog Ski-Oslo S via Kolbotn med 10-minutters-avganger. Dette gir også mulighet for framtidig økning av antall tog fra Østre linje, som alle kan kjøre gjennom Blixtunnelen.

Bygging av ny jernbanelinje vil samtidig ha betydelige negative konsekvenser for kulturlandskap, dyrka mark, natur- og friluftsområder. Utbyggingen berører også flere gårdsbruk nord og vest for Kråkstad.

Nordre Follo og Ås har hatt jevnlig involveringsmøter med Bane NOR siden 2020. Bane NOR har gjort betydelige forbedringer i prosjektet på disse årene. Det fremmes nå et alternativ (L1) som ligger lavere i terrenget og er mindre synlig i kulturlandskapet nord for Kråkstad. Det fremmes også et alternativ (B) med viltovergang over fjellskjæringen gjennom den skogkledde åsen ved Hagelund. Planforslaget har rekkefølgekrav om etablering av nye turveiforbindelser som kompensasjon for forbindelser som blir brutt. Prosjektet har en ambisjon om null netto tap av matjord som følge av tiltaket. Det foreslås rekkefølgekrav om at dagens Østre linje gjennom landbruksområdet nord for Kråkstad skal tilbakeføres til dyrka mark. Det foreslås nydyrkingsarealer og tilskuddsordning for nydyrking.

Etter offentlig ettersyn av planforslaget vil uttalelsene bli vurdert av Bane NOR, og eventuelt medføre revisjon av planforslaget. Revidert planforslag blir oversendt fra Bane NOR til statlig planmyndighet Kommunal- og distriktsdepartementet for vedtaksbehandling.

Dersom planforslaget vedtas innen sommeren 2026, kan Bane NOR starte med bygging av linja i 2028. Den nye linja vil i så fall kunne stå ferdig i 2032/33.

Prosjektet finansieres av statlige midler og er prioritert i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2025-2036.

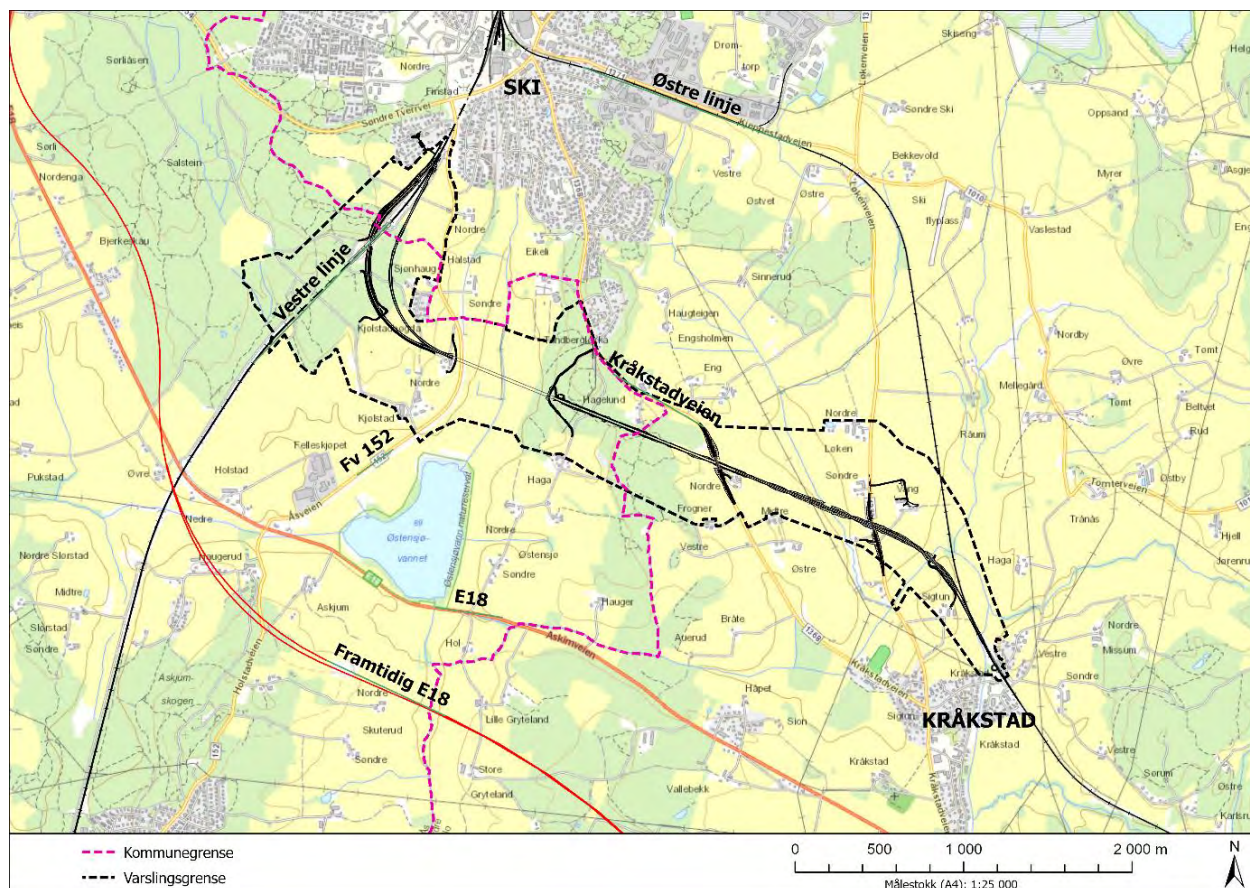
Faktaopplysninger

Bane NOR har på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) sendt «Forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje» på høring. Planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 6-4. Det betyr at det er Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet og som skal vedta reguleringsplanen. Nordre Follo og Ås kommuner er direkte høringsparter i saken. Høringsperioden er fra 22.8.2025-17.10.2025.

En enkel, visuell fremstilling av prosjekt og alle dokumentene i planforslaget kan leses på Bane NORs nettside [her](#).

Planforslaget

Planforslaget ligger i Ås og Nordre Follo kommuner, og omfatter om lag 5,2 kilometer nytt dobbeltspor for jernbane fra sør for Ski sentrum til Kråkstad stasjon. Planområdet består av et åpent kulturlandskap med landbruksarealer og to skogsområder. Mye av arealet er dyrka mark med jord av svært god kvalitet. Planområdet omfatter deler av Kjølstadskogen og skogsområdet ved Hagelund.



Figur 1:- Ny avgrensning Østfoldbanens Østre linje er markert med svarte linjer. Varslet planområde er vist med svart stiplet linje, kommunegrensen mellom Ås og Nordre Follo med lilla stiplet linje.

Arealformål

Midlertidige anleggsområder

Bane NOR har behov for relativt store midlertidige anleggsområder langs hele jernbanetiltaket i anleggsfasen. Flere veier, forbindelser og atkomster som ligger innenfor anleggsområdet må legges om, delvis permanent og delvis midlertidig. Knuseverk for stein til anlegget vil kunne bli plassert innenfor de midlertidige anleggsområdene. Det er også behov for areal for lagring av dyrka jord i ranker fram til jorda skal bli tilbakeført på anleggsområdene.

Områder for permanente masselager

I planen er det foreslått et varig masselager for løsmasser i området mellom jernbanesporene på Kjølstadhøgda, og i en forsenkning i terrenget øst for Haga gård.

I området mellom Hagelund og Sigtun er det vist to ulike høydenivå av nytt dobbeltspor, L0 og L1. Det er forskjell på hvor stort masseoverskuddet er, avhengig av om alternativ L0 eller L1 velges. Alternativ L1 har et større overskudd av masser fordi jernbanelinjen ligger lavere i terrenget.

Anleggsgjennomføring

Det er utarbeidet faseplaner for anleggsarbeidet. Det skal sikres god og trygg framkommelighet i anleggsperioden, særlig for gående og syklende. Antatt varighet av alle fasene i byggeperioden er estimert til 5 år.

Dagens Østre linje

Dagens Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon skal legges ned som del av prosjektet. Ny arealbruk på denne strekningen er ikke en del av selve reguleringsplanen, men nedleggingen sikres gjennom en rekkefølgebestemmelse. Nedlagt bane fra øst for Ski (ved Dynamittveien) til Kråkstad planlegges tilbakeført til landbruk.

Konsekvenser av planforslaget

Tiltaket er konsekvensutredet. Temautredningene som følger planforslaget kan leses i sin helhet her: [Plandokumenter og temautredninger.](#)

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren er positiv til jernbane som miljøvennlig transporttilbud, og positiv til tiltak som gir bedre togtilbud på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig har bygging av ny jernbane store negative konsekvenser for miljø og samfunn. Utbyggingen berører blant annet flere gårdsbruk nord og vest for Kråkstad. Kommunedirektøren har sympati for innbyggere som blir direkte berørt av planene.

Bane NOR har gjort betydelige forbedringer i prosjektet siden planprogrammet ble fastsatt av Kommunal- og moderniserings-departementet (KMD) i 2021. Det fremmes nå et alternativ (L1) som ligger lavere i terrenget og er mindre synlig i kulturlandskapet nord for Kråkstad. Det fremmes også et alternativ (B) med viltovergang over fjellskjæringen gjennom den skogskledde åsen ved Hagelund. Planforslaget har rekkefølgekrav om etablering av nye turveiforbindelser som kompensasjon for forbindelser som blir brutt. Prosjektet har en ambisjon om null netto tap av matjord som følge av tiltaket. Det foreslås blant annet rekkefølgekrav om at dagens Østre linje gjennom landbruksområdet nord for Kråkstad skal tilbakeføres til dyrka mark.

Follobanen har allerede satt varige spor i kulturlandskapet og fått negative konsekvenser for friluftsliv og vilttrekk nord for Ski. Sumvirkningene av eksisterende og planlagte inngrep i natur og kulturlandskap rundt Ski forsterker nå nødvendigheten av avbøtende og kompenserende tiltak for å redusere synlighet og barriereeffekt av den nye jernbanelinja. Under følger en tematisk vurdering av behov for forbedringer i planforslaget, slik kommunedirektøren ser det.

Vilttrekk og biologisk mangfold

Dobbeltsporet vil utgjøre en lang og absolutt barriere for bakkelevende viltarter, bortsett fra der det etableres funksjonelle faunapassasjer. Området er allerede vesentlig påvirket og fragmentert av menneskelig infrastruktur og arealendringer, noe kommunedirektøren mener øker behovet av å opprettholde vandringsveier for arter, jf. naturmangfoldloven § 10. Kommunedirektøren anbefaler alternativ B, med viltovergang og viltundergang ved Hagelund. Flere krysningspunkt kan redusere

barriereeffektene for vilt, forutsatt at faunapassasjene utformes i tråd med viltets behov og som en integrert del av den regionale grøntstrukturen.

Menneskelig aktivitet, som friluftsliv og trafikk, kan ha negative effekter på viltets bruk av faunapassasjer og må vurderes ved dimensjonering og utforming. Det er positivt at planforslaget legger opp til økt bredde dersom viltovergangens lengde overstiger 50 meter. Det er også positivt at det skal revegeteres med stedegen vegetasjon. Planforslaget nevner imidlertid ikke hva forholdet mellom lengde og bredde skal være, om bredden også har tatt høyde for forventet menneskelig aktivitet, eller om revegeteringen skal skje utelukkende med naturlig frøspredning. For å sikre at funksjonaliteten til viltovergangen ikke påvirkes av sambruk eller treg revegetering, bør bredden på den foreslåtte viltovergangen utvides utover minste anbefalinger og at faunapassasjene må tilplanles med stedegne arter. Situasjonen i dagens elgbestand tilsier at tiltak i skogskorridoren ved Hagelund bør begrenses i størst mulig grad, herunder nydyrking. Dersom viltpassasjene ikke fungerer etter hensikten, risikerer man ytterligere belastning på en elgbestand som viser tegn til negativ utvikling.

Det er positivt at miljøoppfølgingsplanen krever kartlegging av fremmede arter og nærmere bestemt naturmangfold før anleggsarbeidet eller gravearbeidene starter. Kommunedirektøren ser imidlertid behovet for tydelige tiltak som sikrer fri vandring for hjortevilt i anleggsperioden. Østfoldbanen og Follobanen hindrer allerede en av regionens hovedtrekklinjer for elg, og det er derfor viktig at utbygging av østre linje ivaretar den regionale trekktruten, jf. naturmangfoldloven § 10. Kommunedirektøren mener det må stilles tydelig krav til at prosjektet ivaretar den regionale trekktruten underveis i anleggsperioden, jf. naturmangfoldloven § 12.

Det er uheldig at en forekomst av hul eik forringes av planforslaget. Tilbakegangen av antall hule eiketrær i Norge er betydelig. For å begrense de negative effektene av hogsten, anbefaler kommunedirektøren at trestammene får ligge igjen på eiendommen eller fraktes til et dødveddeponi ved Ellingsrudåsen. Stammene vil dermed kunne tilby viktige livsmiljøet for flere arter knyttet til død ved.

Arealnøytralitet og økologisk kompensasjon

Nordre Follo har kommunale planbestemmelser om arealnøytralitet. For å oppnå arealnøytralitet, er kommunen avhengig av at aktører på alle nivåer forvalter natur som en begrenset ressurs. Prinsippene om arealnøytralitet og økologisk kompensasjon er viktige virkemidler for å redusere, og helst stanse, naturtapet i Norge. Det er positivt at det planlegges kompenserende tiltak for noen av naturverdiene innenfor Ås kommunes grenser, men det er en svakhet i planforslaget at det ikke er utarbeidet et prosjektbasert naturregnskap. Slike naturregnskap synliggjør omfanget av permanente naturtap som følger av prosjektet. Det er også utgangspunktet for en tiltaksplan med konkrete tiltak for økologisk kompensasjon.

Forslaget om nydyrking av skogsarealer som kompensasjon for tapt matjord utgjør en interessekonflikt mellom natur og landbruk. Kommunedirektøren kan ikke se at det er gjort en interesseavveining av arealbruken, og mener dette er uheldig ettersom landbruksrealterte arealendringer allerede har en betydelig negativ innvirkning på flere truede arter. Manglende økologisk kompensasjon av tapte naturverdier, kombinert med forslaget om nydyrking av skog, utfordrer lokal innsats for å redusere negative effekter på biologisk mangfold.

Matjord

Nordre Follo kommune praktiserer et strengt jordvern, og har nullvisjon for tap av matjord. Nedbygging av dyrka og dyrkbar jord er bare aktuelt når det er nødvendig for å gjennomføre tiltak som har stor samfunnsnytte. Når det er nødvendig å bygge ned dyrka og dyrkbar jord skal matjorda gjenbrukes til framtidig matproduksjon.

Det er positivt at prosjektet har en ambisjon om netto null tap av matjord. Kommunedirektøren mener dette må gjenspeiles og sikres i planbestemmelsene. Kommunedirektøren foretrekker alternativ L1 med senket jernbanelinje som også gir minst tap av dyrka mark. Det forutsettes at nedlagt bane tilbakeføres til dyrka mark slik planforslaget legger til grunn.

Andre løsninger for å unngå tap av matjord må vurderes opp mot kommunens prinsippl om arealnøytralitet. Det betyr at konsekvensene for natur også må vurderes. Planforslaget viser for eksempel at matjordtapet kan reduseres noe ved at boligeiendom langs Løkenveien som får ny adkomst over dyrka mark som konsekvens av prosjektet, heller innløses og benyttes som nydyrkingsarealer dersom grunneier ønsker det.

Kommunedirektøren ber om at matjordplanen oppdateres og ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før arbeidene anleggsarbeidene starter.

Kulturlandskap og kulturmiljø

Den nye jernbanelinja vil medføre store terrenginngrep og gi store og varige virkninger for et kulturlandskap og kulturmiljø som er av nasjonal betydning. Kulturlandskapet mellom Ski og Langhus er allerede sterkt berørt av Follobane-utbyggingen. Sumvirkningene av eksisterende og planlagte inngrep i kulturlandskapet som omkranser Ski forsterker nødvendigheten av avbøtende og kompenserende tiltak for å redusere sårene i og synligheten av den nye jernbanelinja gjennom kulturlandskapet.

Kommunedirektøren vektet hensynet til kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse høyere enn hensynet til massebalanse i prosjektet. Alternativ L1 med senket linje på strekningen Sigtun/Hagelunden vurderes som det beste alternativet. Kommunedirektøren forutsetter at inngrep i kulturlandskap av nasjonal betydning gjøres så skånsomt og lite synlig som teknisk mulig, og ber om at Bane NOR også utreder muligheten for grønne lokk/kulverter over linja igjennom områder hvor den er mest synlig i terrenget sett fra Kråkstad kirkested. Kulvertene vil også kunne fungere som viltoverganger.

Skjæringen gjennom den skogkledde åsen ved Hagelunden vil gi et stort sår i landskapet, både sett fra Åsveien i vest og fra KULA-landskapet langs Kråkstadveien i øst. Alternativ B med Østensjøveien og viltovergang over skjæringen vil redusere de negative virkningene av skjæringen i landskapsbildet dersom den utvides. Dette er et teknisk gjennomførbart avbøtende tiltak.

Planlagt dalbro nord for Østensjøvann vil bli svært synlig i landskapet sett fra søndre del av Ski. Kommunedirektøren ber om at dalbroa utformes og tilpasses på en slik måte at den i størst mulig grad skli inn i kulturlandskapet den blir en del av.

Friluftsliv

Den nye jernbanelinja vil skape en barriere gjennom to sentrumsnære friluftsområder sør for Ski. Verdien av gjenværende nærtuområder og sammenhengende grønnstruktur som ivaretar befolkningens behov for rekreasjon og naturopplevelser nært opp til hjem og arbeid øker i takt med at befolkningen i Ski øker. Både i Ski Vest og i det nye boligområdet på Eikeli vil det i årene som kommer flytte inn mange nye innbyggere.

Planforslaget har gode og nødvendige forslag til avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv. Nye turveiforbindelser er viktige avbøtende tiltak der hvor gamle blir brutt. Kommunedirektøren forutsetter at de nye forbindelsene som omtales i planforslaget blir realisert, og at Bane NOR vil jobbe videre for å sikre at også forbindelsen mellom stinettet i Kjølstadskogen og driftsveien langs Vestre linje mot Ås blir bygget som skissert.

Også av hensyn til friluftslivet og befolkningens rett til naturopplevelser, ber kommunedirektøren om en betydelig utvidelse av viltovergangen sør for Hagelunden som sambruksløsning for vilt og folk. Kommunedirektøren ber om at planen i tillegg sikrer at friluftslivet hensyntas i anleggsperioden, gjennom tiltak som midlertidig omlegging og skilting av stinett.

Støy

Kommunedirektøren forutsetter at all støyfølsom bebyggelse innenfor og utenfor planområdet som får økt støynivå og ligger i gul eller rød støyzone fra prosjektet får tilbud om avbøtende tiltak iht. kap. 5 i veilederen til retningslinjen T-1442/21. Dette gjelder spesielt Nordre Frogner gård, Søndre løken gård (i alternativ L0) og bebyggelsen ved Nordre Finstad gård.

Boligbebyggelsen ved Nordre Finstad gård ligger utenfor planområdet, men blir berørt av en økt frekvens og økt støy fra passerende tog - som direkte konsekvens av planforslaget. Til tross for at hovedbygget på gården ligger svært nært jernbanen og har støy fra jernbanen utover de anbefalte grenseverdiene i retningslinje T-1442/21, ble det ikke etablert støytiltak i forbindelse med byggingen av vendespor ved Ski stasjon slik reguleringsplanen fastslo. Reguleringsplanen for Ski stasjon har reguleringsbestemmelser om støy som antakelig ikke er blitt fulgt opp tidligere. Kommunedirektøren forutsetter at planforslaget oppdateres slik at det sikrer avbøtende tiltak også for denne eiendommen.

Planforslaget viser en rekke midlertidige bygge- og anleggsområder (#1), også i nærheten av støyfølsom bebyggelse. Det kommer frem av planbestemmelsene (§ 5.1.2) at det tillates plassert knuseverk innenfor disse områdene. Kommunen ber om at knuseverk trekkes bort fra støyfølsom bebyggelse.

Kommunedirektøren ber også om at Bane NOR frem mot 2. gangs behandling av planen vurderer om det er behov for å skjerme natur- og rekreasjonsområdene langs den nye linja mot støy fra jernbanen, og i så fall hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle og hvilken effekt de har.

Grunnforhold

Nylige erfaringer med bygging av jernbane på dårlig grunn gjør at det blir viktig å informere og betrygge innbyggerne i det berørte området både i forkant av, og gjennom byggeprosessen.

Føringer for nedlagt jernbanelinje

Kommunedirektøren er positiv til at nedlagt bane mellom Kråkstad og Dynamittveien i Ski Øst tilbakeføres til dyrka mark for å nå målet om null netto tap av matjord slik planforslaget legger til grunn. Resten av strekningen, fra Dynamittveien i Ski Øst og videre frem til Ski stasjon, ønskes omregulert og opparbeidet til gang- og sykkelvei når jernbanelinja legges ned. Det skal også legges til rette for en påkobling til ny gang- og sykkelveibro videre over jernbanen sør for Ski stasjon.

Klimagassutslipp

Det er positivt at det er satt mål for klimagassutslipp for prosjektet. Klimagassbudsjettet viser at det er viktig å finne en sementtype med lave klimagassutslipp i produksjon for å nå målet.

Kommunedirektøren oppfordrer til også å vurdere andre sementprodukter, for eksempel med innblanding av leire eller resirkulert sement. Erstatningsmateriale i lavkarbonbetong som flyveaske og slagg er mindre ønskelige siden de er restprodukter fra industri med høye klimagassutslipp.

Dersom overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga forutsetter kommunedirektøren at det gjøres en utredning av hvilken påvirkning deponeringen vil ha på myrarealet og utslipp av karbon fra myra. Erfaringer fra Nordre Follo kommune er at det begynner å bli god tilgang på fossilfrie og utslippsfrie anleggsmaskiner i markedet. Det er heller ikke store merkostnader forbundet med bruk av biogass. Kommunen oppfordrer til utslippsfrie anleggsmaskiner, i det minste at fossilfrie (særlig gravemaskiner og hjullastere) benyttes.

Kråkstadveien og Løkenveien

Kommunedirektøren merker seg at Bane Nor vurderer vekselvis stenging av fv. 1368 Kråkstadveien og fv. 1370 Løkenveien som alternativ løsning til å bygge midlertidig omkjøringsvei. Dette vil kunne redusere midlertidig beslag av dyrka mark i anleggsperioden, samt samlet sett redusere både kostnader og klimagassutslipp.

Kommunedirektøren er positiv til initiativet, men likevel noe bekymret for konsekvensene av en slik stenging. Omdirigert trafikk vil i stor grad måtte kjøre gjennom Ski sentrum - som allerede har en høy trafikkbelastning. Dette kan gi økte utfordringer både med fremkommelighet og trafiksikkerhet. Kommunedirektøren minner også om at det i Kråkstadveien i dag kjøres buss med 30/15. minutters frekvens, som både betjener passasjerer mellom Kråkstad og Ski, men også er en viktig matebuss til Ski stasjon fra de tettbebygde boligområdene sør for Ski sentrum. Det er viktig at et alternativt busstilbud kan opprettholdes også ved en eventuell stenging, og at gang- og sykkelvei langs Kråkstadveien holdes åpen i hele anleggsperioden. Kommunedirektøren minner om at Kjeppestadveien og Løkenveien ikke har infrastruktur for gående og syklende og derfor ikke er et godt nok alternativ for myke trafikanter. Kommunedirektøren forutsetter at Bane NOR gjennomfører en grundig trafikkanalyse av hvilke konsekvenser en stenging vil få for lokalveinettet i Nordre Follo, og at endelig avgjørelse tas i tett dialog med Akershus fylkeskommune, Ruter og kommunen.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at innspill til avbøtende- og kompenserende tiltak vedtas som foreslått og sendes Bane NOR som høringssvar for statlig planforslag for Ny avgrening Østre linje.

Ski, 10.09.2025

Øyvind Henriksen
kommunedirektør

Monica Lysebo
Kommunalsjef samfunn og teknikk

Vedlegg

Plandokumentene ligger på Bane NORs nettside [her](#).

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår dato: 17.10.2025

Saksbehandler: Heidi Mathea

Vår ref.: 202516890-2 Oppgis ved henvendelse

Henriksen/ 22959759/hmh@nve.no

Deres ref.: 202316532-9

NVEs uttalelse til høring av statlig reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje - Ny bane mellom Ski og Kråkstad - Nordre Follo og Ås kommuner

Vi viser til brev datert 19.08.2025. Saken gjelder offentlig ettersyn og høring av statlig reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje i Nordre Follo og Ås kommuner.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for nytt jernbanespor på Østfoldbanens Østre linje mellom Kråkstad stasjon og Vestre linje sør for Ski stasjon. Strekningen er ca. 5,2 km lang.

Tiltaket bidrar til å øke kapasiteten for tog på Østfoldbanens Østre og Vestre linje, samt lokalstrekningen Oslo-Ski om Kolbotn, ved at tog på Østre linje kan kjøre gjennom Ski stasjon uten å redusere kapasiteten på jernbanestasjonen.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). 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 (pbl).

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar iht. egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå



utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

NVEs konkrete uttalelse

Sikkerhet mot kvikkleireskredfare

Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområder for kvikkleireskredfare. Som en del av reguleringsplanarbeidet er det utført mange grunnundersøkelser og faren for kvikkleireskred er kartlagt, jf. Geoteknisk vurderingsrapport (datert 31.03.2023, dok.nr. UNA-00-A-10024) og Utredning av områdestabilitet (datert 31.03.2023, dok.nr. UNA-00-A-10021) fra NIRAS AS. Det er kartlagt flere nye kvikkleiresoner som berører prosjektet. Det er positivt at de nye sonene er meldt inn til NVE og at grunnundersøkelsene er meldt inn til NADAG. NIRAS oppsummerer med at det er flere nødvendige tiltak som må ivaretas med tanke på områdestabilitet. De oppsummerer funnene i rapporten slik:

- Erosjonssikring langs deler av Engsbekken og Kråkstadelva
- Det trenges ikke erosjonssikring langs Østensjøbekken
- Det er ikke behov for grunnstabilisering utenom det omfang som er planlagt med tanke på lokalstabilitet i permanent situasjon. Det er imidlertid relevant å benytte grunnstabilisering for å sikre områdestabilitet i anleggsfasen.
- Stabiliteten til planlagte tiltak (spor, veger, konstruksjoner, deponi, etc.) vil bli ivaretatt i henhold til krav om lokalstabilitet.

Det vil være behov for geoteknisk prosjektering for å sikre tilfredsstillende konstruksjonssikkerhet for tiltaket, både i anleggsfasene og i permanent situasjon. Det må derfor sørges for at det blir gjennomført geoteknisk prosjektering av midlertidige og permanente konstruksjoner i områder hvor det er utfordrende grunnforhold. Bestemmelsesområdet #1 åpner for tiltak som både skal sikre mot skred og kan føre til skred. Bestemmelsesområdet bør deles opp, slik at det innenfor områder med hensynssoner for kvikkleireskredfare og utfordrende grunnforhold er helt tydelig at det ikke er anledning til midlertidige masselagring, graving m.m. uten geoteknisk prosjektering. Det er viktig at geoteknisk fagkyndige følger prosjektet gjennom anleggsgjennomføringen. Vi gir **et sterkt faglig råd** om at dette sikres i bestemmelsene til planen.

Det er foreslått å gjennomføre tiltak som forbedrer skråningsstabilitet ved bruk av KS-stabilisering i fot av kritisk skråning vest for Østensjøbekken. Dette er en metodikk som kan forverre stabiliteten lokalt på grunn av poretrykksoppbygging. Dersom det er mulig å benytte topografiske virkemidler, f.eks. ved etablering av motfyllinger, vil slike stabilitetsforbedrende virkemidler være å foretrekke.

Vi merker oss at det foreslås å innplassere en jernbanebru som ligger i en kvikkleiresone i tiltakskategori K3. NVE vurderer at verdien av en jernbanebru, og derfor konsekvensen av at denne eventuelt blir tatt av skred, er så stor at det ville vært naturlig å innplassere denne i K4. Vi gir råd om å vurdere tiltakskategori nærmere.

Sikkerhet mot erosjon



I bestemmelsene er det flere steder åpnet for erosjonssikring i bekkene, blant annet i bestemmelse knyttet til hensynssone H560 Bevaring av naturmiljø, bestemmelse 5.1.1 generell bestemmelse knyttet til bestemmelsesområdene og i bestemmelse 5.1.2 knyttet til #1 der det åpnes for tillatelse for nødvendige terrengarbeider. I tillegg er det i bestemmelsen knyttet til hensynssone 4.2 (H310) Ras- og skredfare åpnet for sikringstiltak for å ivareta sikkerhet mot skred. Som nevnt ovenfor går det frem av den geotekniske vurderingen fra NIRAS AS at det ikke er behov for erosjonssikring av Østensjøbekken. Vi gir faglig råd om at bestemmelsene endres slik at det ikke åpnes for tiltak i denne bekken.

Sikkerhet mot flom og overvann

I fagrapporten VA, overvann og drenering utarbeidet av NIRAS AS, datert 01.12.2022 med dok.nr. UNA-00-A-10054, er også flom utredet. Det fremgår ikke av overskriften på rapporten og heller ikke i innledningen at flomvurderingen inngår, men flom har fått et eget kapittel. Rapporten bør oppdateres slik at overskrift og innledning reflekterer at flom også er vurdert.

Utredningene i rapporten er ikke gjort i tråd med NVEs veiledere [NVE Veileder 3/2022: Sikkerhet mot flom. Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak](#) og [NVE Veileder 4/2022: Rettleder for handtering av overvann i arealplanar: korleis ta omsyn til vassmengder?](#) Vi gir råd om å bruke våre veiledere ved bestilling og utredning av fare for flom og fare og skade fra overvann. Vi viser også til [NVE Veileder 01/2025: Veileder for flomberegninger](#) som kan være nyttig i det videre arbeidet.

Den nye jernbanelinja skal krysse 4 bekker. Tre av kryssingene blir med bru, mens den ene kryssingen av Kråkstadelva blir en utvidelse av eksisterende kulvert. Østensjøbekken krysses med en høy dalbru og bekken og flomsonen blir dermed ikke berørt av kryssingen.

I rapporten er det sett på nedbørsfeltets egenskaper og vurdert feltparametere. Det er også vist til NVEs aktsomhetskart for flom.

For beregning av flomvannføring er det brukt flere metoder, og det er beregnet en teoretisk høyde og hastighet på vannet under og rundt de respektive konstruksjonene. Dette er brukt som grunnlag for å foreslå lysåpning under bruene og i kulverten. Dette er også grunnlag for vurdering av dimensjonering av stikkrennene. Det går frem av rapporten at de ikke har fått gjort en kalibrering av modellen, siden det ikke finnes tidligere observasjoner av vannføringsdata i bekkene. Vi gir faglig råd om å gjennomføre en følsomhetsanalyse knyttet til manningstall og vannføring for å vurdere hvor sårbart beregningene er for eventuelle endringer.

Figur 10 i rapporten fra NIRAS viser Konstruksjon K007 med flomsone for en 200-årsflom med klimafaktor i bekken nedenfor. Her er det tydelig at det oversvømte arealet blir berørt av planlagt konstruksjon. Vi vurderer at det er en mangel i planen at det ikke er vurdert hvordan flomvannstanden, flomhastigheten, utbredelsen med mer vil endre seg etter at tiltaket er etablert. Vi gir et **faglig råd** om at rapporten på en tydelig måte viser flomforholdene før og etter tiltaket. Vi viser til TEK17 § 7-1 andre ledd der det er tydelig at



tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket. Det bør også vurderes om andre tiltak i tilknytning til bekkene, som erosjonssikring, kan medføre økt fare for flom for omkringliggende områder.

I rapporten er det vurdert hvordan ekstrem nedbør vil påvirke planområdet. Her er det sett på nedbør med 200 års returverdi og en klimafaktor på 1,5. Rapporten konkluderer med at områdene som samler vann under en overvannsflom er tatt hensyn til i prosjekteringen. Her ser det heller ikke ut til at fremtidig situasjon er vurdert.

Videre i rapporten er det vist beregninger for dimensjonering av overvanns- og dreneringsanlegg. Her legges også 200 års gjentakintervall til grunn med klimapåslag. I bestemmelsene derimot legges det opp til 20-års nedbørintensitet med 50% klimafaktor.

Verna vassdrag og vassdragsmiljø

I vår uttalelse til høring av planprogrammet ga vi innspill om at store deler av planområdet var innenfor det vernet vassdragsområdet [Mossevassdraget](#). Bekkesystemene Kråkstadelva og Engbekken er innenfor det vernet vassdragsområdet. Det er positivt at det planlegges å krysse bekkedalene med bru, med unntak av den ene kryssingen av Kråkstadelva der eksisterende kulvert utvides.

I den geotekniske rapporten (områdestabilitet) er det vist at det er behov for erosjonssikring i tilknytning til bekkene ved kryssingene av vassdragene i dette området. Vi kan ikke se at det er vist konkret hvordan og hvor stort omfang slik erosjonssikring vil ha. Dette bør avgrenses tydelig i planmaterialet. Tradisjonell erosjonssikring vil medføre forholdsvis store tiltak i vassdraget. Vi vil utfordre prosjektet til å se på løsninger med tilbaketrukket erosjonssikring, der elvestrengen og kantvegetasjonen kan bli bevart i større grad.

Det er viktig at alle inngrep i vassdrag utformes og avsluttes slik at vassdraget får en så naturlig utforming som mulig. NVE har erfaring med miljøtilpassa sikringstiltak i elver og bekker. Resultatene blir best dersom fagkyndige ferskvannssøkologer får følge anleggsfasen tett opp, slik at en får etablert alle de nødvendige funksjonene en naturlig elv/bekk trenger for at økosystemet skal fungere godt. NVE har et **faglig råd** om at dere innarbeider slike konkrete krav i bestemmelsene.

Vi viser til mer veiledning i sikringshåndboka modul [F0.101: Miljøtilpassing av sikring i vassdrag](#).

Hensynssone H560 markerer bekkene gjennom planområdet. Her er det presisert at det er åpnet for nødvendige sikringstiltak for anleggsgjennomføring i tilknytning til bekkene. Samtidig ligger #1 over områdene der bekkene er og #1 åpner i bestemmelse 5.1.2 for terrengarbeider, herunder dreneringsarbeider, mellomlagring av masse lokalt, bygging av midlertidige anleggsveier, lokale rigger for konstruksjoner med tilhørende anlegg mv.



Tilløpsbekken til Østensjøvannet er ikke innenfor det vernet vassdragsområdet Mossevasdraget, men Østensjøvannet er et naturreservat. Kryssingen av Østensjøbekken går med høy bru over dalføret. Her er det i bestemmelse 2.8 beskrevet at det skal gjennomføres erosjonssikring. Dette området er også omfattet av #1 som i bestemmelse 5.1.2 åpner for terrengarbeider, herunder dreneringsarbeider, mellomlagring av masse lokalt, bygging av midlertidige anleggsveier, lokale rigger for konstruksjoner med tilhørende anlegg mv. Vi viser til rapporten fra NIRAS med utredning av områdestabilitet som her er tydelig på at det ikke er fare for erosjon knyttet til utløsning av skredfare. Vi vurderer derfor at det er uheldig at det likevel åpnes for å sikre mot erosjon her gjennom plankartet og bestemmelsene.

Vi viser til aktsomhetsplikten i vannressursloven § 5 der det står at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser.

Vi gir **faglige råd** om å endre bestemmelsene og området vist i kart som mulighet for erosjonssikring og andre tiltak i og langs vassdrag til å kun være avgrenset til der erosjonssikring og tiltakene er strengt nødvendig. Vi vurderer at tiltakene som planlegges ikke trenger ytterligere behandling etter vannressursloven i NVE, såfremt hensynet til vassdragsmiljøet ivaretas gjennom plankart og bestemmelser.

Planfremstillingen

Hensynssoner for flom og skred er vist på et eget kartblad. Det er uheldig at ikke hensynssonene for flom og skred vises på samme plankart som bestemmelsesområdene. Det gjør det vanskelig å fange opp at det i #1 er åpnet for tiltak som kan medføre økt fare for flom og skred.

På nettsidene til Bane NOR ligger det en lenke til *Hensynssoner fare* langt ned i oversikten over planmaterialet (etter temautredninger), mens hovedplankartet ligger øverst i lista foran bestemmelsene. Som minimum må kartserien som viser hensynssonene vises i oversikten sammen med hovedplankartet. På hovedplankartet bør det gå tydelig fram at det er en kartserie 2 og at disse kartseriene må ses i sammenheng.

Oppsummering og NVEs faglige råd

NVE har følgende faglige råd til det videre planarbeidet:

- Bestemmelsesområdet #1 bør deles opp, slik at det innenfor områder med hensynssoner for kvikkleireskredfare og utfordrende grunnforhold er helt tydelig at det ikke er anledning til midlertidig masselagring, graving m.m. uten geoteknisk prosjektering. Det er viktig at geoteknisk fagkyndige følger prosjektet gjennom anleggsgjennomføringen. Dette bør sikres i bestemmelsene til planen.



- Det må vurderes om tiltakene som planlegges kan medføre økt fare for flom og oversvømmelse for omkringliggende områder. Plangrunnlaget må på en tydelig måte vise flomforholdene før og etter tiltaket.
- Områdene der det tillates erosjonssikring i bekkene bør avgrenses. Det bør kun være områdene der det er strengt nødvendig for å ivareta sikkerheten som det åpnes for i planen. Tillatelsen til å erosjonssikre i Østensjøbekken bør tas ut av bestemmelsene hvis ikke sikring er strengt nødvendig.
- Tiltak i vassdragene bør utformes slik at en får etablert alle de nødvendige funksjonene en naturlig elv/bekk trenger for at økosystemet skal fungere godt. Anleggsfasen bør følges tett opp av ferskvannsøkologer.
- I temautredningen om vannmiljø bør det gå frem at deler av planområdet er innenfor det vernet vassdraget Mossevassdraget.
- Hensynssonene for fare for flom og skred bør inntegnes på hovedplankartet. Som minimum må det gå frem av «navnet» på plankartet som viser flom- og skredfare at det er et plankart del 2, videre bør det stå på hovedplankartet at det må ses i sammenheng med kartserie 2.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Meld inn fareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).



Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

BANE NOR SF

Kopimottakere:

Ås kommune

Energidepartementet

Kommunal- og distriktsdepartementet

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

NORDRE FOLLO KOMMUNE

From: "Hans Arne Bjerkemyr" <hansbj@ofk.no>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 12:53:40 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "Håkon Bjarne Johnsen" <hakonj@ofk.no>; "Hanne Botten" <hannebo@ofk.no>; "Vinjard Gjelstad" <vinjardg@ofk.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje

Nedenfor følger en administrativ uttalelse fra Østfold fylkeskommune til plan for etablering av ny avgrening for Østre linje

Østfold fylkeskommune støtter Bane NORs overordnede statlige plan for å realisere et nødvendig nytt dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad.

Stortinget gjorde vedtak om denne 5,2 km lange strekningen i 2014 med full oppslutning fra kommunene langs Østre linje. Den ble overlevert fra daværende jernbanedirektør Elisabeth Enger til samferdselsminister Ketil Solvik Olsen i 2015.

Gjennom realiseringen av den nye avgreningen med dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad stasjoner, vil man få full effekt av Follobanen med et styrket togtilbud både på Vestre og Østre linjer. Det vil også øke kapasiteten på Ski stasjon.

Østfold fylkeskommune ser på dette tiltaket som et første nødvendig trinn for å kunne forbedre togtilbudet på Østre linje. Et slikt tiltak vil legge til rette for reduserte reisetider, økt kapasitet og forbedrede kryssingsmuligheter på Østre linje. Tiltaket vil gi store utviklingsmuligheter og gi betydelige samfunnsgevinster særlig for Indre Østfold, men også for hele Østfoldsamfunnet. Det er et politisk ønske fra Østfold om å gjenåpne Østre linje mellom Rakkestad og Sarpsborg for togtrafikk for å bedre mobiliteten i fylket, og vi ser på tiltaket som ytterligere en mulighet for å oppnå dette.

Tiltaket vil dessuten kunne bedre rammebetingelsene for næringen som transporterer gods på bane, og sikre en bedre militær mobilitet.

I det lengre tidsperspektivet vil tiltaket også kunne spille en rolle i en ny grensekryssende jernbane mellom Oslo og Stockholm. Vi ber om det tas hensyn til dette i fremtidig planlegging og utvikling av tiltaket.

Østfold fylkeskommune vil søke å tilpasse det fylkeskommunale busstilbudet langs Vestre og Østre linjer, når togtilbudet endres som følge av tiltaket.

Mvh

Hans Arne Bjerkemyr

Seniorrådgiver

Avdeling for samferdsel og mobilitet

mobil: 90507794
Web: www.ofk.no



Statens vegvesen

BANE NOR SF
Postboks 4350

2308 HAMAR

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Arne Kolstadbråten / 24058357

Vår referanse:
21/13126-7

Deres referanse:
202316532

Vår dato:
21.10.2025

Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje

Vi viser til oversendelse av 19.08.25.

Bakgrunnen for planforslaget

Planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 6-4. Dette innebærer at det er Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet og som skal vedta reguleringsplanen.

Bane NOR har utarbeidet et forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning. Planen legger til rette for utbygging av en ny avgreining for jernbanens Østre linje fra Vestre linje om lag en kilometer sør for Ski stasjon. Fra denne avgreininga, på Halstadjordet sør for Folloveien i Nordre Follo kommune, er det planlagt et nytt dobbeltspor til Kråkstad stasjon. Dobbeltsporet blir 5,2 kilometer langt.

Planforslaget omfatter i tillegg også nødvendig omlegging av offentlige og private veger, gang-/sykkelveg, midlertidige anleggsområder, nydyrkingstiltak, samt områder for lagring av overskuddsmasser.

Statens vegvesens vurdering

Planen berører ikke riksveg direkte. Vi har derfor ikke merknader til regulert trase.

For anleggsperioden er det i saksframlegget blant annet skrevet: *Det må legges til grunn at noe av løsmassene øst i anleggsområdet kjøres fra Kråkstadveien (fv. 1368) og Løkenveien (fv. 1370) og ut på E18, der det vil være mulighet for atkomst via Åsveien (fv. 152) til masselageret på Kjølstadhøgda.*

Anleggsperioden vil derved berøre E18.

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

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

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturmottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Denne delen av E18 er ulykkesbelastet og har en dårlig standard i forhold til riksvegens funksjon og trafikkbelastning. Ny E18 er regulert, men byggetidspunktet er uavklart. Kryss mellom E18 og Kråkstadveien er periodevis overbelastet.

Dersom den nye jernbanelinja skal bygges før ny E18 er bygd må derfor konsekvensene for E18 i anleggsperioden utredes nærmere og behov for avbøtende tiltak tas inn i planen.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Anders Olav Hagerup
Seksjonssjef

Arne Kolstadbråten
Sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

NORDRE FOLLO KOMMUNE, Postboks 3010, 1402 SKI

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

041

Vår dato:

21.10.2025

Vår ref:

2020/26471

Deres dato:

19.08.2025

Deres ref:

202316532

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon

Torgeir Fagersand, 69247593

Nordre Follo og Ås - Uttalelse til høring av statlig reguleringsplan for Ny avgreining av Østre linje

Vi viser til brev datert 19. august 2025 med høring av statlig reguleringsplan for Ny avgreining av Østre linje i Nordre Follo og Ås kommuner. Vi fikk utsatt høringsfristen til 22. oktober 2025.

Bakgrunn

Det fremgår av planforslaget at det skal legges til rette for avgreining for jernbanens Østre linje om lag en kilometer sør for Ski stasjon. Det er planlagt et dobbeltspor på 5,2 kilometer til Kråkstad stasjon. Forslaget omfatter også nødvendig omlegging av offentlige og private veier, gang- og sykkelveier, midlertidige anleggsområder, nydyrkingstiltak og områder for lagring av overskuddsmasser. Det er i planen utarbeidet to alternativer (A og B) i forbindelse med kryssing av et regionalt viktig vilttrekk. Alternativ B innebærer viltkryssing over jernbanen. Det er også utarbeidet to alternativer (L0 og L1) i planen for å se på muligheten for å bedre ivareta et kulturlandskap med nasjonal verdi – Kråkestad kirkested. Alternativ L1 innebærer senkning av jernbanelinja.

Det ble bestemt i 2020 at planarbeidet skulle gjennomføres som en statlig reguleringsplan. Kommunal- og distriktsdepartementet besluttet 13. juni 2025 at planen skulle legges ut til offentlig ettersyn.

Statsforvalterens rolle

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

E-postadresse:
sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Pb 325
1502 Moss

Besøksadresse:
Moss: Vogts gate 17
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319



Vurdering

Vi har følgende merknader til planforslaget ut ifra de interessene vi skal ivareta:

Landbruk og jordvern

Planen estimerer omdisponering av mellom 139 og 147 dekar dyrka mark, men det tas høyde for at det kan bli opptil 160 dekar. Dette avhenger blant annet av hvilket vertikalnivå som blir valgt, samtidig som arealtallet settes noe høyere for å ha noe slingringsmonn senere i prosessen. Planen berører store, sammenhengende landbruksområder med dyrka og dyrkbar mark med stor verdi og av svært god jordkvalitet. I tillegg vil omtrent 500 dekar dyrka mark bli midlertidig berørt i anleggsperioden. Tiltaket omdisponerer også ca. 70 dekar dyrkbar mark.

Planforslaget setter mål om netto null tap av dyrka mark. Det skal derfor gjennomføres en rekke avbøtende tiltak. Omtrent 65 dekar skal tilbakeføres til jordbruksarealer der den gamle jernbanelinjen har gått og ca. 90 dekar ved nærliggende gårder skal nydyrkes. Det er i forbindelse med nydyrkingen etablert en tilskuddsordning. Det er i planbeskrivelsen beskrevet at L1-alternativet reduserer arealbeslaget med ca. 10 dekar sammenlignet med L0-alternativet, på grunn av lavere veibruer og reduksjon av størrelsen på veifyllinger inn mot veibruene. Det kommer frem at dette vil være avhengig av blant annet utforming av skjæringer langs jernbanen og veien. Av hensyn til de nasjonale jordvernforingene ser vi helst at L1-alternativet velges, ettersom dette omdisponerer minst jordbruksareal.

Matjordplan

Det er svært positivt at det settes mål om netto null tap av dyrka mark. Planforslaget medfører omdisponering av matjord av en størrelsesorden som strider med nasjonale jordvernmål, og det er derfor svært viktig at denne ressursen blir ivaretatt på best mulig måte. Planlegging av hvordan dette skal gjennomføres ser i stor grad ut til å være tatt høyde for i de vedlagte matjordplanene. Det er flere aspekter ved jordflyttingen og nydyrkingen som enda ikke er tilstrekkelig beskrevet. I planbeskrivelsen punkt 6.4.1 står det følgende:

«Den endelige matjordplanen skal inneholde:

- *Jordtype, jordstruktur, pH, status for drenering og grøfter, innhold av planteskadegjørere, floghavre, hønsehirse og svartelistearter før anleggsstart.*
- *Hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring.*
- *Hvordan de forskjellige jordlagene skal håndteres og mellomlagres.*
- *Hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes.*
- *Hvordan midlertidige anleggsveger, rigg- og anleggsområder skal etableres og fjernes for å oppnå best mulig resultat for reetablering av dyrka mark»*

Vi forutsetter at denne kunnskapen blir lagt til grunn for å, i best mulig grad, sørge for vellykket jordflytting og nydyrking. Vi ser gjerne at det også beskrives hvordan det er tenkt å følge opp de kompensierende tiltakene i ettertid.

Det er oppgitt at midlertidige anleggs- og riggområder vil berøre ca. 500 dekar dyrka mark. Hvilke tiltak som settes inn for å ikke permanent redusere kvaliteten av disse jordressursene, kunne på dette stadiet vært tydeligere belyst i planforslaget. Det er positivt at dette skal være et tema i videre detaljering av matjordplanen.



Nydyrking

Planen legger opp til omfattende nydyrking som kompensasjon for jordbruksarealene som bygges ned. Nydyrkingen skal delvis baseres på frivillige avtaler med aktuelle grunneiere. Det er positivt at det legges til rette for nydyrking. Vi vil imidlertid påpeke at nydyrking av arealer som ikke er omfattet av reguleringsplanen vil være betinget av godkjenning etter forskrift om nydyrking, og at ikke alle arealer vil være aktuelle for dette formålet. Ellers vil vi trekke frem at det er gunstig at det i forbindelse med søk etter areal som kan nydyrkes skal utredes hvilke konsekvenser det vil ha for andre forhold, som naturmangfold, friluftsliv, kulturminner og vannmiljø.

Jordbruksarealene i området ligger i et område med stort press på omdisponering av dyrka mark i forbindelse med infrastrukturprosjekter (blant annet E18) og boligutbygging. Det er derfor avgjørende at nydyrkingen gjennomføres på best mulig vis, slik at areal ikke får svært forringet kvalitet, der en naturlig konsekvens kan bli at arealene blir mer attraktive å bebygge. Av samme grunn er det viktig å være bevisst de områdene der tiltaket medfører ugunstige arronderingsmessige løsninger.

Deler av den eksisterende jernbanelinjen skal fjernes senest to år etter at den nye linja er tatt i bruk. Det er stilt krav om dette i planens rekkefølgebestemmelser. Strekningen som skal tilbakeføres til dyrka mark er på ca. 3 kilometer og går fra Dynamitveien øst for Ski til nord for Kråkstad. Det bør vurderes om denne strekningen kan forlenges frem til Industriveien, ved gbnr. 141/19 mot Ski. Dette er ikke konsekvensutredet, men planen om oppdyrking inngår i utbyggingsprosjektet for dette jernbaneprosjektet. Det er utarbeidet en plan for matjordhåndtering som beskriver hvordan dette skal gjennomføres. Oppdyrking av dagens linje vil følges opp av Bane NOR med oppdyrkingsplaner og detaljerte planer for mellomlagring og flytting av matjord og undergrunnsjord.

Andre tiltak

Totalt vil ca. 35 dekar dyrka mark, ved 7 ulike områder, trolig være mindre aktuelle å drive siden de blir innklemte som følge av tiltaket. Det er positivt at det i konsekvensutredningen er lagt lik vekt på konsekvensene for de innklemte områdene tiltaket medfører som områdene med permanent arealbeslag.

Der planforslaget får uheldige arronderingsmessige virkninger for landbruket forutsetter vi at det settes inn tiltak. Som det åpnes for i planbeskrivelsen og matjordplanen, kan vurderinger rundt jordskifte/makeskifte være aktuelt. Dette for å motvirke at det vil stå igjen mindre jorder med fare for å gå ut av drift. Videre forutsetter vi at det opprettes nye landbruksveier, der dette er nødvendig for å ivareta dagens fremkommelighet og drift. Disse må etableres med tilstrekkelig bredde og med tilstrekkelig margin til eventuelle jernbane- eller veibroer, slik at landbruksmaskiner kan nyttiggjøre seg av dem.

Floghavre, planteskadegjørere og fremmede arter

Det fremstår som om mye av planleggingen av jordflytting og nydyrking er avhengig av oppdatert informasjon om floghavre. Det er knyttet en del usikkerhet til hvordan dette vil påvirke den planlagte jordflyttingen. Å få på plass oppdatert kunnskap om de aktuelle arealene og forekomster av floghavre er viktig, slik at tiltaket ikke bidrar til spredning av floghavre. Vi går ut ifra at kunnskapen som kommer frem av videre undersøkelser, samt kunnskap om andre planteskadegjørere og fremmede arter, tas hensyn til i videre planarbeid og under selve jordflyttingen.

Naturmangfold

I planområdet er det et regionalt viktig vilttrekk som krysser jernbanelinja. Det er derfor i planen foreslått to alternativer (A og B) for hvordan man kan ivareta dette trekket. I alternativ B foreslås det



en viltkryssing over jernbanen. I konsekvensutredningen for naturmangfold for landskapsøkologiske funksjonsområder er det vurdert at alternativ A vil gi alvorlig miljøskade, mens alternativ B er vurdert å gi betydelig miljøskade. Det konkluderes med at en viltovergang vil redusere de negative virkningene for viltet, og vi anbefaler derfor at det er denne løsningen man regulerer. En slik passasje vi også vil også være gunstig for andre arter. Vi viser i den forbindelse til at dette alternativet heller ikke vil fragmentere nærskogområdet ved Hagelund i like stor grad med tanke på friluftsliv og barn og unge interesser. Hensynet til hjortevilt må også ses i sammenheng med alternativ L0 og L1. I konsekvensutredningen går det frem at en kombinasjon av alternativene L1 og A vil redusere krysningsmulighetene for vilt på Hagelund, og sannsynligvis utelukke dette ved Engsbekken. Vi anbefaler derfor at planen ikke åpner opp for denne kombinasjonen.

Vi ser positivt på at det på plankartet er avsatt areal for rehabilitering av en salamanderdam som erstatning for en dam som må flyttes. Det er fastsatt en rekkefølgebestemmelse om at salamanderdammen skal være ferdig opparbeidet før anleggsarbeidene igangsettes. Ut fra miljøoppfølgingsplanen skal det før anleggsfasen også gjøres en kartlegging for å finne viktige trekkveier for salamander. Vi vil minne om at det kan være krevende å etablere en dam med like kvaliteter som det finnes i naturlig etablerte dammer. Det er derfor viktig at dette gjennomføres av fagkyndige for å ivareta salamanderens levekår.

Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan som skal legges til grunn for byggingen sammen med en mark- og sikringsplan, jf. § 2.7. Det går frem at denne planen skal oppdateres før anleggsstart. Vi minner om at viktige føringer og vilkår for prosjektet bør styres gjennom reguleringsbestemmelser og ikke ved å vise til en miljøoppfølgingsplan siden denne kan endres underveis i prosessen og gi svakere rettsvern. Det knytter seg ikke bare til naturverdier, men også til de andre temaene som er konsekvensutredet. Vi forventer at hensynet til de ulike verdiene i planområdet blir ivaretatt i den videre prosessen.

Vannmiljø

Vannforekomstene i området oppnår i dag ikke miljømålene og er allerede belastet med forurensning fra ulike kilder. I utredningen antas det at drift av jernbane vil ha en ubetydelig påvirkning på vannmiljøet til nærliggende vassdrag. Det konkluderes med at tiltakene ikke vil påvirke vassdraget slik at miljøtilstand forringes eller at risiko for å ikke oppnå miljømål påvirkes. Vi ser positivt på at bestemmelsene fastsetter at tiltaket ikke skal føre til varige endringer av vannkvaliteten og stiller krav om utarbeidelse av overvåkingsprogram for berørte resipienter både før-, under- og etter anleggsfasen.

Vassdragsinngrep og kantvegetasjon

Forslaget til bestemmelser fastsetter at det skal gjennomføres erosjonssikring i Østensjøbekken, Engsbekken og Kråkstadelva. Under grunnforhold i konsekvensutredningen står det imidlertid at vurderinger av behovet for områdestabiliserende tiltak konkluderer med at det ikke er behov for erosjonssikring langs Østensjøbekken. Vi viser også til temautredningen for vannmiljø der det som skadereduserende tiltak for anleggsfasen står at det ved kryssing av Østensjøbekken (Skibekken/ Finstadbekken) må unngås inngrep i bekken og kantvegetasjon. Vi forutsetter at erosjonssikring av vassdrag begrenses til det som er nødvendig, og ber om at bestemmelsene vurderes justert slik at det ikke åpnes for erosjonssikring i Østensjøbekken.

I konsekvensutredningen står det at erosjonssikring normalt ikke behandles etter vannressursloven § 8. Vi minner om at dersom Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) ikke konsesjonsbehandler, må inngrep i vassdrag vurderes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.



Vi ser positivt på at det til midlertidig bygge- og anleggsområder er foreslått en generell bestemmelse om at kantvegetasjon langs vassdrag i størst mulig grad skal bevares. Alternativet med høy bru (L0) er rangert som bedre enn alternativet med lav bru (L1), som vil medføre noe større inngrep i kantsonen og gi dårligere muligheter for å etablere ny kantvegetasjon. Ut fra hensynet til vannmiljø og kantvegetasjon vil derfor alternativet med høy bru være å foretrekke.

Store deler av vassdragene i planområdet mangler eller har svært begrenset med kantvegetasjon. Vi ber om at det vurderes å ta inn en bestemmelse om etablering av kantvegetasjon i berørte områder. Kantvegetasjonen er viktig for å redusere uheldig avrenning, begrense elveerosjon og ivareta naturmangfold i og langs vassdrag. Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv presiserer viktigheten av gode kantsoner. Langs vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr, jf. vannressursloven § 11. Statsforvalteren er myndighet og kan etter søknad gi dispensasjon fra bestemmelsen i særlige tilfeller. Etablering av viktig infrastruktur kan være et særlig tilfelle.

Forurensningsregelverket

Anleggsarbeid kan medføre betydelig skade på miljøet ved at blant annet store mengder partikler/slam og en rekke andre forurensningskomponenter finner veien til vassdrag og sjø. I temautredningen om vannmiljø nevnes blant annet økt transport av suspendert stoff, avrenning av nitrogenforbindelser fra sprengstein og endret pH som følge av støpearbeider.

Vi viser til at vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet er tillatt uten behov for særskilt tillatelse, jf. forurensningsloven § 8 første ledd punkt 3. Medfører anleggsdriften forurensning som må karakteriseres som ikke normal i forhold til art og omfang, kreves en tillatelse fra Statsforvalteren etter forurensningsloven § 11. Større infrastrukturprosjekter med varighet over flere år vil i en del tilfeller kreve tillatelse etter forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen. En eventuell tillatelse vil blant annet stille krav til rensing og overvåking av anleggsvann.

Det må utarbeides en miljørisikovurdering og miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Dette vil danne grunnlaget for Statsforvalterens vurderinger av om det er behov for tillatelse etter forurensningsloven og hvilke vilkår som i så fall vil være nødvendige for å ivareta vannmiljø og vannlevende organismer. Stort sett krever de store infrastrukturprosjektene som innebærer tunneldriving tillatelse, men forurensningens omfang og varighet i dette tilfelle gjør at prosjektet befinner seg i et grenseland. Statsforvalteren skal derfor vurdere anleggsarbeidet nærmere basert på miljørisikovurdering og miljøoppfølgingsplan. I miljørisikovurderingen må forurensningene vurderes i størrelse og type, og ses i sammenheng med resipientenes sårbarhet. Miljørisikovurderingen bør også ta hensyn til at det finnes annen forurensning og andre påvirkninger som er med på å øke den samlede belastningen. I vår vurdering av om tiltaket krever tillatelse etter forurensningsloven vil det også vektlegges om planbestemmelsene setter nødvendige krav til forurensning i anleggsfasen. Det er positivt at planbestemmelsene her har stilt krav til miljøoppfølgingsprogram, samt støy og støv i anleggsfasen.

Det må legges vekt på å unngå at tiltaket fører til økte tilførsler av nitrogen til vassdrag og sjø, og renseløsninger må ta hensyn til at nitrogen i liten grad er bundet til partikler. Vannforekomstene Skibekken/Finstadbekken, Kråkstadelva og Østensjøvann er i dag registrert med svært dårlig tilstand for nitrogen. Videre har Oslofjorden gjennom lang tid vært sterkt belastet med høye nitrogentilførsler, og tilførslene må reduseres raskt for å bedre tilstanden.



Vi minner om at Statsforvalteren også er forurensningsmyndighet ved graving eller utfylling i vassdrag.

Konklusjon

Vi viser til merknadene under vår vurdering og ber om at disse etterfølges i det videre arbeidet.

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2025](#) og på vår nettside med oversikt over [føringer for kommunal planlegging](#).

Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent reguleringsplan.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Medsaksbehandlere: Inger Sevre (landbruk) og Lise Økland (vannmiljø).

Kopi til:

Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	OSLO
Nordre Follo kommune	Postboks 3010	1402	SKI
Ås kommune	Postboks 195	1431	ÅS



BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår ref.: 2025/13537-42

Deres ref.:

Dato: 28.10.2025

Nordre Follo kommune og Ås kommune - Uttalelse til forslag til statlig reguleringsplan for ny av greining Østre linje - Oversendelse av fylkesrådets vedtak med saksfremlegg

Reguleringsplan for ny avgreining Østre linje ble behandlet i Fylkesrådets møte 27.10.2025. Vedlagt sendes saksfremlegg med vedtak samt vedlegg.

Vennlig hilsen

Diana Hansen

Seniorrådgiver plan

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 Saksprotokoll Nordre Follo og Ås kommune - Uttalelse til forslag til statlig reguleringsplan for ny avgreining Østre linje - Høring og offentlig ettersyn
- 2 Nordre Follo og Ås kommune - Uttalelse til forslag til statlig reguleringsplan for ny avgreining Østre linje - Høring og offentlig ettersyn
- 3 Innspill fra klima og miljø
- 4 Innspill fra samferdsel - Nordre Follo og Ås kommuner - Reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje
- 5 Nordre Follo og Ås kommuner - Reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje - Offentlig ettersyn - Bygningstilstand og landskap

PKKM plan

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

Org.nr.: 930580783

6 Innspill arkeologi-Reguleringsplan ny avgrening Østre linje- Offentlig ettersyn

Kopi til:

NORDRE FOLLO KOMMUNE

ÅS KOMMUNE

PS 209/2025 Nordre Follo og Ås kommune - Uttalelse til forslag til statlig reguleringsplan for ny avgreining Østre linje - Høring og offentlig ettersyn

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Akershus fylkeskommune vil understreke viktigheten av forbedret togtransport på Østlandet og er derfor positive til at dette prosjektet har kommet et skritt nærmere realisering slik at det tilrettelegges for økt kapasitet både på regiontog og lokaltog på Østre- og Vestre linje gjennom Follo mot Østfold og Sverige.
2. Planarbeidet vil imidlertid ha meget tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner. Fylkeskommunen har roller både som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveier, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften, og henstiller derfor Kommunal- og distriktsdepartementet og Bane NOR til å hensynta våre faglige råd, selv om saken behandles som statlig plan.
3. Av hensyn til nasjonale jordverninteresser, verdifullt kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold er vi kritiske til at Kommunal- og distriktsdepartementet aksepterer å gå videre med kun ett alternativ. Fylkeskommunen mener at det må legges langt større vekt på ikke-prissatte konsekvenser i valg av alternativ og i alle vurderinger og utredninger.
4. For fylkeskommunen er det viktig at fylkesveiene blir minst mulig belastet med anleggstrafikk, og at trafiksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper ivaretas både i permanent situasjon og i anleggsperioden. Det er viktig å unngå anleggstrafikk gjennom Ski sentrum og nordfra på Kråkstadveien, slik foreløpig planlagt avvikling av anleggstrafikken legger opp til.
5. Det må utarbeides en teknisk plan for alle tiltak som berører fylkesveiene. Dokumentasjonen skal vise at sikkerhet og teknisk standard er ivaretatt, og at prosjekteringen er tilstrekkelig detaljert for korrekt utførelse og fremtidig forvaltning. Det forutsettes at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene.
6. Dagens jernbanespor ligger sentralt i Ski, i et område med stort utviklingspotensial. I tråd med Regional plan for areal og transport og kommuneplanen for Nordre Follo, er det lagt opp til høy arealutnyttelse i nærheten av stasjonen. Eksisterende jernbanespor utgjør en barriere og representerer et areal som vil ha vesentlig betydning for den videre byutviklingen. Det er ønskelig at det gamle jernbanesporet vurderes som en del av det pågående planarbeidet, eller at det i nær framtid foretas en tydelig avklaring av fremtidig arealbruk.
7. Kulturhistorisk museum (KHM) er fylkeskommunens lovpålagte faglige høringspart, jf. Ansvarsforskriften. Planen for ny avgreining av Østre linje er omfattende og kompleks,

og omfatter et stort antall automatisk fredete kulturminner av ulik karakter og datering. For å sikre et forsvarlig kunnskapsgrunnlag er det nødvendig at KHM gis tilstrekkelig tid til å foreta en helhetlig vurdering av de berørte kulturminnene. Fylkesrådet gir fylkesråden for plan, kulturminner, klima og miljø myndighet iht. Reglement til delegering av myndighet av Akershus fylkesråd 3.2.4. n) til å oversende endelig uttalelse med vedtak om dispensasjon iht. Kulml. § 8, 4. ledd, når Kulturhistorisk museum sin uttalelse til saken foreligger.

8. Det er laget en temautredning kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025). Akershus fylkeskommune finner rapporten grundig og utfyllende, og anbefaler at rapportens vurderinger legges til grunn for den videre planleggingen, og at tiltakets detaljeringsnivå følges opp med særskilt vekt på landskapstilpasning, avbøtende tiltak og reduksjon av barrierevirkninger.
9. Fylkeskommunen mener at begge alternativene (L0 og L1) vil medføre negative konsekvenser for KULA-området. Fylkeskommunen finner det ut fra det innsendte foreliggende materialet vanskelig å ta stilling til om alternativt L0 og L1 er best for ivaretagelsen av KULA-området Kråkstad kirke. Dersom man velger alternativ L1, lav linje, mener Fylkeskommunen at Bane Nor bør undersøke muligheten for å etablere skjæringene som tørrmur med krappere stigning enn hva man får til i løsmasser for å minimere inngrep og spare matjord. Alternativ L1 fremstår som minst inngripende dersom skjæringen ikke blir vesentlig bredere enn alternativ L0. Dersom L1 vil medføre brede skjæringer, der det kan etablere seg vegetasjon – busker og trær – langs kanten av skjæringene, vurderer vi at alternativ L0 er det som fremstår som minst inngripende.
10. For begge alternativer vurderer Fylkeskommunen at utformingen av kontaktledningsanlegget er viktig for hvordan inngrepet vil oppfattes i kulturlandskapet. Vi vil fraråde 10 meter høye KL-master med 32kv overføringsledning på toppen (autotrafo-systemet som beskrevet på Bane NORs hjemmeside).
11. Fylkeskommunen mener at KULA Kråkstad kirkested skal vises som hensynssone c) landskap (H550) i plankartet, med følgende bestemmelse(r): «Det er og tillatt med 7,5 meter høye kontaktledningsmaster» og (dersom man velger alternativ L1) «Skjæringer utføres som tørrmur med stigning 1:1 eller brattere».
12. I planforslaget er det flere ulike løsninger som har noe varierende konsekvens for naturmangfoldet. L0 med alternativ B for faunakryssning er i konsekvensutredning for naturmangfold ansett å være den minst negative løsningen.
13. Planbeskrivelsen for Østre linje mangler omtale av hvordan bestemmelser om arealregnskap, arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i kommunen ivaretas. Det kan for eksempel være problematisk for Nordre Follo kommune dersom Bane NOR planlegger å erstatte tapt natur i en annen kommune. Dette vil være i konflikt med planbestemmelser i kommuneplanens arealdel i Nordre Follo.

Fylkesrådets rådsmøtes behandling av sak 209/2025 i møte den 27.10.2025:

Det ble ikke fremsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets vedtak

1. Akershus fylkeskommune vil understreke viktigheten av forbedret togtransport på Østlandet og er derfor positive til at dette prosjektet har kommet et skritt nærmere realisering slik at det tilrettelegges for økt kapasitet både på regiontog og lokaltog på Østre- og Vestre linje gjennom Follo mot Østfold og Sverige.
2. Planarbeidet vil imidlertid ha meget tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner. Fylkeskommunen har roller både som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveier, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften, og henstiller derfor Kommunal- og distriktsdepartementet og Bane NOR til å hensynta våre faglige råd, selv om saken behandles som statlig plan.
3. Av hensyn til nasjonale jordverninteresser, verdifullt kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold er vi kritiske til at Kommunal- og distriktsdepartementet aksepterer å gå videre med kun ett alternativ. Fylkeskommunen mener at det må legges langt større vekt på ikke-prissatte konsekvenser i valg av alternativ og i alle vurderinger og utredninger.
4. For fylkeskommunen er det viktig at fylkesveiene blir minst mulig belastet med anleggstrafikk, og at trafiksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper ivaretas både i permanent situasjon og i anleggsperioden. Det er viktig å unngå anleggstrafikk gjennom Ski sentrum og nordfra på Kråkstadveien, slik foreløpig planlagt avvikling av anleggstrafikken legger opp til.
5. Det må utarbeides en teknisk plan for alle tiltak som berører fylkesveiene. Dokumentasjonen skal vise at sikkerhet og teknisk standard er ivaretatt, og at prosjekteringen er tilstrekkelig detaljert for korrekt utførelse og fremtidig forvaltning. Det forutsettes at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene.
6. Dagens jernbanespor ligger sentralt i Ski, i et område med stort utviklingspotensial. I tråd med Regional plan for areal og transport og kommuneplanen for Nordre Follo, er det lagt opp til høy arealutnyttelse i nærheten av stasjonen. Eksisterende jernbanespor utgjør en barriere og representerer et areal som vil ha vesentlig betydning for den videre byutviklingen. Det er ønskelig at det gamle jernbanesporet vurderes som en del av det pågående planarbeidet, eller at det i nær framtid foretas en tydelig avklaring av fremtidig arealbruk.
7. Kulturhistorisk museum (KHM) er fylkeskommunens lovpålagte faglige høringspart, jf. Ansvarsforskriften. Planen for ny avgrensning av Østre linje er omfattende og kompleks, og omfatter et stort antall automatisk fredete kulturminner av ulik karakter og datering. For å sikre et forsvarlig kunnskapsgrunnlag er det nødvendig at KHM gis tilstrekkelig tid til å foreta en helhetlig vurdering av de berørte kulturminnene. Fylkesrådet gir fylkesråden for plan, kulturminner, klima og miljø myndighet iht. Reglement til delegering av myndighet av

Akershus fylkesråd 3.2.4. n) til å oversende endelig uttalelse med vedtak om dispensasjon iht. Kulml. § 8, 4. ledd, når Kulturhistorisk museum sin uttalelse til saken foreligger.

8. Det er laget en temautredning kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025). Akershus fylkeskommune finner rapporten grundig og utfyllende, og anbefaler at rapportens vurderinger legges til grunn for den videre planleggingen, og at tiltakets detaljeringsnivå følges opp med særskilt vekt på landskapstilpasning, avbøtende tiltak og reduksjon av barrierevirkninger.

9. Fylkeskommunen mener at begge alternativene (L0 og L1) vil medføre negative konsekvenser for KULA-området. Fylkeskommunen finner det ut fra det innsendte foreliggende materialet vanskelig å ta stilling til om alternativt L0 og L1 er best for ivaretagelsen av KULA-området Kråkstad kirke. Dersom man velger alternativ L1, lav linje, mener Fylkeskommunen at Bane Nor bør undersøke muligheten for å etablere skjæringene som tørrmur med krappere stigning enn hva man får til i løsmasser for å minimere inngrep og spare matjord. Alternativ L1 fremstår som minst inngripende dersom skjæringen ikke blir vesentlig bredere enn alternativ L0. Dersom L1 vil medføre brede skjæringer, der det kan etablere seg vegetasjon – busker og trær – langs kanten av skjæringene, vurderer vi at alternativ L0 er det som fremstår som minst inngripende.

10. For begge alternativer vurderer Fylkeskommunen at utformingen av kontaktledningsanlegget er viktig for hvordan inngrepet vil oppfattes i kulturlandskapet. Vi vil fraråde 10 meter høye KL-master med 32kv overføringsledning på toppen (autotrafo-systemet som beskrevet på Bane NORs hjemmeside).

11. Fylkeskommunen mener at KULA Kråkstad kirkested skal vises som hensynssone c) landskap (H550) i plankartet, med følgende bestemmelse(r): «Det er og tillatt med 7,5 meter høye kontaktledningsmaster» og (dersom man velger alternativ L1) «Skjæringer utføres som tørrmur med stigning 1:1 eller brattere».

12. I planforslaget er det flere ulike løsninger som har noe varierende konsekvens for naturmangfoldet. L0 med alternativ B for faunakryssning er i konsekvensutredning for naturmangfold ansett å være den minst negative løsningen.

13. Planbeskrivelsen for Østre linje mangler omtale av hvordan bestemmelser om arealregnskap, arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i kommunen ivaretas. Det kan for eksempel være problematisk for Nordre Follo kommune dersom Bane NOR planlegger å erstatte tapt natur i en annen kommune. Dette vil være i konflikt med planbestemmelser i kommuneplanens arealdel i Nordre Follo.

Saksfremlegg til rådsmøte

Saksnr.: 2025/13537

Behandling	Møtedato	Saksnr.
Fylkesrådets rådsmøte	27.10.2025	

Nordre Follo og Ås kommune - Uttalelse til forslag til statlig reguleringsplan for ny avgreining Østre linje - Høring og offentlig ettersyn

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Akershus fylkeskommune vil understreke viktigheten av forbedret togtransport på Østlandet og er derfor positive til at dette prosjektet har kommet et skritt nærmere realisering slik at det tilrettelegges for økt kapasitet både på regiontog og lokaltog på Østre- og Vestre linje gjennom Follo mot Østfold og Sverige.
2. Planarbeidet vil imidlertid ha meget tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner. Fylkeskommunen har roller både som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveier, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften, og henstiller derfor Kommunal- og distriktsdepartementet og Bane NOR til å hensynta våre faglige råd, selv om saken behandles som statlig plan.
3. Av hensyn til nasjonale jordverninteresser, verdifullt kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold er vi kritiske til at Kommunal- og distriktsdepartementet aksepterer å gå videre med kun ett alternativ. Fylkeskommunen mener at det må legges langt større vekt på ikke-prissatte konsekvenser i valg av alternativ og i alle vurderinger og utredninger.
4. For fylkeskommunen er det viktig at fylkesveiene blir minst mulig belastet med anleggstrafikk, og at trafiksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper ivaretas både i permanent situasjon og i anleggsperioden. Det er viktig å unngå anleggstrafikk gjennom Ski sentrum og nordfra på Kråkstadveien, slik foreløpig planlagt avvikling av anleggstrafikken legger opp til.
5. Det må utarbeides en teknisk plan for alle tiltak som berører fylkesveiene. Dokumentasjonen skal vise at sikkerhet og teknisk standard er ivarettatt, og at prosjekteringen er tilstrekkelig detaljert for korrekt utførelse og fremtidig forvaltning. Det forutsettes at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene.

6. Dagens jernbanespor ligger sentralt i Ski, i et område med stort utviklingspotensial. I tråd med Regional plan for areal og transport og kommuneplanen for Nordre Follo, er det lagt opp til høy arealutnyttelse i nærheten av stasjonen. Eksisterende jernbanespor utgjør en barriere og representerer et areal som vil ha vesentlig betydning for den videre byutviklingen. Det er ønskelig at det gamle jernbanesporet vurderes som en del av det pågående planarbeidet, eller at det i nær framtid foretas en tydelig avklaring av fremtidig arealbruk.
7. Kulturhistorisk museum (KHM) er fylkeskommunens lovpålagte faglige høringspart, jf. Ansvarsforskriften. Planen for ny avgrensning av Østre linje er omfattende og kompleks, og omfatter et stort antall automatisk fredete kulturminner av ulik karakter og datering. For å sikre et forsvarlig kunnskapsgrunnlag er det nødvendig at KHM gis tilstrekkelig tid til å foreta en helhetlig vurdering av de berørte kulturminnene. Fylkesrådet gir fylkesråden for plan, kulturminner, klima og miljø myndighet iht. Reglement til delegering av myndighet av Akershus fylkesråd 3.2.4. n) til å oversende endelig uttalelse med vedtak om dispensasjon iht. Kulml. § 8, 4. ledd, når Kulturhistorisk museum sin uttalelse til saken foreligger.
8. Det er laget en temautredning kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025). Akershus fylkeskommune finner rapporten grundig og utfyllende, og anbefaler at rapportens vurderinger legges til grunn for den videre planleggingen, og at tiltakets detaljeringsnivå følges opp med særskilt vekt på landskapstilpasning, avbøtende tiltak og reduksjon av barrierevirkninger.
9. Fylkeskommunen mener at begge alternativene (L0 og L1) vil medføre negative konsekvenser for KULA-området. Fylkeskommunen finner det ut fra det innsendte foreliggende materialet vanskelig å ta stilling til om alternativt L0 og L1 er best for ivaretagelsen av KULA-området Kråkstad kirke. Dersom man velger alternativ L1, lav linje, mener Fylkeskommunen at Bane Nor bør undersøke muligheten for å etablere skjæringene som tørrmur med krappere stigning enn hva man får til i løsmasser for å minimere inngrep og spare matjord. Alternativ L1 fremstår som minst inngripende dersom skjæringen ikke blir vesentlig bredere enn alternativ L0. Dersom L1 vil medføre brede skjæringer, der det kan etablere seg vegetasjon – busker og trær – langs kanten av skjæringene, vurderer vi at alternativ L0 er det som fremstår som minst inngripende.
10. For begge alternativer vurderer Fylkeskommunen at utformingen av kontaktledningsanlegget er viktig for hvordan inngrepet vil oppfattes i kulturlandskapet. Vi vil fraråde 10 meter høye KL-master med 32kv overføringsledning på toppen (autotrafo-systemet som beskrevet på Bane NORs hjemmeside).
11. Fylkeskommunen mener at KULA Kråkstad kirkested skal vises som hensynssone c) landskap (H550) i plankartet, med følgende bestemmelse(r): «Det er og tillatt med 7,5 meter høye kontaktledningsmaster» og (dersom man velger alternativ L1) «Skjæringer utføres som tørrmur med stigning 1:1 eller brattere».

12. I planforslaget er det flere ulike løsninger som har noe varierende konsekvens for naturmangfoldet. L0 med alternativ B for faunakryssning er i konsekvensutredning for naturmangfold ansett å være den minst negative løsningen.
13. Planbeskrivelsen for Østre linje mangler omtale av hvordan bestemmelser om arealregnskap, arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i kommunen ivaretas. Det kan for eksempel være problematisk for Nordre Follo kommune dersom Bane NOR planlegger å erstatte tapt natur i en annen kommune. Dette vil være i konflikt med planbestemmelser i kommuneplanens arealdel i Nordre Follo.

27.10.2025

Anette Marie Solli
fylkesrådsleder

Solveig Schytz
fylkesråd for plan, kulturminnevern, klima og miljø

Kort om hva saken gjelder

Tidligere Kommunal- og moderniseringsdepartementet ga i brev av 2. november 2020 tilslutning til at reguleringsplanen for en ny avgreining av Østfoldbanens østre linje mellom Ski og Kråkstad skulle behandles som en statlig reguleringsplan.

Planprogrammet for planarbeidet og konsekvensutredningen ble fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet 10. juni 2021. I brev datert 13.06.2025 har Kommunal- og distriktsdepartementet besluttet at «Forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje med konsekvensutredning» skal legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

På vegne av departementet legger Bane NOR nå planforslaget ut til offentlig ettersyn (høring). Planforslaget omfatter to alternativer for plassering av toglinjen i vertikalnivå og for viltkryssing ved Hagelund.

Høringsutkast til statlig plan for Østre linje er mottatt 19.08.2025 med høringsfrist 17.10.2025. Fylkeskommunen har fått utsatt frist til 28.10.2025.

Saksopplysning

Ny avgreining Østfoldbanen Østre linje inngår i effektpakke E15 («Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet»), og må gjennomføres for å muliggjøre en ny rutemodell for Østlandet. Nasjonal transportplan 2025-2036 ble behandlet i Stortinget i juni 2024. Ny avgreining Østfoldbanens Østre linje er i NTP 2025-2036 prioritert med midler til oppstart i første seksårsperiode.

Planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 6-4. Dette innebærer at det er Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet og som skal vedta reguleringsplanen.

Planen legger til rette for utbygging av en ny avgreining for jernbanens Østre linje fra Vestre linje om lag en kilometer sør for Ski stasjon. Fra denne avgreininga, på Halstadjordet sør for Folloveien i Nordre Follo kommune, er det planlagt et nytt dobbeltspor til Kråkstad stasjon. Dobbeltsporet blir 5,2 kilometer langt.

Tiltaket bidrar til at kapasiteten for togtilbudet på Østre og Vestre linje kan økes, ved at tog på Østre linje kan kjøre gjennomgående gjennom Ski stasjon uten å redusere kapasiteten på stasjonen. Dette gir rom for en mulig framtidig økning av antall tog fra Østre linje, som alle kan kjøre gjennom Blixtunnelen. Ny avgreining av Østre linje sør for Ski bidrar også til at kapasiteten for togtilbudet på Vestre linje, samt lokaltogstrekningen Oslo-Ski, kan økes ytterligere i framtiden. Det viktige hovedgrepet for å få til disse økningene i kapasitet er at man får etablert et fullstendig skille mellom lokaltog (Ski-Kolbotn-Oslo) og regiontog (dvs. tog i retning hhv. Mysen og Moss/Fredrikstad)

Planforslaget omfatter i tillegg også nødvendig omlegging av offentlige og private veger, gang- / sykkelveg, midlertidige anleggsområder, nydyrkingstiltak, samt områder for lagring av overskuddsmasser.

Vilttrekk – plan i to alternativ

Den planlagte jernbanetraséen vil krysse et regionalt viktig vilttrekk i området ved Hagelund. Bane NORs utredning viser at etablering av viltgjerder langs ny bane vil lede vilt til dalbrua i vest, eller til de to jernbanebruene i øst, der viltet ev. kan krysse under.

Øst for jernbanebrua er det to alternative løsningsvalg for lokalveien Østensjøveien; I alternativ A føres Østensjøveien i en helt ny trasé vest for dagens trasé, under jernbanebrua, og kobles mot Kråkstadveien omtrent der Østensjøveien munner ut i Kråkstadveien i dag. I alternativ B føres Østensjøveien over jernbanen på en kulvert omtrent på samme sted som lokalveien går i dag. Den brede kulverten gir også plass til etablering av en faunapassasje/viltovergang.

Konsekvensutredningen peker på at hensynet til vilttrekket vil bli bedre ivaretatt om man i tillegg bygger en viltovergang over banen der trekket er i dag. Bane NOR har utarbeidet planen i to alternativ, der alternativ B for et avgrenset område ved Hagelund, inkluderer viltkryssing over jernbanen. Senket linje (L1) innebærer at jernbanebrua over Engsbekken blir såpass lav at elg neppe vil gå under her.

Vertikalnivå for banen gjennom nasjonalt kulturlandskap (KULA) – plan i to alternativ

Den planlagte jernbanetraséen vil i den østlige delen av planområdet gå gjennom et kulturlandskap med nasjonal verdi – Kråkstad kirkested. For å avbøte på inngrepet i landskapet, er det gjort en vurdering av senkning av jernbanelinja. Dette har resultert i at planforslaget er utarbeidet i to alternativ, omtalt som L0 og L1. En senkning av jernbanelinja bidrar til at de to fylkesvegbruene for Kråkstadveien og Løkenveien blir liggende lavere, og dermed mindre dominerende i landskapet. På den annen side fører senket linje til dypere og bredere skjæringer og større masseoverskudd.

Strategi for å ivareta dyrka mark - arealnøytralitet

En konsekvens av prosjektet er at det blir et varig tap av om lag 160 dekar dyrka mark. Bane NOR har foreslått kompensierende tiltak for å oppnå en ambisjon om netto null-tap av dyrket mark:

- Store deler av dagens Østre linje vil bli tilbakeført til dyrka mark
- Bane NOR vil gi et nydyrkingstilskudd på 25.000, - pr. dekar til bønder i nærområdet
- Bane NOR planlegger for nydyrking på et massedeponi

Disse kompensierende tiltakene vil kunne gi omtrent like mye dyrka mark som det som går tapt.

I planforslaget er om lag 115 dekar skog foreslått regulert til naturformål. Dette er et tiltak for å sikre trekkveger for vilt, samt kompensere for inngrepet i natur generelt og skog spesielt.

Skiftevis stenging av de to fylkesvegene Kråkstadveien og Løkenveien

Den nye jernbanen er planlagt å krysse både Kråkstadveien og Løkenveien. Disse vegene vil krysse i bru over den nye jernbanetraséen. Det vil ta noen måneder å bygge ei bru, og Bane NOR har planer for å bygge en midlertidig omkjøringsveg i anleggsperioden. Dersom de to fylkesvegene kunne bli skiftevis stengt i tida det tar å bygge bru, vil man spare et midlertidig beslag av dyrka mark til omkjøringsveg.

Problemstillinger og alternative løsninger

Et forbedret togtilbud på Østre linje er av stor betydning for regional utvikling i Follo. Akershus fylkeskommune er opptatt av at østre linje må nytte godt av investeringen i Blix-tunellen ved å ha god kapasitet til flere avganger og økt godstransport. Det finnes ingen plasseringer av traseer i dette området som ikke kommer i konflikt med matjord. Fylkeskommunen mener allikevel at det bør vurderes løsninger for å bevare mest mulig dyrket mark, selv om disse kan være teknisk og økonomisk krevende.

Fylkeskommunens roller som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveier, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften, gjør at Akershus fylkeskommune vil formidle vårt syn på saken, selv om saken behandles som statlig plan. Planarbeidet vil ha tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner.

I brev av 29. januar 2021 gav departementet en føring om at bare alternativet der toglinjen ligger på terreng (høy linje) skulle konsekvensutredes. Bakgrunnen for beslutningen var store forskjeller i kostnader mellom dette alternativet og alternativet der toglinjen delvis var lagt i kulvert (lav linje).

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

Fylkeskommunen synes det er uheldig at Kommunal- og distriktsdepartementet bare har valgt å gå videre med kun ett alternativ. En utredning med to alternativer hadde gitt et bedre

kunnskapsgrunnlag til å vurdere og avveie ikke-prissatte konsekvenser for dyrket mark, kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold i valg av alternativ og i alle vurderinger og utredninger.

Planområdet omfatter store sammenhengende områder med dyrka og dyrkbar mark som utgjør jordbruksarealer av meget høy nasjonal og regional verdi.

Vurdering

Jordvern

Den nasjonale jordvernstrategien ble strammet inn i 2021, og igjen i 2023. I dagens jordvernstrategi (2023) settes det mål om at nasjonal omdisponering av dyrka jord skal begrenses til under 2000 dekar per år. Dette er et ambisiøst mål som forutsetter at det utvises en svært restriktiv praksis for omdisponering av dyrka jord i arealplanleggingen.

Omdisponering av dyrka jord bør bare vurderes i tilfeller hvor samfunnsnyttene er svært stor og hvor det ikke foreligger realistiske alternativer til omdisponering. Hensynet til jordvern er også styrket i Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet fra 2025, som beskriver at «jordvern bør være et overordnet hensyn i arealplanleggingen».

Matjordplan

Forslaget om nydyrking av skogsarealer som kompensasjon for tapt matjord utgjør en interessekonflikt mellom natur og landbruk. Det er ikke gjort en interesseavveining av arealbruken, og dette er uheldig ettersom landbruksrealterte arealendringer allerede har en betydelig negativ innvirkning på flere truede arter.

Det er uheldig at det i reguleringsbestemmelsene er foreslått i § 2.11 Matjordplan at matjord i førsterekke skal prioriteres til «istandsetting av midlertidige bygge og anleggsområder, inkludert nedlagte veger».

Fylkeskommunen spiller inn at formålet med (ny) bruk av matjord skal være å legge til rette for fortsatt matproduksjon. Dersom jord flyttes, må det ikke bare angis hvor og hvordan den skal plasseres, men også sannsynliggjøres at den faktisk vil bli brukt til matproduksjon.

Samferdsel

Planforslaget berører de tre fylkesveier; fv. 152, Åsveien med gang- og sykkelvei, fv. 1368, Kråkstadveien og fv. 1370, Løkenveien. I L0- alternativet må Løkenveien heves en del, og det blir betydelige veifyllinger inn mot brua. I L1- alternativet senkes jernbanen sammenlignet med L0, og brua for Løkenveien kan senkes tilsvarende i forhold til terrenget, slik at veifyllingene i Løkenveien blir betydelig mindre.

Trafikale konsekvenser

Jernbanetiltaket vil ikke føre til endringer av trafikkmengdene eller vesentlige endringer av trafikkforholdene på fylkesveiene i ferdig situasjon. Trafikkavviklingen på fylkesveiene vil imidlertid påvirkes midlertidig under anleggsgjennomføringen.

For fylkeskommunen er det viktig at fylkesveiene blir minst mulig belastet med anleggstrafikk, og at trafiksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper ivaretas både i permanent situasjon og i anleggsperioden. Det er viktig at anleggstrafikk gjennom Ski sentrum

og nordfra på Kråkstadveien unngås, slik foreløpig planlagt avvikling av anleggstrafikken legger opp til.

Det er opplyst at prosjektet "Ny avgrening Østre linje" vurderer muligheten for å stenge Kråkstadveien og Løkenveien hver for seg i anleggsperioden. Dette innebærer at én vei holdes åpen mens den andre stenges og bygges, og omvendt. Hensikten er å unngå behov for midlertidige veier i forskjøyvne traséer under gjennomføringen. Dersom de to fylkesveiene kan stenges vekselvis i perioden det tar å bygge bru, vil man kunne unngå midlertidig beslag av dyrket mark til omkjøringsvei. I tillegg kan man redusere behovet for grunnstabiliserende tiltak, noe som samlet sett vil bidra til lavere kostnader og reduserte klimagassutslipp.

Av hensyn til trafikantene ønsker fylkeskommunen i utgangspunktet at både Løkenveien og Kråkstadveien holdes åpne i anleggsperioden. Midlertidig stenging vil påvirke både lokaltrafikk, nødetater og beredskapskjøretøy, kollektivtransport og skoletransport. En stenging vil gi mer trafikk i et allerede trafikalt belastet Ski, og kan medføre «lange» omveier for trafikantene.

Før fylkeskommunen kan ta endelig stilling til en slik løsning, må det gjennomføres en trafikkanalyse som dokumenterer konsekvensene i anleggsperioden for alle trafikantgrupper. Fylkeskommune vil med grunnlag i trafikkanalysen ved gjennomgang av byggeplan/faseplaner, ta en endelig vurdering av hvordan trafikken på Kråkstadveien og Løkenveien kan avvikles i byggeperioden. Det er derfor viktig at reguleringsplanen sikrer areal til midlertidige omkjøringsveier.

Dokumentasjonskrav - Teknisk plan - fylkesveier

Det må utarbeides en teknisk plan (detaljplan) for alle tiltak som berører fylkesveiene. Vi ber om at teknisk plan sendes til oss for gjennomsyn før planen sluttbehandles.

Før det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak på fylkesvei innenfor planområdet, må følgende dokumentasjon være fremlagt og godkjent:

- Byggeplan for tiltak på fylkesvei skal være godkjent av fylkeskommunen, i tråd med gjeldende tekniske krav og standarder.
- For tiltak som omfatter bruer eller andre bærende konstruksjoner, skal prosjekteringsmaterialet være kontrollert og teknisk godkjent av Vegdirektoratet, jf. vegnormal N400 Bruprosjektering, kapittel 2.

Dokumentasjonen skal vise at sikkerhet og teknisk standard er ivaretatt, og prosjekteringen er tilstrekkelig detaljert for korrekt utførelse og fremtidig forvaltning. Vi ber om at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene.

Eksisterende jernbanespor

Av planbeskrivelsen framgår det at denne planen ikke tar stilling til arealbruk på nedlagt bane på strekningen fra Drømtorp planovergang (Industriveien) til Ski stasjon. Øvrig strekning skal tilbakeføres til landbruksformål.

Det gamle jernbanesporet ligger sentralt i Ski, i et område med stort utviklingspotensial. I tråd med Regional plan for areal og transport og kommuneplanen for Nordre Follo, er det planlagt for høy utnyttelse av arealene nær stasjonen. Dagens Jernbane er en barriere og bruken av dette arealet vil ha vesentlig betydning for den videre byutviklingen.

Akershus fylkeskommune har nå igangsatt et planarbeid for fylkesvei 152. I tillegg pågår det planarbeid langs fv. 1371, Kjeppestadveien. Uten en tydelig avklaring av arealbruken for det gamle jernbanesporet, blir det utfordrende å utarbeide en helhetlig og sammenhengende plan for disse fylkesveiene. Vi skulle derfor gjerne sett at det gamle jernbanesporet ble vurdert som en del av dette planarbeidet, eller at det i nær framtid foretas en tydelig avklaring av arealbruken.

Nyere tids kulturminner - bygningsmiljø og landskap

Planforslaget berører kulturlandskapet ved Kråkstad middelalderkirkested, som er klassifisert av Riksantikvaren som kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA). Temautredning kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025) konkluderer med at tiltaket vil medføre alvorlig miljøskade i KULAområdet, og at både alternativ L0 og L1 samlet vurderes å ha stor negativ konsekvens for kulturarv. Rapporten peker samtidig på at senket linje (L1) gir noe lavere negativ konsekvens enn L0.

Akershus fylkeskommune anbefaler at rapportens vurderinger legges til grunn for den videre planleggingen, og at tiltakets detaljeringsnivå følges opp med særskilt vekt på landskapstilpasning, avbøtende tiltak og reduksjon av barrierevirkninger.

Det er foreslått to ulike alternativer for den delen av banen som krysser KULA-området Kråkstad kirkested, et alternativ L0 med spor tilnærmet på terrengnivå, og et alternativ L1 der sporet ligger dypere, for det meste i en skjæring. Gevinsten ved å legge sporet dypere er at de to fylkesvegbruene for Kråkstadveien og Løkenveien blir liggende lavere, og dermed vil oppleves som mindre dominerende i landskapet. På den annen side fører senket linje til dypere og bredere skjæringer og større masseoverskudd.

Fylkeskommunen deler bekymringen om at det vil ha en betydelig negativ effekt for oppfattelsen av kulturlandskapet dersom de to veiene må heves betydelig som følge av Bane Nors krav til fri høyde over sporet (ca. 6 meter fra skinnetopp til undersiden av brokonstruksjonen). Men vi er også bekymret for at en dypere og bredere skjæring vil gjøre at banen etter hvert fremstår som en visuell barriere i kulturlandskapet. Med dyp, bred skjæring vil det erfaringsmessig etablere seg et belte med busker og trær mellom den sonen der Bane Nor driver mekanisk vegetasjonsrydding langs sporet og der bonden pløyer åkeren, som etter hvert visuelt vil dele det åpne landskapsrommet i to.

Dersom man velger alternativ L1, lav linje, mener Fylkeskommunen at Bane Nor bør undersøke muligheten for å etablere skjæringene som tørrmur med krappere stigning enn hva man får til i løsmasser. Formålet må være å få et mindre tverrsnitt på skjæringen, så banen blir mindre synlig i kulturlandskapet og redusere tap av matjord. Mindre tverrsnitt på skjæringen vil dessuten minske masseoverskuddet noe.

Strømforsyningen er også viktig for inntrykket av banen i kulturlandskapet.

Kontaktledningsanlegget er planlagt av nyere type, med en egen 32 kv overføringsledning i toppen av hver enkelt kontaktledningsmast (autotrafosystemet). Systemhøyden blir nærmere ti meter, mot tidligere ca. 7,5 meter. For å minske energitapet blir overføringsledningene utført med et stort tverrsnitt, betydelig større enn den egentlige kontaktledningen. Dette krever igjen at man bruker kraftigere stolper, som regel H-profiler i galvanisert stål. Alt i alt blir dette mye mere synlig i landskapet enn det kontaktledningsanlegget som er på dagens Østre linje (se bildet fra Jærbanen under, som godt illustrerer forskjellen mellom gammelt og nytt kontaktledningsopplegg).



32 kv-ledningen kan imidlertid legges i kabel (dette gjøres for eksempel i forbindelse med tunneler). Fylkeskommunene vurderer at dette kan være et godt avbøtende tiltak innenfor KULA-området. Lavere kontaktledningsstolper, eventuelt også med en nettere utforming (mindre tverrsnitt), vil i betydelig grad mildne den negative virkningen av banen gjennom kulturlandskapet.

Fylkeskommunen mener KULA-området Kråkstad kirkested skal vises i plankartet som hensynssone c) landskap (H550), med følgende bestemmelse(r): «Innenfor hensynssonen tillates ikke høyere kontaktledningsmaster enn 7,5 meter (over skinnetopp).» Og dersom man velger L1: «Skjæring skal utføres som tørrmur med stigning 1:1 eller krappere.»

I plankartet er det vist en hensynssone H570_1 ved Nordre Frogner. Bestemmelser for hensynssonen mangler i planbestemmelsene §4.6. Under § 6.3 bør det være en rekkefølgebestemmelse om at antikvarisk dokumentasjon av bygningen som skal rives på Nordre Frogner (grisehuset) må være gjennomført før bygningen kan rives.

Automatisk fredete kulturminner - foreløpig uttalelse

Planområdet ligger i et kulturlandskap med høy tetthet av kulturminner. I forbindelse med varsel om oppstart i 2019 stilte fylkeskommunen krav om arkeologiske registreringer etter kulturminneloven (kulml.) § 9.

I perioden 2020–2022 ble det gjennomført omfattende registreringer. Registreringene resulterte i alt 45 automatisk fredete kulturminner, i tillegg til fire tidligere kjente kulturminner

Kulturminnene vitner om et kulturlandskap med stor tidsdybde, fra steinalder, bronsealder, jernalder og middelalder, med særlig tyngdepunkt i jernalder. De omfatter bosetningsspor, kokegroplokaliteter, gravfelt, rydningsrøys, dyrkingsspor, hulveger, veifar og andre aktivitetsområder.

Kulturminner som skal bevares (H730)

16 kulturminnelokaliteter kan helt eller delvis bevares innenfor hensynssone H730, se vedlegg for oversikt. Disse er nevnt under bestemmelse 4.7 Båndlegging etter lov om kulturminner (H730). I bestemmelsen står teksten delvis i kursiv og henviser til kulturminnelovens § 3. Fylkeskommunen er komfortabel med at dette er en retningslinje, da denne delen henviser til en eksisterende lovbestemmelse.

Etter ferdigstilt anlegg vil automatisk fredete kulturminner som skal bevares inngå i arealformål landbruk- skog eller dyrket mark. Det er positivt at reguleringsbestemmelsene pålegger sikring i anleggsfasen, herunder krav om midlertidige gjerder og begrensnings i bruk av anleggsveger (bestemmelsene 5.1.1 og 5.1.4). Imidlertid vil fylkeskommunen foreslå en mer presis ordlyd til de to bestemmelsene som omtaler automatisk fredete kulturminner (endring uthevet med fet skrift):

-5.1.4 Midlertidige bygge- og anleggsområde; skogbelte/viltkorridor (#2)

#3-1: Område med midlertidige anleggsveger, som båndlegges etter lov om kulturminner (H730). De midlertidige anleggsvegene skal bruke eksisterende vegger/atkomstveger. **Det tillates ingen tiltak innenfor bestemmelsesområdet. Området for midlertidig anleggsvei kan ikke utvides, forsterkes, oppgruses eller lignende».**

-5.1.1 Generelt

(...)Automatisk fredede kulturminner **regulert med H730, skal sikres med midlertidige gjerder i anleggsfasen. Utstrekning og utforming av sikring skal skje i samråd med regional kulturvernmyndighet.**

Fylkeskommunen vurderer det som at bestemmelsene, med foreslåtte presiseringer, vil være tilstrekkelige for å bevare og sikre kulturminnelokalitetene, under forutsetning av at kravene følges tett opp i anleggsperioden og i samråd med regional kulturvernmyndighet.

Alternativ A og B: Haga og Hagelund

I området Hagelund og Haga i Nordre Follo vurderes flere alternativer for ny avgrensning av Østre linje. Det gjelder høydealternativ L0 (ikke senket linje) og L1 (senket linje), samt

alternativ A og B, som begge omfatter ulike løsninger for faunapassasje og lokalveien Østensjøveien.

Alternativ A innebærer at Østensjøveien legges i en ny trase vest for eksisterende vei og under den planlagte jernbanebruen.

Alternativ B følger i hovedsak dagens trase, men legges noe lenger øst for det automatisk fredete kulturminnet H730_04 (gravfelt med ni kokegroper). Der veien krysser toglinjen er det foreslått en brukonstruksjon som også muliggjør etablering av en faunapassasje. Eksisterende trase av Østensjøveien skal i tillegg benyttes som anleggsvei (f_V10) og med et belte på hver side som er satt av som landbruk og #1 (midlertidig bygg og anlegg), som vil krysse kulturminnet H730_07 (ID 217422), et aktivitetsområde fra yngre steinalder/jernalder.

Fylkeskommunen understreker at dersom alternativ B velges, må bestemmelse 5.1.4 følges der anleggsveien krysser H730_07. Dette innebærer at området med midlertidig anleggsvei båndlegges etter kulturminneloven (H730), at eksisterende veilegeme skal benyttes, og ikke kan utvides. Videre må dette synliggjøres i plankartet gjennom en smalere trase (samsvarende med eksisterende utstrekning) enn det som i dag er markert, samt korrekt markering av bestemmelse #3-1 innenfor dette arealet (f_V10).

Når det gjelder de automatisk fredete kulturminnene i området, vurderes alternativ A som noe bedre, ettersom det gir større avstand til kulturminnene. Likevel anser fylkeskommunen at alternativ B trolig innebærer liten risiko og ikke vil være utilbørlig skjemmende for H730_04. For det automatisk fredete kulturminnet H730_07, vurderes det som at hensynet kan ivaretas tilfredsstillende, forutsatt at f_V10 smalnes der den krysser kulturminnet, i tråd med bestemmelsene 5.1.1 og 5.1.4 (#3-1).

Forslag til presisering i planbestemmelsene:

I alternativ B, under bestemmelsene for 3.3.5 Naturformål (N), bør hensynet til kulturminner innarbeides eksplisitt i forbindelse med skogplanting og hogst i viltkorridoren (N1):

N1: Området skal opparbeides som viltkorridor i tilknytning til faunapassasje. Det skal opparbeides skogbelte i bredder som framgår av plankartet. Det tillates ikke hogst som medfører hogstflater større enn to dekar. (...) **Hogst som planlegges innenfor områder merket H730 må ta hensyn til det fredete arealet, jf. kulturminnelovens. § 3, og gjennomføres i samråd med Akershus fylkeskommune.**

Temautredning for kulturarv og planforslaget

I temautredning for kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025) fremheves behovet for skadereduserende tiltak knyttet til automatisk fredete kulturminner, og spesielt i forhold til gravhauger og gravfelt, herunder midlertidig sikring i anleggsfasen og etablering av buffersoner og vegetasjonsskjermer. Dette er i tråd med reguleringsbestemmelsene, som pålegger sikring og tilrettelegging for kulturminner i anleggsfasen (bl.a. §§ 5.1.1 og 5.1.4).

Rapporten peker særskilt på gravminnene ved Vang (ID 274320), hvor den store gravrøysa (ID 274320-1, innenfor H730_09-1) i dag er sterkt utpløyd og sårbar. Som skadereduserende tiltak anbefales en overdekking med et ekstra lag matjord (20–30 cm), for å stabilisere og

bedre bevaringsforholdene. Tiltaket er omtalt som et mulig samarbeidsprosjekt mellom tiltakshaver og kulturminneforvaltningen, og fylkeskommunen legger til grunn at dette følges opp i gjennomføringen.

Et annet tiltak i temautredningen er utarbeidelsen av en skjøtsels- og tilretteleggingsplan, hvor både kunnskap fra arkeologiske undersøkelser og hensyn til kulturminnenes videre bevaring og formidling kan inngå. Fylkeskommunen støtter dette som et viktig virkemiddel for å styrke både sikring og allmenn tilgjengelighet til kulturhistoriske verdier.

Fylkeskommunen understreker at både skjøtsels- og tilretteleggingsplanen og de spesifikke tiltakene for gravminner, herunder gravrøysa på Vang, må integreres i miljøoppfølgingsplanen som vedlegges planforslaget. Dette vil være avgjørende for å sikre at skadeavbøtende tiltak gjennomføres i praksis og med nødvendig faglig oppfølging.

Reguleringsbestemmelser og tekst i kursiv

I henhold til forskrift om faglig ansvarsfordeling (Ansvarsforskriften) har fylkeskommunen myndighet etter kulturminneloven. § 8 første, andre og fjerde ledd til å tillate eller nekte inngrep i automatisk fredete kulturminner. Et dispensasjonsvedtak iht. kulturminneloven. § 8, 4. ledd kan ikke stå i kursiv, som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det er benyttet i bestemmelse 5.3 «Frigivelse av fredete kulturminner (#K)», men må fremgå som juridisk, bindende bestemmelse i ordinær skriftstil. Hvis ordlyden i fylkeskommunens vedtak ikke tas inn som en bestemmelse, er vedtak om dispensasjon ikke gyldige.

Kulturminner i konflikt med tiltaket (dispensasjon i henhold til kulturminnelovens § 8, 4. ledd)

I planforslaget vil 28 automatisk fredete kulturminner komme helt, eller delvis i konflikt med planens arealformål. Akershus fylkeskommune er innstilt på å fatte vedtak om dispensasjon etter kulturminnelovens § 8, 4. ledd for disse lokalitetene, med eller uten vilkår om arkeologisk utgravning, se vedlegg for fullstendig oversikt.

Kostnader til arkeologiske undersøkelser skal bekostes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10.

I planbestemmelsene er det gjort et skille på grunnlag av vilkår for de automatisk fredete kulturminnene som innvilges dispensasjon, i henhold til kulturminnelovens 8, 4. ledd. Dispensasjon uten videre vilkår er nevnt under bestemmelse 5.3, mens dispensasjoner med vilkår om arkeologisk utgravning, er omtalt under rekkefølgebestemmelse 6.1. Akershus fylkeskommune mener det er mer korrekt at bestemmelse 5.3 omhandler alle automatisk fredete kulturminner som omfattes av fylkeskommunens vedtak i henhold til kulturminnelovens § 8, 4. ledd. Imidlertid skal automatisk fredete kulturminner som gis dispensasjon med vilkår om arkeologisk undersøkelse, også henvises til i en rekkefølgebestemmelse.

Kulturhistorisk museum (KHM) er fylkeskommunens lovpålagte, faglige høringspart, jf. Ansvarsforskriften. Planen for ny avgrensning av Østre linje er omfattende, kompleks, og omfatter et stort antall automatisk fredete kulturminner av ulik karakter og datering. For å sikre et forsvarlig kunnskapsgrunnlag er det nødvendig at KHM gis tilstrekkelig tid til å foreta en helhetlig vurdering av de berørte kulturminnene.

Fylkeskommunens dispensasjonsvedtak etter kulturminneloven § 8, 4. ledd, kan først fattes når KHM har oversendt sine vurderinger og anbefalinger. Denne uttalelsen må derfor betraktes som foreløpig, og endelig uttalelse med vedtak vil bli ettersendt når KHM har gitt sin faglige tilrådning.

Fylkeskommunen vil ettersende endelig uttalelse vedrørende automatisk fredete kulturminner med vedtak om dispensasjon iht. Kulturminnelovens. § 8, 4. ledd når vi har mottatt den faglige tilrådingen fra kulturhistorisk museum. Fylkeskommunen vil da også be om at bestemmelser til knyttet til dispensasjon og gjennomføring av arkeologiske utgravninger innarbeides i planens bestemmelser punkt 5.3 og 6.1. Det er viktig å understreke at det utvalget av automatisk fredete kulturminner som nå er lagt opp til dispensasjon fra fredningsbestemmelsen, med eller uten vilkår om arkeologisk utgravning, jf. vedlegg er basert på foreløpige vurderinger. Det endelige utvalget kan bli justert når KHM har levert sine faglige tilrådninger.

Klima og miljø

Naturmangfold og vilt

I reguleringsplan for ny østre linje er det flere ulike løsninger som har noe varierende konsekvens for naturmangfoldet. L0 med alternativ B for faunakryssning er i konsekvensutredning for naturmangfold ansett å være den minst negative løsningen.

I utredning for naturmangfold foreslås skadereduserende tiltak med blant annet tunneller under jernbanen for amfibier. Dette er tenkt brukt der jernbanen deler funksjonsområdene, og vi anser dette som positive tiltak. Vi mener at det også bør vurderes å etablere småfaunapassasjer langs jernbanen flere steder for å avbøte på fragmentering av arealene.

Akershus fylkeskommune viser til naturavalen og Bane NORs egne mål om minst mulig negativ effekt for ytre miljø. På bakgrunn av dette, mener vi det bør innarbeides flere nye salamanderdammer og sikres nye funksjonsområder, utover den ene som er planlagt. Det bør også vurderes flytting av den verna eika i Løkkenveien. Om eika ikke kan flyttes, bør erstatningstrær etableres som en del av revegeteringen i området. Det bør også innarbeides erstatningsareal for den eldre furuskogen som går tapt i Kjølstadskogen.

Det går et svært viktig regionalt vilttrekk fra sør gjennom skogsbelte Hauger-Haglund, som i møte med bebyggelsen i Ski deler seg i nordøst og vestgående retning. Trekket er kartlagt for elg som er den arten med størst krav til å ha en korridor hvor den kan trekke. Gjennom å sikre trekkveier for denne arten vil man samtidig ivareta interessene for en lang rekke andre viltarter som f.eks. rådyr. Fylkeskommunen mener det er veldig bra at det er innarbeidet en løsning for å bevare dette viktige regionale vilttrekket. Løsning B for faunapassasje bør velges da dette sikrer denne overgangen på best mulig måte. Det er viktig å bevare den landskapsøkologiske funksjonen i området, også i byggefasen.

Arealnøytralitet

Nordre Follo kommune har planbestemmelser om arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i kommuneplan. Fylkeskommunen mener planbeskrivelsen for Østre linje mangler omtale av hvordan bestemmelser om arealregnskap, arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i

kommunen ivaretas. Det kan for eksempel være problematisk for Nordre Follo kommune dersom BaneNOR planlegger å erstatte tapt natur i en annen kommune. Dette vil stride mot planbestemmelsene i Nordre Follo.

Bærekraftsvurdering

Statlig plan for Østre linje vil ha store økonomiske, sosiale og miljømessige konsekvenser som følge av beslag av dyrka mark, påvirkning på og tap av kulturverdier, naturmangfold, friluftslivsinteresser og andre ikke-prissatte verdier.

Konsekvenser

Det er positivt med jernbane som miljøvennlig transporttilbud, og tiltak som gir bedre togtilbud på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig har bygging av jernbane store konsekvenser for miljø og samfunn. Follobanen har allerede satt varige spor i kulturlandskapet og fått negative konsekvenser for friluftsliv og vilttrekk nord for Ski. Sumvirkningene av eksisterende og planlagte inngrep i natur og kulturlandskap rundt Ski forsterker nødvendigheten av avbøtende og kompenserende tiltak for å redusere synlighet og barriereeffekt av den nye jernbanelinja.

Økonomiske konsekvenser

Saken har ikke økonomiske konsekvenser.

Vedtaksmyndighet

Beslutningen treffes med hjemmel i reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget i Akershus og tildeling av innstillingsrett, punkt 3.1.3 e.

Vedlegg:

- 1 Forslag til statlig reguleringsplan for ny avgreining av østre linje mellom Ski stasjon og Kråkstad stasjon - Utleggelse til høring og offentlig ettersyn
- 2 Bane Nor - Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje
- 3 Planbeskrivelse statlig plan
- 4 Planbestemmelser statlig plan
- 5 Plankart



Dato: 24.09.2025

Notat

Innspill fra klima og miljø – Ny avgreining østre linje

Naturmangfold og vilt

Vi har en pågående naturkrise globalt og nasjonalt. Tap av naturmangfold er den største miljøutfordringen verden står ovenfor sammen med klimaendringene. FNs naturpanel slår fast at vår arealbruk er den viktigste trusselen mot det biologiske mangfoldet og biosfæren. Gjennom FNs naturavtale vedtatt desember 2022, har Norge forpliktet seg til å stanse og reversere tap av natur, og gi oss mer natur innen 2030. Dette forplikter Bane NOR som bør legge naturavtalen til grunn for sitt plan- og utbyggingsarbeid.

I planbeskrivelsens kap. 1.3 Bane NORs miljøambisjoner for utbyggingsprosjekter skriver Bane NOR at de har som mål å finne løsninger som medfører minst mulig negative konsekvenser for det ytre miljø. Dette omfatter blant annet å fremme stedegen natur, redusere tap av naturverdier og fremme klima- og miljømål i prosjekter.

I reguleringsplan for ny østre linje er det flere ulike løsninger som har noe varierende konsekvens for naturmangfoldet. L0 med alternativ B for faunakryssning er i konsekvensutredning for naturmangfold ansett å være den minst negative løsningen.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil føre til felling av et eiketre, hogst av 1/3 av den eldre barskogen i naturtypelokaliteten Kjøstadskogen. Tre funksjonsområder for salamander med funksjons- og overvintringsarealer ødelegges også helt eller delvis. Noen av alternativene kan også medføre fare for at fugl kolliderer i bro over Østensjøbekken.

Bane NOR skriver i prosjektbeskrivelsen at dersom det ikke er mulig å unngå inngrep, vil det fokuseres på avbøtende og restaurerende tiltak, og eventuelt etablering av kompensasjonsområder dersom det ikke er mulig å unngå at verdifulle områder går tapt. Reguleringsplanen som er på høring, omfatter bestemmelser om etablering av faunapassasje (Haga) og en ny salamanderdam på Kjøstad.

I utredning for naturmangfold foreslås skadereduserende tiltak med blant annet tunneller under jernbanen for amfibier. Dette er tenkt brukt der jernbanen deler funksjonsområdene, og vi anser dette som positive tiltak. Vi mener at det også bør vurderes å etablere småfaunapassasjer langs jernbanen flere steder for å avbøte på fragmentering av arealene. Her anbefales veiledning fra Svenske Trafikverket som benytter dette i sine byggeprosjekter (<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1389792/FULLTEXT01.pdf>)

Akershus fylkeskommune viser til naturavalen og Bane NORs egne mål om minst mulig negativ effekt for ytre miljø. På bakgrunn av dette, mener vi det bør innarbeides flere nye salamanderdammer og sikres nye funksjonsområder, utover den ene som er planlagt. Det bør også vurderes flytting av den

verna eika i Løkkenveien (<https://nordiccrane.com/no/flyttet-eiketre-pa-100-tonn/nyheter/>). Om eika ikke kan flyttes, bør erstatningstrær etableres som en del av revegeteringen i området. Det bør også innarbeides erstatningsareal for den eldre furuskogen som går tapt i Kjølstadskogen.

Det går et svært viktig regionalt vilttrekk fra sør gjennom skogsbelte Hauger-Haglund, som i møte med bebyggelsen i Ski deler seg i nordøst og vestgående retning. Trekket er kartlagt for elg som er den arten med størst krav til å ha en korridor hvor den kan trekke. Gjennom å sikre trekkveier for denne arten vil man samtidig ivareta interessene for en lang rekke andre viltarter som feks rådyr. Fylkeskommunen mener det er veldig bra at det er innarbeidet en løsning for å bevare dette viktige regionale vilttrekket. Løsning B for faunapassasje bør velges da dette sikrer denne overgangen på best mulig måte. Det er viktig å bevare den landskapsøkologiske funksjonen i området, også i byggefasen.

Videre må vi påpeke en klar utfordring som vi ikke kan se er tilstrekkelig vurdert av Bane NOR, knyttet til det videre vestre vilttrekket som i dag går over tunellen sør for Ski stasjon (Kjølstadhøgda). Dette vilttrekket stenges helt med den nye traseen på nye østre linje. På grunn av denne stengselen, vil den naturlige trekkveien for viltet gå i boligfeltet i nord for så å trekke vestover langs Søndre Tverrvei. Dette er en veistrekning som allerede er belastet med mye viltpåkjørsler, og vi vil påpeke at å legge en ny naturlig trekkvei gjennom boligfeltet også vurderes som svært uheldig. Om viltet er ment å gå «rundt» Kjølstad gård på sørsiden mener fylkeskommunen at det må etableres ledende viltgjerder. Vi kan ikke se at dette har vært utredet av BaneNOR.

Arealnøytralitet

Nordre Follo kommune er en foregangskommune i arbeidet med arealnøytralitet, og en pilotkommune i prosjekt om utvikling av regionalt kartbasert arealregnskap i samarbeid med fylkeskommunene i Akershus, Buskerud og Østfold. Kommunen har planbestemmelser om arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i kommuneplan. Fylkeskommunen mener planbeskrivelsen for Østre linje mangler omtale av hvordan bestemmelser om arealregnskap, arealnøytralitet og økologisk kompensasjon i kommunen ivaretas. Det kan for eksempel være problematisk for Nordre Follo kommune dersom BaneNOR planlegger å erstatte tapt natur i en annen kommune. Dette vil stride mot planbestemmelsene i Nordre Follo. Fylkeskommunen savner en beskrivelse av hvordan økologisk kompensasjon er ivaretatt.

Fra Nordre Follo kommuneplan, § 18.4 Økologisk kompensasjon Dersom en reguleringsplan tillater at natur eller et områdes økologiske funksjon går tapt i strid med prinsippet i § 16.6 Arealnøytralitet, skal tiltakshaver yte en økologisk kompensasjon for tapet tiltaket medfører. Økologisk kompensasjon fastsettes av kommunen, og ytes enten som erstatningsareal eller som et økonomisk bidrag til restaureringsprosjekter.

Vann

Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027, med tilhørende planretningslinjer, legger føringer for forvaltningen av vannet. Vannet er delt inn i vannforekomster med konkrete miljømål fastsatt i vannforvaltningsplanen, i tråd med vannforskriftens §§ 4-7. Det generelle målet er at alle vannforekomster skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand og at dagens tilstand ikke skal forringes.

I temautredningen for vannmiljø fremgår det at tiltaket vil berøre flere vannforekomster. Kråkstadelva (003-131-R), Kråkstadelva bekkefelt (003-132-R) og Østensjøvann (005-5681-L) er klassifisert med moderat økologisk tilstand, mens Skibekken/Finstadbekken (005-69-R) har svært

dårlig økologisk tilstand. Den kjemiske tilstanden er god i Kråkstadelva og Østensjøvann, mens det ikke foreligger klassifisering for Kråkstadelva bekkefelt og Skibekken/Finstadbekken.

Fylkeskommunen vurderer det som positivt at Kråkstadelva bekkefelt og Skibekken/Finstadbekken skal krysses med bro. Dette er i tråd med føringene i den regionale vannforvaltningsplanen, hvor det understrekes at elver og bekker som hovedregel ikke skal lukkes og skal bevares så nært sin naturlige tilstand som mulig. Det opplyses om at eksisterende kulvert ved Kråkstadselva skal byttes ut. Fylkeskommunen understreker behovet for at ny kulvert utformes slik at den ikke utgjør et vandringshinder for akvatiske organismer.

Bane NOR vurderer at avstanden mellom massedeponiene og de berørte resipientene er tilstrekkelig til å forhindre negativ påvirkning, og at tiltaket derfor ikke forventes å medføre vesentlige konsekvenser for vannmiljøet verken i anleggs- eller driftsfasen. Fylkeskommunen vil presisere at dette nødvendigvis ikke stemmer, ettersom masselagrene er lokalisert i nedslagsfeltet til Skibekken. Sikring av overvann og effektiv håndtering av avrenning fra massedeponiene er viktig for å forhindre ytterligere belastning på Skibekken, som allerede er utsatt for betydelig påvirkning.

Det opplyses om at det skal gjennomføres erosjonssikring i Kråkstadelva bekkefelt og Kråkstadelva. Akershus fylkeskommune mener det er viktig at erosjonssikringen gjennomføres på en måte som ivaretar hydromorfologi og biotoptyper i både anleggs- og driftsfasen, og at tiltaket ikke medfører spredning av fremmede arter.

Fylkeskommunen støtter forslaget om at det skal utarbeides et overvåkingsprogram for vannmiljøet som omfatter før-, under- og etterundersøkelser av berørte resipienter, inkludert fisk. Vi minner om at tiltak i vassdrag skal oversendes Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for avklaring etter vannressursloven. Tiltak som ikke er konsesjonspliktig, skal vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Fylkeskommunen er myndighet for fysiske tiltak i vassdrag for strekninger uten anadrom fisk eller kreps. Mer informasjon og søknadsskjema finnes på www.afk.no. Inngrep i kantsonen skal avklares med Statsforvalteren, jf. vannressursloven §11 om kantvegetasjon.

Kristine Skaiaa Born
Seniorrådgiver

Til
Diana Hansen

PKKM plan

Kopi



Dato: 17.09.2025

Notat

Innspill fra samferdsel - Nordre Follo og Ås kommuner - Reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje.

Samferdsel

Planforslaget berører de tre fylkesveier; fv. 152, Åsveien med gang- og sykkelvei, fv. 1368, Kråkstadveien og fv. 1370, Løkenveien. Ny avgreining Østre linje krysser i jernbanebru over Åsveien. Kråkstadveien og Løkenveien beholder dagens trasé og krysser i ny bru over jernbanen. I L0-alternativet må Løkenveien heves en del, og det blir betydelige veifyllinger inn mot brua. I L1-alternativet senkes jernbanen sammenlignet med L0, og brua for Løkenveien kan senkes tilsvarende i forhold til terrenget, slik at veifyllingene i Løkenveien blir betydelig mindre

Trafikale konsekvenser

Jernbanetiltaket vil ikke føre til endringer av trafikkmengdene eller vesentlige endringer av trafikforholdene på fylkesveiene i ferdig situasjon. Trafikkavviklingen på fylkesveiene vil imidlertid påvirkes midlertidig under anleggsgjennomføringen.

Høringsdokumentene beskriver at det er lagt stor vekt på å redusere belastningen på lokalveinettet ved massehåndtering i forbindelse med den nye avgreiningen av Østfoldbanens Østre linje. For å ivareta trafiksikkerheten og minimere miljøpåvirkningen, skal tungtransport i størst mulig grad benytte det overordnede veinettet. Lokaliseringen av masselager og mottak er valgt ut fra kriterier som god tilgjengelighet, kort transportavstand og lav risiko for konflikt med eksisterende trafikk. Dette legger til rette for effektiv logistikk og bidrar til reduserte klimagassutslipp.

For fylkeskommunen er det viktig at fylkesveiene blir minst mulig belastet med anleggstrafikk, og at trafiksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikanter ivaretas både i permanent situasjon og i anleggsperioden. Det er viktig at anleggstrafikk gjennom Ski sentrum og nordfra på Kråkstadveien unngås, slik foreløpig planlagt avvikling av anleggstrafikken legger opp til.

Det er opplyst at prosjektet "Ny avgreining Østre linje" vurderer muligheten for å stenge Kråkstadveien og Løkenveien hver for seg i anleggsperioden. Dette innebærer at én vei holdes åpen mens den andre stenges og bygges, og omvendt. Hensikten er å unngå behov for midlertidige veier i forskjøvne traséer under gjennomføringen. Dersom de to fylkesveiene kan stenges vekselvis i perioden det tar å bygge bru, vil man kunne unngå midlertidig beslag av dyrket mark til omkjøringsvei. I tillegg kan man redusere behovet for grunnstabiliserende tiltak, noe som samlet sett vil bidra til lavere kostnader og reduserte klimagassutslipp.

Av hensyn til trafikantene ønsker fylkeskommunen i utgangspunktet at både Løkenveien og Kråkstadveien holdes åpne i anleggsperioden. Midlertidig stenging vil påvirke både lokaltrafikk,

nødetater og beredskapskjøretøy, kollektivtransport og skoletransport. En stenging vil gi mer trafikk i et allerede trafikalt belastet Ski, og kan medføre «lange» omveier for trafikantene.

Før fylkeskommunen kan ta endelig stilling til en slik løsning, må det gjennomføres en trafikkanalyse som dokumenterer konsekvensene i anleggsperioden for alle trafikantgrupper. Fylkeskommune vil med grunnlag i trafikkanalysen ved gjennomgang av byggeplan/faseplaner, ta en endelig vurdering av hvordan trafikken på Kråkstadveien og Løkenveien kan avvikles i byggeperioden. Det er derfor viktig at reguleringsplanen sikrer areal til midlertidige omkjøringsveier.

Vi har tidligere gitt tilbakemelding på plassering og utforming av midlertidige og permanente avkjørsler og anleggsveier som berører fylkesvei (tegninger datert 15.01.2021). Eventuelle endinger i dette planforslaget, forutsetter vi innarbeides i reviderte tegninger og sendes oss til gjennomsyn, jf. avsnitt under.

Dokumentasjonskrav - Teknisk plan - fylkesveier

Det må utarbeides en teknisk plan (detaljplan) for alle tiltak som berører fylkesveiene. Vi ber om at teknisk plan sendes til oss for gjennomsyn før planen sluttbehandles. Dette er viktig for å sikre at tiltakene følger kravene i vegnormalene, og at reguleringsplanen har avsatt tilstrekkelig areal. Vi viser til tidligere dialog og våre tilbakemeldinger på de foreløpige tegningene (tegninger datert 15.01.2021).

Før det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak på fylkesvei innenfor planområdet, må følgende dokumentasjon være fremlagt og godkjent:

- Byggeplan for tiltak på fylkesvei skal være godkjent av fylkeskommunen, i tråd med gjeldende tekniske krav og standarder.
- For tiltak som omfatter bruer eller andre bærende konstruksjoner, skal prosjekteringsmaterialet være kontrollert og teknisk godkjent av Vegdirektoratet, jf. vegnormal N400 Bruprosjektering, kapittel 2.

Dokumentasjonen skal vise at sikkerhet og teknisk standard er ivaretatt, og prosjekteringen er tilstrekkelig detaljert for korrekt utførelse og fremtidig forvaltning. Vi ber om at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene.

Eksisterende jernbanespor

Av planbeskrivelsen framgår det at denne planen ikke tar stilling til arealbruk på nedlagt bane på strekningen fra Drømtorp planovergang (Industriveien) til Ski stasjon. Øvrig strekning skal tilbakeføres til landbruksformål.

Det gamle jernbanesporet ligger sentralt i Ski, i et område med stort utviklingspotensial. I tråd med Regional plan for areal og transport og kommuneplanen for Nordre Follo, er det planlagt for høy utnyttelse av arealene nær stasjonen. Dagens Jernbane er en barriere og bruken av dette arealet vil ha vesentlig betydning for den videre byutviklingen.

Akershus fylkeskommune har nå igangsatt et planarbeid for fylkesvei 152, Åsveien, på strekningen fra fv. 154, Søndre Tverrvei til fv. 1373, Sanderveien. I tillegg pågår det planarbeid langs fv. 1371, Kjeppestadveien. Uten en tydelig avklaring av arealbruken for det gamle jernbanesporet, blir det utfordrende å utarbeide en helhetlig og sammenhengende plan for Åsveien (tilrettelegge for gående

og syklende, overvannshåndtering mv) og Kjeppestadveien. Vi skulle derfor gjerne sett at det gamle jernbanesporet ble vurdert som en del av dette planarbeidet, eller at det i nær framtid foretas en tydelig avklaring av arealbruken.

Karin Andersen

Senioringeniør

Til

Diana Hansen

PKKM plan

Kopi



Dato: 16.09.2025

Notat

Nordre Follo og Ås kommuner - Reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje - Offentlig ettersyn - Bygningsmiljø og landskap

Planforslaget berører kulturlandskapet ved Kråkstad middelalderkirkested, som er klassifisert av Riksantikvaren som kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA). Temautredning kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025) konkluderer med at tiltaket vil medføre alvorlig miljøskade i KULA-området, og at både alternativ L0 og L1 samlet vurderes å ha stor negativ konsekvens for kulturarv. Rapporten peker samtidig på at senket linje (L1) gir noe lavere negativ konsekvens enn L0.

Akershus fylkeskommune anbefaler at rapportens vurderinger legges til grunn for den videre planleggingen, og at tiltakets detaljeringsnivå følges opp med særskilt vekt på landskapstilpasning, avbøtende tiltak og reduksjon av barrierevirkninger.

Det er foreslått to ulike alternativer for den delen av banen som krysser KULA-området Kråkstad kirkested, et alternativ L0 med spor tilnærmet på terrengnivå, og et alternativ L1 der sporet ligger dypere, for det meste i en skjæring. Gevinsten ved å legge sporet dypere er at de to fylkesvegbruene for Kråkstadveien og Løkenveien blir liggende lavere, og dermed vil oppleves som mindre dominerende i landskapet. På den annen side fører senket linje til dypere og bredere skjæringer og større masseoverskudd.

Fylkeskommunen deler bekymringen om at det vil ha en betydelig negativ effekt for oppfattelsen av kulturlandskapet dersom de to veiene må heves betydelig som følge av Bane Nors krav til fri høyde over sporet (ca. 6 meter fra skinnetopp til undersiden av brokonstruksjonen). Men vi er også bekymret for at en dypere og bredere skjæring vil gjøre at banen etter hvert fremstår som en visuell barriere i kulturlandskapet. Med dyp, bred skjæring vil det erfaringsmessig etablere seg et belte med busker og trær mellom den sonen der Bane Nor driver mekanisk vegetasjonsrydding langs sporet og der bonden pløyer åkeren. En «grønn pølse» med større busker og trær vil etter hvert dele det åpne landskapsrommet i to.

Dersom man velger alternativ L1, lav linje, mener Fylkeskommunen at Bane Nor bør undersøke muligheten for å etablere skjæringene som tørrmur med krappere stigning enn hva man får til i løsmasser. Formålet må være å få et mindre tverrsnitt på skjæringen, så banen blir mindre synlig i kulturlandskapet. Tørrmur kan også forebygge at det etablerer seg en «grønn pølse» med uønsket vegetasjon langs kanten av skjæringen. Mindre tverrsnitt på skjæringen vil dessuten minske masseoverskuddet noe.

Vel så viktig for inntrykket av banen i kulturlandskapet er strømforsyningen. Togene får strøm til fremdrift fra en kontaktledning (kjøretråd) med 16.000 volt lavfrekvent vekselstrøm over sporet. Kontaktledningsanlegget er planlagt av nyere type, med en egen 32 kv overføringsledning i toppen av hver enkelt kontaktledningsmast (autotrafosystemet). Systemhøyden blir nærmere ti meter, mot tidligere ca 7.5 meter. For å minske energitapet bli overføringsledningene utført med et stort tverrsnitt, betydelig større enn den egentlige kontaktledningen. Dette krever igjen at man bruker

kraftigere stolper, som regel H-profiler i galvanisert stål. Alt i alt blir dette mye mere synlig i landskapet enn det kontaktledningsanlegget som er på dagens Østre linje (se bildet fra Jærbanen under, som godt illustrerer forskjellen mellom gammelt og nytt kontaktledningsopplegg).



32 kv-ledningen kan imidlertid legges i kabel (dette gjøres for eksempel i forbindelse med tunneler). Fylkeskommunene vurderer at dette kan være et godt avbøtende tiltak innenfor KULA-området. Lavere kontaktledningsstolper, eventuelt også med en nettere utforming (mindre tverrsnitt), vil i betydelig grad mildne den negative virkningen av banen gjennom kulturlandskapet.

Fylkeskommunen mener KULA-området Kråkstad kirkested skal vises i plankartet som hensynssone c) landskap (H550), med følgende bestemmelse(r): «Innenfor hensynssonen tillates ikke høyere kontaktledningsmaster enn 7,5 meter (over skinnetopp).» Og dersom man velger L1: «Skjæringer skal utføres som tørrmur med stigning 1:1 eller krappere.»

I plankartet er det vist en hensynssone H570_1 ved Nordre Frogner. Bestemmelser for hensynssonen mangler i planbestemmelsene §4.6. Under § 6.3 bør det være en rekkefølgebestemmelse om at antikvarisk dokumentasjon av bygningen som skal rives på Nordre Frogner (grisehuset) må være gjennomført før bygningen kan rives.

Trygve Peder Figenbaum

Rådgiver

Til
Diana Hansen

PKKM plan

Kopi



Dato: 24.09.2025

Notat

Innspill arkeologi-Reguleringsplan ny avgrening Østre linje- Offentlig ettersyn

Automatisk fredete kulturminner, foreløpig uttalelse

Planområdet ligger i et gammelt kulturlandskap med svært høy tetthet av kulturminner. I forbindelse med varsel om oppstart i 2019 stilte fylkeskommunen krav om arkeologiske registreringer etter kulturminneloven (kulml.) § 9.

I perioden 2020–2022 ble det gjennomført omfattende registreringer. Det ble benyttet en kombinasjon av georadar, overflater registrering, prøvestikking og maskinell sjakting. Registreringene resulterte i alt 45 automatisk fredete kulturminner, i tillegg til fire tidligere kjente kulturminner. Lokalitetene er i hovedsak ikke synlige kulturminner avdekket i dyrket mark ved sjakting. Det er også påvist flere lokaliteter med synlige kulturminner i skogsområdene og i randsonene mellom innmark og utmark.

Kulturminnene vitner om et kulturlandskap med stor tidsdybde, fra steinalder, bronsealder, jernalder og middelalder, med særlig tyngdepunkt i jernalder. De omfatter bosetningsspor, kokegroplokaliteter, gravfelt, rydningsrøyser, dyrkingsspor, hulveger, veifar og andre aktivitetsområder. Planområdet spiller således et kulturhistorisk viktig og komplekst landskap.

Kulturminner som skal bevares (H730)

16 lokaliteter kan helt eller delvis bevares videre innenfor hensynssone H730. Disse er nevnt under bestemmelse 4.7 Båndlegging etter lov om kulturminner (H730). I bestemmelsen står teksten delvis i kursiv og henviser til kulml. § 3. Fylkeskommunen er komfortabel med at dette er en retningslinje, da denne delen henviser til en eksisterende lovbestemmelse. Følgende automatisk fredete kulturminner er foreslått til bevaring innenfor planen:

Påskrift på plankartet	Kulturminne-ID	Gård (gnr/bnr.)
H730_04	61795	Haga (66/1)
H730_05	79502	Østre Kjølstad (63/1)
H730_06	217068	Østensjø (69/1)
H730_07	217422	Haga (66/1)
H730_08	274294	Nordre Frogner (2/3)

H730_09-1	274320	Vang (5/1)
H730_09-2	274320	Vang (5/1)
H730_10	274333	Nordre Frogner (2/3)
H730_11	274343	Midtre Frogner (2/2)
H730_13	274399	Hagelund (66/2)
H730_14	274418	Nordre Kjølstad (65/1)
H730_16	274426	Nordre Frogner (2/3)
H730_18	274671	Nordre Frogner (2/3)
H730_21	290037	Østre Kjølstad (63/1)
H730_22	276697	Vang (5/1)
H730_24	296290	Vang (5/1)

Etter ferdigstilt anlegg vil automatisk fredete kulturminner som skal bevares inngå i arealformål landbruk- skog eller dyrket mark. Det er positivt at reguleringsbestemmelsene pålegger sikring i anleggsfasen, herunder krav om midlertidige gjerder og begrensning i bruk av anleggsveger (bestemmelsene 5.1.1 og 5.1.4). Imidlertid vil fylkeskommunen foreslå en mer presis ordlyd til de to bestemmelsene som omtaler automatisk fredete kulturminner, f. Eks (endring uthevet med fet skrift):

-5.1.4 Midlertidige bygge- og anleggsområde; skogbelte/viltkorridor (#2)

#3-1: Område med midlertidige anleggsveger, som båndlegges etter lov om kulturminner (H730). De midlertidige anleggsvegene skal bruke eksisterende veger/atkomstveger. **Det tillates ingen tiltak innenfor bestemmelsesområdet. Området for midlertidig anleggsvei kan ikke utvides, forsterkes, oppgruses eller lignende».**

-5.1.1 Generelt

(...)Automatisk fredede kulturminner **regulert med H730, skal sikres med midlertidige gjerder i anleggsfasen. Utstrekning og utforming av sikring skal skje i samråd med regional kulturvernmyndighet.**

Fylkeskommunen vurderer det som at bestemmelsene, med foreslåtte presiseringer, vil være tilstrekkelige for å bevare og sikre kulturminnelokalitetene, under forutsetning av at kravene følges tett opp i anleggsperioden og i samråd med regional kulturminnemyndighet.

Alternativ A og B: Haga og Hagelund

I området Hagelund og Haga i Nordre Follo vurderes flere alternativer for ny avgrensning av Østre linje. Det gjelder høydealternativ L0 (ikke senket linje) og L1 (senket linje), samt alternativ A og B, som begge omfatter ulike løsninger for faunapassasje og lokalveien Østensjøveien.

Alternativ A innebærer at Østensjøveien legges i en ny trase vest for eksisterende vei og under den planlagte jernbanebruen.

Alternativ B følger i hovedsak dagens trase, men legges noe lenger øst for det automatisk fredete kulturminnet H730_04 (gravfelt med ni kokegroper). Der veien krysser toglinjen er det foreslått en brukonstruksjon som også muliggjør etablering av en faunapassasje. Eksisterende trase av Østensjøveien skal i tillegg benyttes som anleggsvei (f_V10) og med et belte på hver side som er satt av som landbruk og #1 (midlertidig bygg og anlegg), som vil krysse kulturminnet H730_07 (ID 217422), et aktivitetsområde fra yngre steinalder/jernalder.

Fylkeskommunen understreker at dersom alternativ B velges, må bestemmelse 5.1.4 følges der anleggsveien krysser H730_07. Dette innebærer at området med midlertidig anleggsvei båndlegges etter kulturminneloven (H730), at eksisterende veilegeme skal benyttes, og ikke kan utvides. Videre må dette synliggjøres i plankartet gjennom en smalere trase (samsvarende med eksisterende utstrekning) enn det som i dag er markert, samt korrekt markering av bestemmelse #3-1 innenfor dette arealet (f_V10).

Når det gjelder de automatisk fredete kulturminnene i området, vurderes **alternativ A** som noe bedre, ettersom det gir større avstand til kulturminnene. Likevel anser fylkeskommunen at **alternativ B** trolig innebærer liten risiko og ikke vil være utilbørlig skjemmende for H730_04. Begrunnelsen er at gravfeltet ligger noe høyere i terrenget, og at flytting av Østensjøveien mot øst gir større avstand til kulturminnet. For det automatisk fredete kulturminnet H730_07, vurderes det som at hensynet kan ivaretas tilfredsstillende, forutsatt at f_V10 smalnes der den krysser kulturminnet, i tråd med bestemmelsene 5.1.1 og 5.1.4 (#3-1).

Forslag til presisering i planbestemmelsene:

I alternativ B, under bestemmelsene for **3.3.5 Naturformål (N)**, bør hensynet til kulturminner innarbeides eksplisitt i forbindelse med skogplanting og hogst i viltkorridoren (N1):

N1: Området skal opparbeides som viltkorridor i tilknytning til faunapassasje. Det skal opparbeides skogbelte i bredder som framgår av plankartet. Det tillates ikke hogst som medfører hogstflater større enn to dekar. (...) **Hogst som planlegges innenfor områder merket H730 må ta hensyn til det fredete arealet, jf. kml. § 3, og gjennomføres i samråd med Akershus fylkeskommune.**

Temautredning for kulturarv og planforslaget

I temautredning for kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025) fremheves behovet for skadereduserende tiltak knyttet til automatisk fredete kulturminner, og spesielt i forhold til gravhauger og gravfelt, herunder midlertidig sikring i anleggsfasen og etablering av buffersoner og vegetasjonsskjermer. Dette er i tråd med reguleringsbestemmelsene, som pålegger sikring og tilrettelegging for kulturminner i anleggsfasen (bl.a. §§ 5.1.1 og 5.1.4).

Rapporten peker særskilt på gravminnene ved Vang (ID 274320), hvor den store gravrøysa (ID 274320-1, innenfor H730_09-1) i dag er sterkt utpløyd og sårbar. Som skadereduserende tiltak anbefales en overdekking med et ekstra lag matjord (20–30 cm), for å stabilisere og bedre bevaringsforholdene. Tiltaket er omtalt som et mulig samarbeidsprosjekt mellom tiltakshaver og kulturminneforvaltningen, og fylkeskommunen legger til grunn at dette følges opp i gjennomføringen.

Et annet tiltak i temautredningen er utarbeidelsen av en skjøtels- og tilretteleggingsplan, hvor både kunnskap fra arkeologiske undersøkelser og hensyn til kulturminnenes videre bevaring og formidling kan inngå. Fylkeskommunen støtter dette som et viktig virkemiddel for å styrke både sikring og allmenn tilgjengelighet til kulturhistoriske verdier.

Fylkeskommunen understreker at både skjøtels- og tilretteleggingsplanen og de spesifikke tiltakene for gravminner, herunder gravrøysa på Vang, må integreres i miljøoppfølgingsplanen som vedlegges planforslaget. Dette vil være avgjørende for å sikre at skadeavbøtende tiltak gjennomføres i praksis og med nødvendig faglig oppfølging.

Reguleringsbestemmelser og tekst i kursiv

I henhold forskrift om faglig ansvarsfordeling (Ansvarsforskriften) har fylkeskommunen myndighet etter kulml. § 8 første, andre og fjerde ledd til å tillate eller nekte inngrep i automatisk fredete kulturminner. Et dispensasjonsvedtak iht. Kulml. § 8, 4. ledd kan ikke stå i kursiv, som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det er benyttet i bestemmelse 5.3 «Frigivelse av fredete kulturminner (#K)»), men må fremgå som juridisk, bindende bestemmelse i ordinær skriftstil. Hvis ordlyden i fylkeskommunens vedtak ikke tas inn som en bestemmelse, er vedtak om dispensasjon ikke gyldige.

Kulturminner i konflikt med tiltaket (dispensasjon iht. kulml. § 8, 4. ledd)

I planforslaget vil 28 automatisk fredete kulturminner komme helt, eller delvis i konflikt med planens arealformål. Akershus fylkeskommune er innstilt på å fatte vedtak om dispensasjon etter kulml. § 8, 4. ledd for disse lokalitetene, med eller uten vilkår om arkeologisk utgravning.

I planforslaget er det gjort et skille på grunnlag av vilkår for de automatisk fredete kulturminnene som innvilges dispensasjon, iht. kulml. § 8, 4. ledd. Dispensasjon uten videre vilkår er nevnt under bestemmelse 5.3, mens dispensasjoner med vilkår om arkeologisk utgravning, er under rekkefølgebestemmelse 6.1. Akershus fylkeskommune mener det er mer korrekt at det kun fattes ett vedtak iht. kulml. § 8, 4. ledd, i en bestemmelse som gjelder for alle automatisk fredete kulturminner innenfor planen. Imidlertid skal automatisk fredete kulturminner som gis dispensasjon med vilkår om arkeologisk undersøkelse, også henvises til i en rekkefølgebestemmelse. Fylkeskommunen vil i sitt vedtak be om at følgende tekst tas inn i 5.3:

5.3. Dispensasjon fra automatisk fredning, jf. Kulml. § 3

Følgende automatisk fredete kulturminner er innvilget dispensasjon iht. kulml. § 8, 4. ledd, med og uten vilkår om arkeologisk undersøkelse:

Påskrift på plankartet	Kulturminne-ID	Gård (gnr./bnr.)	Vilkår
#K02	274412	Nordre Halstad (138/2)	Uten vilkår
#K04	274339	Nordre Kjølstad (65/1)	Uten vilkår
#K06	275476	Østre Kjølstad (63/1)	Uten vilkår
#K09	274318	Nordre Kjølstad (65/1)	Uten vilkår
#K17	274431	Nordre Frogner (2/3)	Uten vilkår
#K20	274908	Nordre Frogner (2/3)	Uten vilkår
#K21	274461	Nordre Frogner (2/3)	Uten vilkår
#K23	274343	Midtre Frogner (2/2)	Uten vilkår
#K24	274439	Søndre Løken (4/1)	Uten vilkår
#K26	274337	Søndre Løken (4/1)	Uten vilkår
#K29	274676	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K30	274430	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K34	296290	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K36	290037	Østre Kjølstad (63/1)	Uten vilkår
#K12	217422	Haga (66/1)	Alt. A: Uten vilkår Alt. B: Med vilkår
#K05	277020	Nordre Kjølstad (65/1)	Med vilkår
#K14	273142	Haglund (66/2)	Med vilkår
#K15	274426	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår
#K16	274429	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår
#K18	274328	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår
#K19	274671	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår
#K22	274342	Midtre Frogner (2/2)	Med vilkår
#K27	276697	Vang (5/1)	Med vilkår

#K28-1	274320	Vang (5/1)	Med vilkår
#K28-2	274320	Vang (5/1)	Med vilkår
#K28-3	274320	Vang (5/1)	Med vilkår
#K31	274466	Sigtun (6/1)	Med vilkår
#K32	274324	Sigtun (6/1)	Med vilkår
#K33	274469	Sigtun (6/1)	Med vilkår
#K35	296392	Nordre Frogner (2/3)/Søndre Eng (1/4)	Med vilkår

Automatisk fredete kulturminner som innvilges dispensasjon iht. kulml. § 8, 4. ledd, med vilkår om arkeologisk undersøkelse er under rekkefølgebestemmelse 6.3, og fylkeskommunen vil i sitt vedtak be om at følgende tekst tas inn:

6.3 Dispensasjon fra automatisk fredning, jf. Kulml. § 3, med vilkår (#K).

Før iverksetting av tiltak i medhold av planen, skal det foretas arkeologisk undersøkelse av følgende berørte automatisk fredete kulturminner. Det skal tas kontakt med Akershus fylkeskommune i god tid før tiltaket skal settes i gang slik at omfanget av undersøkelsen kan fastsettes. Undersøkelsen skal bekostes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10.

Kulturhistorisk museums faglige tilrådning

Kulturhistorisk museum (KHM) er fylkeskommunens lovpålagte faglige høringspart, jf. Ansvarsforskriften. Planen for ny avgrening av Østre linje er omfattende og kompleks, og omfatter et stort antall automatisk fredete kulturminner av ulike karakter og datering. For å sikre et forsvarlig kunnskapsgrunnlag er det nødvendig at KHM gis tilstrekkelig tid til å foreta en helhetlig vurdering av de berørte kulturminnene.

Fylkeskommunens dispensasjonsvedtak etter kulturminneloven § 8, 4. ledd, kan først fattes når KHM har oversendt sine vurderinger og anbefalinger. Denne uttalelsen må derfor betraktes som foreløpig, og endelig uttalelse med vedtak vil bli ettersendt når KHM har gitt sin faglige tilrådning.

Det er samtidig viktig å understreke at det utvalget av automatisk fredete kulturminner som nå er lagt opp til dispensasjon fra fredningsbestemmelsen, med eller uten vilkår om arkeologisk utgravning, er basert på foreløpige vurderinger. Det endelige utvalget kan bli justert når KHM har levert sine faglige tilrådninger.

Forslag til vedtak: Fylkesrådet gir fylkesråden for plan, kulturminner, klima og miljø myndighet til å oversende endelig uttalelse med vedtak om dispensasjon iht. Kulml. § 8, 4. ledd, når Kulturhistorisk museum sin uttalelse til saken foreligger.

Malin Trømborg

Rådgiver

Til

Diana Hansen

PKKM plan

Kopi



BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår ref.: 2025/13537-35

Deres ref.: 202316532

Dato: 28.10.2025

Nordre Follo og Ås kommuner - Reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje- Endelig uttalelse i forhold til automatisk fredete kulturminner og dispensasjon iht. kulturminneloven § 8, 4. ledd

Akershus fylkeskommune viser til oversendelse fra Bane Nor, datert 19.08 2025 med Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje. Akershus fylkeskommune har fått utsatt frist for uttalelse til 28.10 2025.

Det vises også til tidligere oversendt uttalelse fra Akershus fylkeskommune med fylkesrådets vedtak i saken. Fylkesrådet gir i sitt vedtak fylkesråden for plan, kulturminner, klima og miljø myndighet iht. Reglement for delegering av myndighet av Akershus fylkesråd 3.2.4. n) til å oversende endelig uttalelse om dispensasjon iht. Kulml. § 8, 4. ledd, når Kulturhistorisk museum sin uttalelse til saken foreligger.

Ny avgreining Østre linje- Automatisk fredete kulturminner

Planområdet for ny avgreining for Østre linje ligger i et gammelt kulturlandskap med svært høy tetthet av kulturminner. I forbindelse med varsel om oppstart i 2019 stilte fylkeskommunen krav om arkeologiske registreringer etter kulturminneloven (kulml.) § 9.

I perioden 2020–2022 ble det gjennomført omfattende registreringer. Det ble benyttet en kombinasjon av georadar, overflaterregistrering, prøvestikking og maskinell sjakting. Registreringene resulterte i til sammen 45 automatisk fredete kulturminner, i tillegg til fire tidligere kjente kulturminner. Lokalitetene er i hovedsak ikke synlige kulturminner avdekket i dyrket mark ved sjakting. Det er også påvist flere lokaliteter med synlige kulturminner i skogsområdene og i randsonene mellom innmark og utmark.

Kulturminnene vitner om et kulturlandskap med stor tidsdybde, fra steinalder, bronsealder, jernalder og middelalder, med særlig tyngdepunkt i jernalder. De omfatter bosetningsspor, kokegroplokaliteter, gravfelt, rydningsrøyser, dyrkingsspor, hulveger, veifar og andre

PKKM arkeologi

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

Org.nr.: 930580783

aktivitetsområder. Planområdet speiler således et kulturhistorisk viktig og komplekst landskap.

Kulturminner som skal bevares (H730)

Til sammen er det 16 lokaliteter med automatisk fredete kulturminner som, helt eller delvis bevares i planforslaget innenfor hensynssone H730. Lokalitetene er avmerket i plankartet og er summert i tabell under bestemmelse **4.7 Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)**:

Omfatter automatisk fredete kulturminner der lov om kulturminner (kml) gjelder. *Til orientering kan det etter kml § 3 ikke – uten at det er lovlig etter § 8 – settes i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje. Disse reglene gjelder foran plan- og bygningslovens regler, og for følgende lokaliteter:*

Påskrift på plankartet	Kulturminne-ID	Gård (gnr/bnr.)
H730_04	61795	Haga (66/1)
H730_05	79502	Østre Kjølstad (63/1)
H730_06	217068	Østensjø (69/1)
H730_07	217422	Haga (66/1)
H730_08	274294	Nordre Frogner (2/3)
H730_09-1	274320	Vang (5/1)
H730_09-2	274320	Vang (5/1)
H730_10	274333	Nordre Frogner (2/3)
H730_11	274343	Midtre Frogner (2/2)
H730_13	274399	Hagelund (66/2)
H730_14	274418	Nordre Kjølstad (65/1)
H730_16	274426	Nordre Frogner (2/3)
H730_18	274671	Nordre Frogner (2/3)
H730_21	290037	Østre Kjølstad (63/1)

H730_22	276697	Vang (5/1)
H730_24	296290	Vang (5/1)

Fylkeskommunen er enig i utvalget av kulturminner som blir lagt til bevaring, men med noen endringer. På listen over kulturminner som skal bevares i planen bør også kulturminne **ID 274339- kokegrop**, som i dag er markert som bestemmelsesområde #K04 på gbnr. 65/1, tilføyes. Kulturminnet vil befinne seg i et skogsområde, arealformål N4, og vil dermed ikke komme i konflikt med tiltak som vil være i strid med kulml. § 3.

Fylkeskommunen ber derfor om at dette endres i plankartet og at det legges inn en hensynssone H730 som ivaretar dette kulturminnet.

Etter ferdigstilt anlegg vil automatisk fredete kulturminner som skal bevares inngå i arealformål landbruk- skog eller dyrket mark. Det er positivt at reguleringsbestemmelsene pålegger sikring i anleggsfasen, herunder krav om midlertidige gjerder og begrensning i bruk av anleggsveier (bestemmelsene 5.1.1 og 5.1.4). Imidlertid vil fylkeskommunen foreslå en mer presis ordlyd til de to bestemmelsene som omtaler automatisk fredete kulturminner (endring uthevet med fet skrift):

-5.1.4 Midlertidige bygge- og anleggsområde; skogbelte/viltkorridor (#2)

#3-1: Område med midlertidige anleggsveger, som båndlegges etter lov om kulturminner (H730). De midlertidige anleggsvegene skal bruke eksisterende veger/atkomstveger. **Det tillates ingen tiltak innenfor bestemmelsesområdet. Området for midlertidig anleggsvei kan ikke utvides, forsterkes, oppgruses eller lignende».**

-5.1.1 Generelt

(...)Automatisk fredede kulturminner **regulert med H730, skal sikres med midlertidige gjerder i anleggsfasen. Utstrekning og utforming av sikring skal skje i samråd med regional kulturvernmyndighet.**

Fylkeskommunen vurderer det som at bestemmelsene, med foreslåtte presiseringer, vil være tilstrekkelige for å bevare og sikre kulturminnelokalitetene, under forutsetning av at kravene følges tett opp i anleggsperioden og i samråd med regional kulturvernmyndighet.

I områder hvor det er planlagt reetablering av skog og hogst i forbindelse med faunapassasje og viltkorridor (N1), er det også registrert automatisk fredete kulturminner (H730_07). Fylkeskommunen foreslår at det i den sammenheng innarbeides en setning som omtaler hensynet til kulturminner i forbindelse med hogst (endring i fet skrift):

3.3.5 Naturformål (N)

N1: Området skal opparbeides som viltkorridor i tilknytning til faunapassasje. Det skal opparbeides skogbelte i bredder som framgår av plankartet. Det tillates ikke hogst som medfører hogstflater større enn to dekar

(...) Hogst som planlegges innenfor områder merket H730 må ta hensyn til det fredete arealet, jf. kml. § 3, og gjennomføres i samråd med Akershus fylkeskommune (...).

Temautredning for kulturarv og planforslaget

I temautredning for kulturarv (Asplan Viak, 15.08.2025) fremheves behovet for skadereduserende tiltak knyttet til automatisk fredete kulturminner, og spesielt i forhold til gravhauger og gravfelt, herunder midlertidig sikring i anleggsfasen og etablering av buffersoner og vegetasjonsskjermer. Dette er i tråd med reguleringsbestemmelsene, som pålegger sikring og tilrettelegging for kulturminner i anleggsfasen (bl.a. §§ 5.1.1 og 5.1.4).

Rapporten peker særskilt på gravminnene ved Vang (ID 274320), hvor den store gravrøysa (ID 274320-1, innenfor H730_09-1) i dag er sterkt utpløyd og sårbar. Som skadereduserende tiltak anbefales en overdekking med et ekstra lag matjord (20–30 cm), for å stabilisere og bedre bevaringsforholdene. Tiltaket er omtalt som et mulig samarbeidsprosjekt mellom tiltakshaver og kulturminneforvaltningen, og fylkeskommunen legger til grunn at dette følges opp i gjennomføringen.

Et annet tiltak er utarbeidelsen av en skjøtsels- og tilretteleggingsplan, hvor både kunnskap fra arkeologiske undersøkelser og hensyn til kulturminnenes videre bevaring og formidling kan inngå. Fylkeskommunen støtter dette som et viktig virkemiddel for å styrke både sikring og allmenn tilgjengelighet til kulturhistoriske verdier.

Fylkeskommunen understreker at både skjøtsels- og tilretteleggingsplanen og de spesifikke tiltakene for gravminner, herunder gravrøysa på Vang, må integreres i miljøoppfølgingsplanen som vedlegges planforslaget. Dette vil være avgjørende for å sikre at skadeavbøtende tiltak gjennomføres i praksis og med nødvendig faglig oppfølging.

Kulturminner i konflikt med tiltaket (dispensasjon iht. kulml. § 8, 4. ledd)

Til sammen vil 27 automatisk fredete kulturminner komme helt, eller delvis i konflikt med reguleringsplanens arealformål.

I planforslaget slik det er sendt på høring er det gjort et skille på grunnlag av vilkår for de automatisk fredete kulturminnene som innvilges dispensasjon, iht. kulml. § 8, 4. ledd. De kulturminnene som får dispensasjon uten videre vilkår om ytterligere arkeologiske undersøkelser er omtalt under bestemmelse **5.3 Frigivelse av fredete kulturminner**, mens bestemmelsene knyttet til dispensasjoner med vilkår om arkeologisk utgravning, ligger under rekkefølgebestemmelse **6.3. Krav om utgravning av fredete kulturminner**.

Akershus fylkeskommune mener det er mer korrekt at alle de automatisk fredete kulturminnene som omfattes av en dispensasjon iht. kulml. § 8, 4. ledd, samles i en bestemmelse. Fylkeskommunen ber derfor om at tabell med oversikt over alle frigitte

kulturminner innarbeides i reguleringsbestemmelse 5.3. og at denne bestemmelsen gis overskriften **5.3. Dispensasjon fra automatisk fredning, jf. Kulml. § 3**

Videre må det, for de automatisk fredete kulturminner hvor fylkeskommunen gir dispensasjon med vilkår om arkeologisk undersøkelse også henvises til i rekkefølgebestemmelse **6. 3 Krav om utgravning av fredte kulturminner (#K).**

Reguleringsbestemmelser og tekst i kursiv

I henhold forskrift om faglig ansvarsfordeling (Ansvarsforskriften) har fylkeskommunen myndighet etter kulml. § 8 første, andre og fjerde ledd til å tillate eller nekte inngrep i automatisk fredete kulturminner. Et dispensasjons iht. Kulml. § 8, 4. ledd kan ikke stå i kursiv, som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det er benyttet i bestemmelse 5.3 «Frigivelse av fredete kulturminner (#K)», men må fremgå som en juridisk bindende bestemmelse i ordinær skriftstil. Hvis ordlyden i fylkeskommunens uttalelse ikke tas inn i reguleringsbestemmelsene, er ikke fylkeskommunens dispensasjon gyldig.

Kulturhistorisk museums faglige tilrådning

Forslaget til reguleringsplan er oversendt Kulturhistorisk museum (KHM), som er fylkeskommunens faglige rådgiver i saker som berører automatisk fredete kulturminner. KHM har kommet med sin faglige vurdering i uttalelse, datert 9.10 2025 (vedlagt).

KHM ser positivt på at flere lokaliteter som i utgangspunktet lå i tilgrensende områder er innarbeidet i planforslaget med tanke på bevaring, og at det utformes ulike tiltak for å sikre lokalitetene under anleggsarbeidet.

Lokalitetene som blir båndlagt gjennom reguleringsplanen er; id 61795, 79502, 217068, 217422, 274294, 274320, 274333, 274343, 274399, 274418, 274426, 274671, 276697, 290037, 296290 og 274339.

I enkelte tilfeller blir deler av lokalitetene båndlagt til bevaring, mens deler av dem (og/eller sikringssonen) er underlagt dispensasjonsbehandling. KHM gir sin tilslutning til fylkeskommunens vurdering i forhold til utvalget av kulturminner som er lagt til bevaring.

Lokaliteter som er underlagt dispensasjonsbehandling

I alt 27 lokaliteter er underlagt dispensasjonsbehandling. I enkelte tilfeller er det kun deler av lokalitetene som må dispenseres.

23 av de 27 lokalitetene ligger i dyrket mark. De omfatter hovedsakelig ordinære bosetningsog aktivitetsspor. Ettersom kulturminnene ikke er synlige på markoverflaten, er deres opplevelsesverdi mer eller mindre fraværende. Beliggenheten i dyrket mark tilsier at man har liten grad av kontroll over deres tilstand ved videre bevaring. Strukturene er skadet som følge av pløying, og bevaringsforholdene vurderes som dårlige.

Erfaring viser at det er vanskelig å gi kulturminner i dyrka mark et godt og varig vern. Dersom tiltaket ikke realiseres og lokalitetene blir liggende som i dag, vil strukturene over tid bli ytterligere skadet som følge av jordbruksdrift.

Til tross for at det er snakk om å dispensere et høyt antall lokaliteter (27), anser KHM at kulturminnenes verneverdi som såpass lav at det kan gis dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for alle de omsøkte lokalitetene

Dispensasjon uten vilkår

Fylkeskommunen har i sin føreløpige vurdering vurdert at 14 lokaliteter kan dispenseres uten vilkår. Disse er id 274318, 274337, 274343, 274412, 274430, 274431, 274439, 274461, 274466, 274676, 274908, 275476, 290037 og 296290. Med unntak av et dyrkningslag som ble påvist på en større flate i skog (id 290037), ligger alle lokalitetene i dyrka mark. Jevnt over omfatter de et fåtall strukturer, og flere av dem er gravd ut og dokumentert av fylkeskommunen i forbindelse med registreringen.

KHM har de siste årene blitt mer restriktiv med å anbefale arkeologiske utgravninger av lokaliteter hvor det faglige utbyttet forventes å bli moderat. KHM er enig i Akershus fylkeskommunes utvalg for 12 av de nevnte 14 lokalitetene. Det ene unntaket er id 274466 hvor det er registrert tre store kokegroper. Disse befinner seg ved pynten av et platå hvor terrenget heller ned mot Kråkstadelva, nær to lokaliteter som er anbefalt undersøkt (id 274324, 274469).

KHM vurderer at en undersøkelse av kokegropene på id 274466 er av interesse for å få et mer helhetlig innblikk i den forhistoriske aktiviteten som har funnet sted på platået hvor dagens gård, Sigtun, ligger.

Det andre unntaket er grøften som er registrert på id 274337. Strukturen ble påvist med georadar og deretter ved sjakting. Den er tolket som en vegggrøft til en bygning som har ligget på en vestvendt brink hvor terrenget heller bratt ned mot Engsbekken. Det er god utsikt mot gårdene Frogner og Vang. Det foreligger en datering av kull til tidlig middelalder. Lokaliteten ligger nær gårdstunet til søndre Løken, og i likhet med de nevnte kokegropene på id 274466, er det også i dette tilfellet interessant å belyse forhistorisk aktivitet nær dagens gårdstun.

I tillegg mener KHM at det er grunn til å inkludere deler av to lokaliteter som fylkeskommunen vurderer som aktuelle for undersøkelse; id 217422 (søndre del) og id 274320 (sørøstre del, #K28-3). For disse to tilfellene vurderer KHM at resultatene fra en utgravning ikke vil stå i forhold til den arbeidsinnsats og de kostnader som kreves.

Dispensasjon med vilkår om utgravning

Fylkeskommunen har listet opp 13 lokaliteter som i større eller mindre grad vil bli berørt av ulike tiltak, og hvor de vurderer at det bør knyttes vilkår om arkeologisk undersøkelse til en dispensasjon. Undersøkelsene vil være aktuelt for berørte deler, og ikke nødvendigvis lokalitetene i sin helhet. Lokalitetene som fylket har vurdert som aktuelle er id 217422,

273142, 274320/1-3, 274324, 274328, 274342, 274426, 274429, 274469, 274671, 276697, 277020 og 296392.

KHM er i all hovedsak enig i fylkeskommunens foreløpige vurdering av hvilke lokaliteter det må knyttes vilkår om utgravning til. KHM's anbefaling avviker imidlertid fra fylkeskommunens utvalg i to tilfeller. Det ene unntaket gjelder id 217422, hvor ettersendte opplysninger om viltkorridoren tilsier at det ikke er aktuelt å foreta undersøkelser. Det samme gjelder en begrenset del av id 274320 i sørøst (#K28-3), hvor kun sikringssonen vil bli berørt.

I tillegg til de nevnte lokalitetene vil KHM anbefale at det stilles vilkår om arkeologisk undersøkelse av kokegropene som er registrert på id 274466 samt veggrøften med datering til middelalder på id 274337.

Kulturminnemyndighetens merknader og vurdering av saken

Kulturminneforvaltningen skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser, og arbeide for at kulturminneverdiene blir tatt hånd om på best mulig måte og nyttiggjort i et samfunn i endring. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner kan bli gitt etter en vurdering av de kulturminnefaglige verdiene veid opp mot private hensyn, og hensyn til samfunnet. Reguleringsplan for Ny avgreining av Østre linje skal legge til rette for ny jernbanetrase på 5,2 km lang strekning fra Vestre- til Østre linje sør for Ski stasjon. Tiltaket bidrar således til økt kapasitet for togtilbudet på både Østre- og Vestre linje. I dette tilfelle vurderer derfor fylkeskommunen at samfunnsnyttene ved tiltaket tilsier at det bør gis dispensasjon fra den automatiske fredningen i kulturminneloven.

Fylkeskommunen er enig i Kulturhistorisk museum sin vurdering av saken og anbefaler derfor at det gis dispensasjon med og uten vilkår om arkeologisk utgravning slik museet anbefaler, jf. vedlagt faglig tilrådning.

Dispensasjon iht. kulturminneloven § 8, 4. ledd

Akershus fylkeskommune finner å kunne gi dispensasjons for tiltak i henhold til **Reguleringsplan for ny avgreining av Østre linje** for følgende automatisk fredete kulturminner:

Påskrift på plankartet	Kulturminne-ID	Gård (gnr./bnr.)	Vilkår
#K02	274412	Nordre Halstad (138/2)	Uten vilkår
#K06	275476	Østre Kjølstad (63/1)	Uten vilkår
#K09	274318	Nordre Kjølstad (65/1)	Uten vilkår
#K17	274431	Nordre Frogner (2/3)	Uten vilkår
#K20	274908	Nordre Frogner (2/3)	Uten vilkår

#K21	274461	Nordre Frogner (2/3)	Uten vilkår
#K23	274343	Midtre Frogner (2/2)	Uten vilkår
#K24	274439	Søndre Løken (4/1)	Uten vilkår
#K28-3	274320	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K29	274676	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K30	274430	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K34	296290	Vang (5/1)	Uten vilkår
#K36	290037	Østre Kjølstad (63/1)	Uten vilkår
#K12	217422	Haga (66/1)	Alt. A: Uten vilkår Alt. B: Uten vilkår
#K05	277020	Nordre Kjølstad (65/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K14	273142	Haglund (66/2)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K15	274426	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K16	274429	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K18	274328	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K19	274671	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K22	274342	Midtre Frogner (2/2)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K26	274337	Søndre Løken (4/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K27	276697	Vang (5/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K28-1	274320	Vang (5/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K28-2	274320	Vang (5/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K31	274466	Sigtun (6/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K32	274324	Sigtun (6/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning

#K33	274469	Sigtun (6/1)	Med vilkår om arkeologisk utgravning
#K35	296392	Nordre Frogner (2/3)/Søndre Eng (1/4)	Med vilkår om arkeologisk utgravning

Fylkeskommunen ber om at denne tabellen tas inn i reguleringsplanens bestemmelse 5.3 Fylkeskommunen ber videre om at denne bestemmelsen gis overskriften **5.3 Dispensasjon av automatisk fredete kulturminner**.

Fylkeskommunen ber også om at det i rekkefølgebestemmelsene **6.3 Krav om utgravning av fredete kulturminner (#K)** tar in følgende tekst og tabell som juridisk bindende bestemmelser (ikke i kursiv):

Før tiltak etter planen realiseres skal det foretas arkeologiske utgravninger av følgende berørte automatisk fredete kulturminner:

#K05	277020	Nordre Kjølstad (65/1)	Med vilkår om utgravning
#K14	273142	Haglund (66/2)	Med vilkår om utgravning
#K15	274426	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om utgravning
#K16	274429	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om utgravning
#K18	274328	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om utgravning
#K19	274671	Nordre Frogner (2/3)	Med vilkår om utgravning
#K22	274342	Midtre Frogner (2/2)	Med vilkår om utgravning
#K26	274337	Søndre Løken (4/1)	Med vilkår om utgravning
#K27	276697	Vang (5/1)	Med vilkår om utgravning
#K28-1	274320	Vang (5/1)	Med vilkår om utgravning
#K28-2	274320	Vang (5/1)	Med vilkår om utgravning
#K31	274466	Sigtun (6/1)	Med vilkår om utgravning
#K32	274324	Sigtun (6/1)	Med vilkår om utgravning
#K33	274469	Sigtun (6/1)	Med vilkår om utgravning

#K35	296392	Nordre Frogner (2/3)/Søndre Eng (1/4)	Med vilkår om utgravning
------	--------	--	--------------------------

I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver.

Tiltakshavere må varsle Akershus fylkeskommune i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert slik at omfang av den arkeologiske undersøkelsen kan fastsettes.

Videre saksgang og gjennomføring av arkeologisk gransking

Vedtak om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt. Vi gjør oppmerksom på at en arkeologisk utgravning normalt bare lar seg gjennomføre i sommerhalvåret, og at tiltakshavere må ta hensyn til dette i planleggingen.

Tiltakshavere må varsle Akershus fylkeskommune i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert. Fylkeskommunen vil da be om at KHM utarbeider prosjektplan og budsjett for den arkeologiske undersøkelsen. Riksantikvaren vil deretter fatte vedtak om omfanget av den arkeologiske granskingen. Dette vedtaket vil kunne påklages i medhold av forvaltningsloven §§ 28 og 29. Riksantikvaren vil se nærmere på forslaget til budsjett og arbeidsomfang før vedtak etter kulturminneloven § 10 blir fattet.

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at fylkeskommunens innspill til plankart og juridisk bindende bestemmelser innarbeides i det endelige planvedtaket. Dersom planen vedtas uten at de endelige bestemmelsene er i samsvar med fylkeskommunens uttalelse vil fylkeskommunens dispensasjon fra den automatiske fredningen i kulturminneloven ikke være gyldig!

Vennlig hilsen

Øystein Magnus Amundsen
Seksjonsleder

Malin Trømborg
Rådgiver arkeologi

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 Disp.uttalelse § 8,4 - Østre linje Østfoldbanen.pdf

Kopi til:

RIKSANTIKVAREN
KULTURHISTORISK MUSEUM



Akershus fylkeskommune
Att. Malin Trømborg
post@afk.no

Dato: 9. oktober 2025
Deres ref.: 2025/13537-24
Vår ref.: 2025/10543

Uttalelse om dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for automatisk fredete kulturminner (id-nr. iht. til tabell)
Forslag til statlig reguleringsplan for Ny avgrening Østre linje, Østfoldbanen
Diverse gårder, Ås og Nordre Follo kommuner, Akershus

Vi viser til brev av 4. september 2025 fra Akershus fylkeskommune. Med dette oversendes Kulturhistorisk museums (KHM) uttalelse. Etter avtale med fylkeskommunen, vil forslag til budsjett og prosjektplan bli ettersendt.

Bakgrunn

Bane Nor har, på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet, lagt ut forslag til reguleringsplan for *Ny avgrening Østre linje på Østfoldbanen* til høring. Planarbeidet ble besluttet gjennomført som statlig reguleringsplan i 2020, hvilket innebærer at planvedtaket ikke kan påklages.

Traséen er en ny, 5,2 km lang strekning som avgreines fra Vestre linje sør for Ski og fortsetter fram til Kråkstad stasjon på dagens Østre linje. Det foreligger to alternativer på den 2,5 km lange delstrekningen Hagelund-Sigtun, hvor disse er betegnet L0 og L1. Alternativ L0 vil ligge høyere i terrenget enn alternativ L1 som er en mer nedsenket linje. Bakgrunnen er blant annet knyttet til graden av konflikt i det rike kulturlandskapet ved Kråkstad kirke (KULA-område). Alternativ L1 (lav linje) vil i større grad ivareta kulturlandskapet, men vil innebære større uttak av masser og ha en høyere kostnad enn tilfellet er for alternativ L0 (høy linje).

I tillegg foreligger det to alternativer (A og B) knyttet til løsninger for anleggsveier (Østensjøveien) og faunapassasje (viltkorridor). Forholdet til anleggsveier må vurderes opp mot gravhaugen id 61795 som vil bli båndlagt med hensynssone for bevaring. Videre vil løsningen rundt viltkorridor ha en viss innvirkning på den omsøkte lokaliteten id 217422.

Akershus fylkeskommune har gjennomført omfattende arkeologiske registreringer i 2020–2022. Totalt ligger 43 automatisk fredete kulturminner (heretter lokaliteter) innenfor

planområdet. Av disse vil 16 lokaliteter bli bevart gjennom båndlegging med hensynssone (H730), mens 27 lokaliteter er underlagt dispensasjonsbehandling. Det skal understrekes at i enkelte tilfeller blir deler av lokalitetene båndlagt til bevaring, mens deler av de samme lokalitetene er underlagt dispensasjonsbehandling.

Kulturhistorisk museums vurdering

Innledning

Fylkeskommunen har hatt tett dialog og flere møter/befaringer med Bane Nor underveis i arbeidet for å ivareta kulturminnene og kulturmiljøet på en best mulig måte. KHM var til stede på et av møtene den 14. desember 2022. Representanter fra KHM har også befart enkelte av lokalitetene underveis i registreringsarbeidet, i tillegg til at områdene hvor flertallet av lokalitetene ligger ble befart 22. september 2025.

Vi ser at fylkeskommunen har lagt ned et grundig arbeid under hele reguleringsprosessen, og det framgår at de underveis i arbeidet har gitt innspill på temaer som bevaring, dispensasjon og vilkår for berørte lokaliteter. I vår videre vurdering legger vi til grunn fylkeskommunens uttalelse samt deres vedlegg som gir en oppsummering av lokalitetene innenfor hvert enkelt område, planforslagets innvirkning på den enkelte lokalitet og fylkeskommunens foreløpige vurdering. I etterkant av oversendelsen har vi hatt løpende dialog med fylkeskommunen, og vi har blant annet fått oversendt nye opplysninger og tilleggsinformasjon rundt deres vurderinger av alternativene A og B som er knyttet til viltkorridor og anleggsveier.

Vurdering av gravminne id 274320-1

Tre ulike deler av id 274320 blir berørt ved realisering av tiltaket, mens det meste blir båndlagt med hensynssone. Lokaliteten ligger i dyrka mark og er avgrenset til 35 dekar. Det er blant annet påvist bosetningsspor av typen kokegroper (32), nedgravninger (10) og stolpehull (16). I tillegg er det, ved bruk av georadar og sjakting, kartlagt snaut 50 røysen som ligger i hellende terreng. Flere av røysene er tolket som gravminner, herunder id 274320-1 som er vesentlig større enn de andre. Gravminnet ligger høyt i terrenget, ut mot kanten av en brink, og med god utsikt i alle retninger. Matjordlaget er svært skrint, gravminnet er utpløyd og steinene stikker opp av matjorda (id 274320-1). Fylkeskommunen foreslår et skade-reducerende tiltak med påføring av 20–30 cm matjord for å bedre bevaringsforholdene. De vurderer dette som et hensiktsmessig tiltak som ikke krever dispensasjon fra kulturminneloven § 8, fjerde ledd.

Kulturhistorisk museum støtter fylkeskommunens vurdering. Det er en kjensgjerning at kulturminner i dyrka mark over tid blir skadet som følge av jordbruksdrift. Ut fra sin beliggenhet på toppen av en brink og ettersom matjordlaget er spesielt tynt, er gravminnet id 274320-1 mer utsatt for skade ved videre pløying enn de øvrige røysene. KHM mener at overdekking med matjord er et egnet tiltak for å bedre bevaringsforholdene for gravminnet.

Fornminner som blir bevart

I alt 16 lokaliteter vil bli båndlagt etter lov om kulturminner (H730), slik at de blir liggende til bevaring. Kulturhistorisk museum ser positivt på at flere av lokalitetene som i utgangspunktet lå i tilgrensende områder er innarbeidet i planforslaget med tanke på bevaring, og at det utformes ulike tiltak for å sikre lokalitetene under anleggsarbeidet. Lokalitetene som blir båndlagt gjennom reguleringsplanen er; id 61795, 79502, 217068, 217422, 274294, 274320, 274333, 274343, 274399, 274418, 274426, 274671, 276697, 290037, 296290 og 274339. I enkelte tilfeller blir deler av lokalitetene båndlagt til bevaring, mens deler av dem (og/eller sikringssonen) er underlagt dispensasjonsbehandling. Fylkeskommunen er komfortabel med utvalget av lokaliteter som skal bevares, og KHM er enig i denne vurderingen.

Lokaliteter som er underlagt dispensasjonsbehandling

I alt 27 lokaliteter er underlagt dispensasjonsbehandling. I enkelte tilfeller er det kun deler av lokalitetene som må dispenseres. Vi vil her spesielt trekke fram id 274320, hvor det er tre ulike deler av lokaliteten som blir berørt, jf. tabell 1 og 2. De aktuelle lokalitetenes id-nr. framgår nedenfor, under punktene hvor kulturminnenes vitenskapelig potensial vurderes.

23 av de 27 lokalitetene ligger i dyrket mark. De omfatter hovedsakelig ordinære bosetnings- og aktivitetsspor. Ettersom kulturminnene ikke er synlige på markoverflaten, er deres opplevelsesverdi mer eller mindre fraværende. Beliggenheten i dyrket mark tilsier at man har liten grad av kontroll over deres tilstand ved videre bevaring. Strukturene er skadet som følge av pløying, og bevaringsforholdene vurderes som dårlige. Erfaring viser at det er vanskelig å gi kulturminner i dyrka mark et godt og varig vern. Dersom tiltaket ikke realiseres og lokalitetene blir liggende som i dag, vil strukturene over tid bli ytterligere skadet som følge av jordbruksdrift.

Fire av de omsøkte lokalitetene ligger i skog (id 217422, 273142, 277020 og 290037). Større deler av id 290037 og 217422 vil bli båndlagt til bevaring. Graden av påvirkning på sistnevnte lokalitet avhenger av hvilket av alternativene A og B (viltkorridor) som vedtas, se under. På id 277020 er det registrert tre røyser som er tolket som mulige gravminner, men det skal presiseres at det er knyttet usikkerhet til denne vurderingen.

Til tross for at det er snakk om å dispensere et høyt antall lokaliteter (27), anser vi deres verneverdi som såpass lav at det kan gis dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for alle de omsøkte lokalitetene.

Vurdering av alternativene L0 (høy linje) og L1 (lav linje)

KHM er innforstått med at anleggelse av en drøyt 5 km lang avgrening nødvendigvis vil medføre betydelige inngrep i kulturmiljøet, herunder KULA-området ved Kråkstad kirke.

Alternativ L1 (lav linje) vil være nedgravd i terrenget. Dette vil medføre mindre visuell påvirkning i det kulturhistoriske landskapet ved at synligheten av tekniske installasjoner, veifyllinger og veibruer reduseres i områder som Vang og Nordre Frogner. På den annen side vil dette alternativet bl.a. innebære større skjæringer som følge av at linjen graves ned i undergrunn, og dermed større masseuttak og behov for deponier.

Fylkeskommunen har ikke bedt Kulturhistorisk museum eksplisitt om å vurdere de to alternativenes visuelle innvirkning på kulturmiljøet, dvs. om tiltakene vil virke utilbørlig skjemmende iht. Kulturminneloven § 3. Vi vil likevel knytte et par bemerkninger til problemstillingen. De registrerte kulturminnene ligger i dyrka mark og er overpløyd, slik at deres opplevels- og formidlingsverdi på stedet anses som liten. Hvilket av alternativene L0 (høy linje) eller L1 (lav linje) som blir vedtatt har ingen vesentlig betydning mht. inngrep i de omsøkte lokalitetene eller omfanget av det arkeologiske utgravningsprosjektet som er under planlegging.

Selv om L1 (lav linje) ikke vil endre den samlede konsekvensgraden fra "stor negativ", vil en senket linje bidra til å redusere den visuelt negative påvirkningen til en viss grad. KHM heller dermed i retning av at linje L1 er å foretrekke framfor L0, ettersom kulturmiljøet rundt Kråkstad middelalderkirke da vil bli mindre skjemmet. Videre mener vi at å legge kjøreledningen i bakken framfor i luftstrekk vil være et avbøtende tiltak som vil bidra til å redusere den negative virkningen på kulturmiljøet, uavhengig av hvilket alternativ som vedtas.

Vurdering av alternativene A og B (viltkorridor)

I tillegg foreligger det to alternativer (A og B) som er knyttet til viltkorridor og anleggsveier.

Når det gjelder anleggelse av en viltkorridor ved den omsøkte lokaliteten id 217422, vil alternativ A innebære en faunapassasje under jernbanebru, mens alternativ B kombinerer viltovergang og faunapassasje under jernbanebru. Hvilket av alternativene som blir endelig vedtatt vil ha innvirkning på hvor stor del av id 217422 som blir berørt, og dermed hvor stor del av lokaliteten som vil bli bevart gjennom båndlegging med hensynssone. KHM har fått ettersendt opplysninger om at viltkorridoren skal «opparbeides» ved at det sikres et sammenhengende vegetasjonsbelte på begge sider av viltovergangen. Dette vil innebære restriksjoner for flatehogst, og eventuell skogplanting vil skje ved bruk av plantebor.

KHM befarte lokaliteten den 22. september 2025. I den berørte delen er det registrert et dyrkningslag som ligger mellom oppstikkende bergkoller. Etter KHMs vurdering vil en eventuell skogplanting ved bruk av manuelt plantebor medføre et begrenset inngrep i lokaliteten, og vi anser et skånsomt vedlikehold av en vegetasjonsskjerm som et akseptabelt tiltak. KHM erfarer at fylkeskommunen vil innarbeide føringer om at framtidig skogdrift

foretas i dialog med deres seksjon for arkeologi. Etter KHMs syn ser vi det ikke som aktuelt å anbefale vilkår om arkeologisk undersøkelse av de berørte deler av id 217422, uavhengig av hvilket alternativ som blir vedtatt (se under). Ut fra en ren arkeologifaglig vurdering har KHM følgelig ingen sterk formening om hvilket alternativ som er å foretrekke når det kommer til spørsmålet om viltkorridor.

Vurdering av alternativene A og B (anleggsveier)

Når det gjelder de to alternativene A og B sin innvirkning når det gjelder anleggsveier, så er dette knyttet til bevaring av gravhaugen id 61795. KHM befarte lokaliteten 22. september 2025. Gravhaugen framstår som tydelig i terrenget der den ligger på en hogstflate ved siden av den mye brukte turveien Østensjøveien. Det foreligger bl.a. planer om å benytte Østensjøveien som anleggsvei, mens et alternativ er å anlegge en ny anleggsvei lenger vest for gravhaugen. Når det gjelder Østensjøveien, vil fylkeskommunen stille krav om sikringstiltak ved gravhaugen, slik at veien kan benyttes som anleggsvei. Etter hva vi erfarer, vil det blant annet stilles krav om at dagens vei ikke skal utvides, og at den delen som passerer forbi gravhaugen flyttes noen meter mot øst for å øke avstanden til gravhaugen. Gravhaugen ligger for øvrig på en forhøyning over Østensjøveien, hvilket reduserer faren for skade og inngrep. Gitt at fylkeskommunen følger opp sikringstiltak, ser vi det som realistisk at veien kan benyttes uten at det oppstår fare for skade på eller utilbørlig skjemming av gravminnet. KHM har følgelig ingen sterk formening om hvilket alternativ som er å foretrekke når det kommer til spørsmålet om anleggsvei i området ved id 61795.

Dispensasjon uten vilkår

Fylkeskommunen har vurdert at 14 lokaliteter kan dispenseres uten vilkår. Disse er id 274318, 274337, 274343, 274412, 274430, 274431, 274439, 274461, 274466, 274676, 274908, 275476, 290037 og 296290. Med unntak av et dyrkningslag som ble påvist på en større flate i skog (id 290037), ligger alle lokalitetene i dyrka mark. Jevnt over omfatter de et fåtall strukturer, og flere av dem er gravd ut og dokumentert av fylkeskommunen i forbindelse med registreringen. KHM har de siste årene blitt mer restriktiv med å anbefale arkeologiske utgravninger av lokaliteter hvor det faglige utbyttet forventes å bli moderat. KHM er enig i Akershus fylkeskommunes utvalg for 12 av de nevnte 14 lokalitetene.

Det ene unntaket er id 274466 hvor det er registrert tre store kokegroper. Disse befinner seg ved pynten av et plata hvor terrenget heller ned mot Kråkstadelva, nær to lokaliteter som er anbefalt undersøkt (id 274324, 274469). De to lokalitetene innehar stort potensial for et overpløyd gårdstun med forhistoriske bygninger. KHM vurderer at en undersøkelse av kokegropene på id 274466 er av interesse for å få et mer helhetlig innblikk i den forhistoriske aktiviteten som har funnet sted på plataet hvor dagens gård, Sigtun, ligger.

Det andre unntaket er grøften som er registrert på id 274337. Strukturen ble påvist med georadar og deretter ved sjakting. Den er tolket som en vegggrøft til en bygning som har ligget på en vestvendt brink hvor terrenget heller bratt ned mot Engsbekken. Det er god utsikt mot gårdene Frogner og Vang. Det foreligger en datering av kull til tidlig middelalder. Lokaliteten ligger nær gårdstunet til søndre Løken, og i likhet med de nevnte kokegropene på id 274466, er det også i dette tilfellet interessant å belyse forhistorisk aktivitet nær dagens gårdstun.

I tillegg til de 12 lokalitetene som er listet opp, mener KHM at det er grunn til å inkludere deler av to lokaliteter som fylkeskommunen vurderer som aktuelle for undersøkelse; id 217422 (søndre del) og id 274320 (sørøstre del, #K28-3). Førstnevnte lokalitet er nærmere vurdert under punktet «viltkorridor» over. De ettersendte opplysningene tilsier at eventuell opparbeidelse og vedlikehold av vegetasjonsskjerm er såpass begrenset at vi ikke ser det som rimelig å kreve utgravning av de områder som ikke blir bevart. Når det gjelder den sørøstre enden av id 274320 (#K28-3), så vil kun en begrenset del av sikringssonen bli berørt. For disse to tilfellene vurderer vi altså at resultatene fra en utgravning ikke vil stå i forhold til den arbeidsinnsats og de kostnader som kreves.

Dispensasjon med vilkår om utgravning

Fylkeskommunen har listet opp 13 lokaliteter som i større eller mindre grad vil bli berørt av ulike tiltak, og hvor de vurderer at det bør knyttes vilkår om arkeologisk undersøkelse til en dispensasjon. Undersøkelsene vil være aktuelt for berørte deler, og ikke nødvendigvis lokalitetene i sin helhet. Lokalitetene som fylket har vurdert som aktuelle er id 217422, 273142, 274320/1-3, 274324, 274328, 274342, 274426, 274429, 274469, 274671, 276697, 277020 og 296392.

KHM er i all hovedsak enig i fylkeskommunens foreløpige vurdering av hvilke lokaliteter det må knyttes vilkår om utgravning til. Vår anbefaling avviker imidlertid fra fylkeskommunens utvalg i to tilfeller (jf. «dispensasjon uten vilkår», forrige side). Det ene unntaket gjelder id 217422, hvor ettersendte opplysninger om viltkorridoren tilsier at det ikke er aktuelt å foreta undersøkelser. Det samme gjelder en begrenset del av id 274320 i sørøst (#K28-3), hvor kun sikringssonen vil bli berørt.

I tillegg til de nevnte lokalitetene vil vi anbefale at det stilles vilkår om arkeologisk undersøkelse av kokegropene som er registrert på id 274466 samt vegggrøften med datering til middelalder på id 274337 (jf. «dispensasjon uten vilkår», forrige side).

Vurdert under ett, vil vi trekke fram at kun to av lokalitetene (id 273142 og 277020) ligger i skog, de øvrige i dyrka mark. Lokalitetene inngår i et landskap med stor tidsdybde og mange arkeologiske kulturminner, inkludert bosetningsspor, gravminner og dyrkingsspor. Det rike kulturmiljøet innebærer at lokalitetene har et betydelig vitenskapelig potensial. Kildematerialet

som vil sikres gjennom arkeologiske undersøkelser vil bidra til viktig ny kunnskap om bruken av området i forhistorisk tid, spesielt i KULA-området rundt Kråkstad kirkested, hvor det i liten grad har vært gjennomført arkeologiske undersøkelser tidligere. Særlig relevant er studier av gårdsutvikling, bosetningsstruktur, og potensialet for å belyse stedets sentralfunksjoner og sosiale forskjeller i forhistorisk tid og middelalderen. Lokalitetenes vitenskapelige potensial og aktuelle problemstillinger ved en arkeologisk undersøkelse er nærmere redegjort for i prosjektplanen som vil bli ettersendt.

Oppsummering

KHM oppfatter at fylkeskommunen vil foreta fornuftige grep mht. sikring av lokaliteter som er planlagt bevart. Dette gjelder blant annet de to gravminnene id 61795 (Østensjøveien, anleggsvei) og id 274320-1 (påføring av matjord).

KHM heller mot at alternativ L1 er å foretrekke framfor L0 for å redusere tiltakets negative innvirkning på kulturmiljøet rundt Kråkstad kirke. Et avbøtende tiltak vil være å legge kjøreledningen i bakken framfor i luftstrekk for å redusere den visuelt negative virkningen, uavhengig av hvilket alternativ som vedtas.

KHM mener det er akseptabelt å gi tillatelse til inngrep i de berørte deler for alle de omsøkte kulturminnene. Hvilke deler av lokalitetene som vil bli berørt og følgelig dispensert er merket på plankartene med #K... (se tabell under). KHM's vurdering knyttet til vilkår om arkeologisk undersøkelse sammenfaller i stor grad med fylkeskommunens foreløpige vurdering, men med enkelte avvik. Disse tilfellene er forelagt fylkeskommunen underveis i vår behandling.

Kulturhistorisk museum anbefaler at følgende omsøkte kulturminner dispenseres uten vilkår:

Askeladden	Plankart	Gård
id 217422	#12	Haga, 66/1
id 274318	#K09	Nordre Kjølstad, 65/1
id 274320	#K28-3	Vang, 5/1
id 274343	#K23	Midtre Frogner, 2/2
id 274412	#K02	Nordre Halstad, 138/2
id 274430	#K30	Vang, 5/1
id 274431	#K17	Nordre Frogner, 2/3
id 274439	#K24	Søndre Løken, 4/1
id 274461	#K21	Nordre Frogner, 2/3
id 274676	#K29	Vang, 5/1
id 274908	#K20	Nordre Frogner, 2/3

id 275476	#K06	Østre Kjølstad, 63/1
id 290037	#K36	Østre Kjølstad, 63/1
id 296290	#K34	Vang, 5/1

Tabell 1. Lokalteter anbefalt dispensert uten vilkår

Kulturhistorisk museum anbefaler at følgende omsøkte kulturminner blir dispensert med vilkår om arkeologisk undersøkelse:

Askeladden	Plankart	Gård
id 273142	#K14	Hagelund / Nordre Frogner
id 274320	#K28-1	Vang, 5/1
id 274320	#K28-2	Vang, 5/1
id 274324	#K32	Sigtun, 6/1
id 274328	#K18	Nordre Frogner, 2/3
id 274337	#K26	Søndre Løken, 4/1
id 274342	#K22	Midtre Frogner, 2/2
id 274426	#K15	Nordre Frogner, 2/3
id 274429	#K16	Nordre Frogner, 2/3
id 274466	#K31	Sigtun, 6/1
id 274469	#K33	Sigtun, 6/1
id 274671	#K19	Nordre Frogner, 2/3
id 276697	#K27	Vang, 5/1
id 277020	#K05	Nordre Kjølstad, 65/1
id 296392	#K35	Nordre Frogner / Søndre Eng

Tabell 2. Lokalteter anbefalt dispensert med vilkår om arkeologisk undersøkelse

Anbefaling

Saken er diskutert i kollegiet og behandlet ved Arkeologisk seksjon.

Kulturhistorisk museum anbefaler Akershus fylkeskommune å støtte alternativ L1 (lav linje) framfor alternativ L0 (høy linje).

Kulturhistorisk museum anbefaler Akershus fylkeskommune å foreslå at kjøreledningen legges i bakken framfor i luftstrekk for å redusere den visuelt negative virkningen på kulturmiljøet ved Kråkstad kirke (KULA-området).

Kulturhistorisk museum anbefaler Akershus fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8, 4. ledd, for automatisk fredete kulturminner; id 273142,

274320 (#K28-1 og #K28-2), 274324, 274328, 274337, 274342, 274426, 274429, 274466, 274469, 274671, 276697, 277020 og 296392 (jf. liste) med vilkår om en arkeologisk undersøkelse.

Kulturhistorisk museum anbefaler Akershus fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8, 4. ledd, for automatisk fredete kulturminner; id 217422, 274318, 274320 (#K28-3), 274343, 274412, 274430, 274431, 274439, 274461, 274676, 274908, 275476, 290037, 296290 (jf. liste) uten vilkår.

Bemerkning

Riksantikvaren har redegjort for diverse praktiske forhold som tiltakshaver må sørge for og bekoste, jf. deres veileder, side 47: [Veileder arkeologiske kulturminner og nedgravde ledningsanlegg - 2018 \(2\).pdf](#)

Vi vil trekke fram følgende forhold som aktuelle for den planlagte undersøkelsen:

Beregningene omfatter ikke nødvendig rydding av skog og hogstavfall, påvisning av kabler eller tilførsel av vann og strøm til undersøkelsesområdene. Det er heller ikke avsatt midler til eventuell istandsetting eller tilbakeføring av masser etter utgravningen. Videre legges til grunn at tiltakshaver sørger for risikovurdering av undersøkelsesområdene og skaffer tiltrede til berørte eiendommer, inklusive parkering og områder for brakker, samt utstikking av plangrensen og tilgang digitalt kartgrunnlag. Det forutsettes at tiltakshaver tar hånd om og bekoster tjenestene etter nærmere avtale med Kulturhistorisk museum.

Vi anbefaler at det i uttalelsen til planen gjøres oppmerksom på at tiltakshaver må gi melding i god tid før planen skal realiseres, og dersom det er mulig innen utløpet av januar samme år som undersøkelsen ønskes gjennomført. Utgravninger må utføres når marken er fri for snø og tele, og området må være ryddet, og ev. vei/kjørbar trasé etablert, for å lette framkommelighet for gravemaskin til lokaliteten før utgravningen starter.

Med hilsen

Karl Kallhovd
Ass. museumsdirektør

Lars Groseth
Avdelingsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter.

Kopi: Riksantikvaren



Saksbehandlere:

Grethe Bjørkan Bukkemoen, 971 73 738, g.b.bukkemoen@khm.uio.no

Lars Erik Gjerpe, 975 35 560, l.e.gjerpe@khm.uio.no

Ole Chr. Lønaas, 908 05 939, o.c.lonaas@khm.uio.no

From: "Ole-Alexander Reinfjell" <OleAlexander.Reinfjell@as.kommune.no>
Sent: Mon, 10 Nov 2025 11:24:14 +0100
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "Anette Bjerke" <Anette.Bjerke@as.kommune.no>
Subject: Oversendelse av saksprotokoll - Høringsuttalelse fra Ås kommune - Statlig reguleringsplan for ny avgrensning Østre linje
Attachments: PLAN-23_00656-16 Vedtak 314386_1_1.PDF

Vedlagt oversendes vedtak fra kommunestyret den 29. oktober i sak 86/25.

Med vennlig hilsen



Ole-Alexander Reinfjell

Rådgiver politisk sekretariat

Ås kommune

908 07 247

E-post: olealexander.reinfjell@as.kommune.no

[Ås kommune](#) - [Facebook](#) - [LinkedIn](#)

Vær oppmerksom på at dette ikke er en privat e-postadresse.

Både inngående og utgående e-post blir vurdert for evt. journalføring i kommunens sak- og arkivsystem.

Saksprotokoll

Høring – Statlig reguleringsplan for ny avgrening Østre linje – Forslag til kommunens uttalelse

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for teknikk og miljø	15.10.2025	62/25
2 Formannskapet	22.10.2025	69/25
3 Kommunestyret	29.10.2025	86/25

Kommunestyret har behandlet saken i møte 29.10.2025 sak 86/25

Møtebehandling i Kommunestyret 29.10.2025:

Martin Løken (MDG) fremmet følgende forslag fra SV og MDG:

Ås kommune ber Bane NOR om å skrinlegge traséen med ny avgrening for Østre linje. Trasévalget har for store konsekvenser for natur, landbruk, klima, beredskap og samfunn for øvrig, og har også for store netto samfunnsøkonomiske kostnader. I stedet ber vi Bane NOR om å gjenoppta 0-alternativet, og legge opp til utbedringer i dagens trasé og et togbytte på Ski stasjon for reisende fra Østre linje som skal til Oslo gjennom Follotunnelen.

Olav Fjeld Kraugerud (V) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt: 11. BaneNOR utreder og legger frem til behandling for riktig instans hva som skal til og hva samfunnsnyttien vil være med å åpne for persontrafikk på Østre linje til Sarpsborg.

Votering

Formannskapets innstilling ble ved alternativ votering mot forslag fra SV og MDG vedtatt 27 mot 6 (3 SV, 3 MDG)

Forslag fra V ble nedstemt 27 mot 6 (3 MDG, 2 V, 1 PS)

Kommunestyrets vedtak

Ås kommune avgir følgende høringsuttalelse til statlig planforslag for Ny avgrening Østre linje:

1. Generelt

Ås kommune støtter utviklingen av jernbane som et miljøvennlig transporttilbud og tiltak som styrker togtilbudet på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig understrekes det at utbyggingen vil ha vesentlige konsekvenser for natur og samfunn. Det er derfor avgjørende at det gjennomføres avbøtende og kompensierende tiltak som reduserer visuelle inngrep og barrierevirkninger.

2. Kulturlandskap

Inngrep i kulturlandskapet skal gjennomføres så skånsomt og lite synlig som mulig. Kommunen vurderer alternativ L1 (senket linje) som det mest hensiktsmessige alternativet.

3. Jordvern

Ås kommune har en nullvisjon for nedbygging av dyrket og dyrkbar jord. Dersom inngrep er uunngåelige, skal matjord gjenbrukes slik at prosjektet sikrer netto nulltap av dyrka jord. Forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer skal være avklart før igangsettelse, og matjordplanen skal ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart.

4. Naturmangfold

Utbyggingen medfører permanente inngrep i naturarealer. Det skal derfor utarbeides et naturregnskap som følger planen. Kommunen ber videre om forpliktende oppfølging gjennom konkrete avbøtende tiltak eller økonomiske bidrag til naturrestaurering i kommunen.

5. Friluftsliv

Avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv må opprettholdes i planen. Under anleggsperioden skal tilgangen til friluftsområder ivaretas gjennom midlertidige omlegginger og tydelig skilting av stinett.

Gang- og sykkeladkomst fra området Åsveien 97/99 (Kjølstadhøgda) og vestover til Holstad-/Kjølstadmarka og fra Åsveien 107 (Kjølstadhøgda) og sørover må opprettholdes/etableres, og skal være tilsvarende enkel adkomst til marka som i dag.

6. Støy og anleggsvirksomhet

Kommunen forutsetter at nødvendige støyskjermingstiltak gjennomføres som planlagt, og at berørte boliger tilbys tiltak i tråd med retningslinje T-1442.

Støyskjermingstiltak skal dimensjoneres etter den faktiske støy som oppstår når ett tog passerer, og skal ikke baseres på en gjennomsnittsbetraktning der støyen gjennomsnittlig anses for å være lav fordi det «bare» passerer to tog pr time.

Støyende arbeid skal begrenses til tidsrom som reduserer belastningen på omkringliggende bebyggelse. Støyende virksomhet som knuseverk skal lokaliseres med tilstrekkelig avstand fra støyfølsom bebyggelse.

7. Vilt og faunapassasje

Kommunen vurderer at alternativ B med Østensjøveien og faunapassasje over jernbanesporet best ivaretar hensynet til regionalt viktig vilttrekk.

Faunapassasjen bør utvides og tilplantes med stedegen vegetasjon for å redusere barrierevirkninger og negative konsekvenser for friluftsliv og kulturlandskap. Vandringsveier for vilt skal opprettholdes gjennom hele anleggsperioden.

8. Vegetasjon

Kommunen ber om at det iverksettes tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedegen vegetasjon i elgtrekket, og at det fastsettes klare tidsfrister for når vegetasjonen skal være gjenetablert.

9. Myr og karbonutslipp

Påvirkning på myr og utslipp av karbon ved Haga må utredes før det tas stilling til om overskuddsmasser kan lagres på myrarealet.

10. Reguleringsbestemmelser

Ås kommune forventer at reguleringsbestemmelsene utformes klart og juridisk bindende i samsvar med plan- og bygningsloven §12-7 og byggesaksforskriften §4-3. Veiledning skal skilles tydelig fra bindende bestemmelser. Krav til VA-løsninger, matjorddisponering og teknisk utforming

må konkretiseres og tydeliggjøres. Planen skal oppfylle alle relevante lov- og forskriftskrav for å ivareta kommunens miljø- og samfunnshensyn.

Saksprotokollen bekreftes

Ås, 05.11.2025

Ole-Alexander Reinfjell

Dokumentet er elektronisk godkjent og uten håndskrevne signaturer

Høring – Statlig reguleringsplan for ny avgrening Østre linje – Forslag til kommunens uttalelse

Saksbehandler: Anette Bjerke

Saksnr.: 23/10258-11

Behandlingsrekkefølge

Møtedato

Hovedutvalg for teknikk og miljø

Formannskapet

Kommunestyret

Kommunedirektørens innstilling:

Ås kommune avgir følgende høringsuttalelse til statlig planforslag for Ny avgrening Østre linje:

1. Ås kommune er positive til jernbane som et miljøvennlig transporttilbud og tiltak som styrker togtilbudet på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig erkjenner kommunen at jernbaneutbygging medfører betydelige konsekvenser for miljø og samfunn. De samlede virkningene av eksisterende og planlagte inngrep i natur- og kulturlandskap understreker behovet for avbøtende og kompenserende tiltak som reduserer synlighet og barrierer knyttet til den nye jernbanelinjen.
2. Ås kommune forventer at inngrep i kulturlandskapet utføres så skånsomt og lite synlig som mulig. Alternativ L1 med senket linje vurderes som det beste alternativet.
3. Ås kommune har en nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar jord. Dersom nedbygging er nødvendig, skal matjorda gjenbrukes til framtidig matproduksjon. Kommunen forutsetter at prosjektet sikrer netto nulltap av dyrka jord. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før igangsettelse, og matjordplanen må ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart.
4. Ås kommune påpeker at utbyggingen av Østre linje medfører permanente inngrep i naturarealer i kommunen. Det må derfor utarbeides et naturregnskap som legges ved planen. I tillegg ber Ås kommune om at det blir iverksatt forpliktende tiltak som tiltaksplan for avbøtende tiltak eller økonomiske bidrag til restaureringsprosjekter i kommunen.
5. Ås kommune mener at avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv er nødvendige, og forutsetter at disse beholdes i planforslaget. Friluftslivet må

Ås kommune

også hensyntas under anleggsperioden gjennom tiltak som midlertidig omlegging og skilting av stinett.

6. Ås kommune forutsetter at nødvendige støyskjermingstiltak gjennomføres som planlagt, og at boliger som utsettes for økt støy i driftsfasen tilbys tiltak i tråd med gjeldende nasjonale retningslinjer og veiledning for støy i arealplanlegging (T-1442). Det skal stilles krav om bruk av stillegående anleggsmaskiner, og at støyende anleggsarbeid begrenses til tidsrom som reduserer påvirkningen på nærliggende bebyggelse. Knuseverk og annen støyende virksomhet skal lokaliseres med tilstrekkelig avstand fra støyfølsom bebyggelse.
7. Ås kommune vurderer at alternativ B med Østensjøveien og faunapassasje på kulvert over jernbanesporet best ivaretar hensynet til regionalt viktig vilttrekk. Kommunen ber om at faunapassasjen utvides betydelig for i større grad å avbøte barriereeffektene jernbanen skaper for viltet, samt redusere negative konsekvenser for friluftsliv og kulturlandskap av nasjonal betydning. Det er viktig at overgangen dimensjoneres med tilstrekkelig funksjonell bredde og tilplanter med stedegen og flersjiktet vegetasjon. Ås kommune forutsetter at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes gjennom anleggsperioden.
8. Ås kommune ber om avbøtende tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedegen vegetasjon i trekkruta for elg, og at det fastsettes bestemmelser om når vegetasjonen skal være tilbakeført.
9. Ås kommune forutsetter at påvirkning på myr og utslipp av karbon fra myr utredes før det besluttet om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga.
10. Ås kommune forventer at reguleringsbestemmelsene utformes klart og juridisk bindende i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-7 og byggesaksforskriften § 4-3. Veiledning skal skilles tydelig fra bindende bestemmelser. Kravene til VA-løsninger, matjorddisponering og teknisk utforming må konkretiseres og tydeliggjøres. Reguleringsplanen skal oppfylle alle gjeldende lov- og forskriftskrav for å ivareta kommunens samfunns- og miljøhensyn.

Ås, 24.09.2025

Tom-Arne Tørfoss
kommunedirektør

Ellen Grepperud
virksomhetsleder

Avgjørelsesmyndighet:
Kommunestyret

Behandlingsrekkefølge:
Hovedutvalg for teknikk og miljø
Formannskapet
Kommunestyret

Ås kommune

Vedlegg:

Se linker i saksframlegget

Saksbehandler sender vedtaket til:
Bane NOR, Nordre Follo kommune

Ås kommune

Saksutredning:

Sammen drag:

Bane NOR har sendt på høring forslag til detaljregulering for ny avgrening for Østfoldbanens Østre linje sør for Ski stasjon til Kråkstad. Planforslaget ligger i Ås og Nordre Follo kommuner og innebærer bygging av et 5,2 kilometer langt nytt dobbeltspor for jernbane. Den nye linja skal erstatte dagens Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon.

Reguleringsplanen gjennomføres som en statlig arealplan. Det betyr at det er staten som vedtar planen, og at kommunen er høringspart.

I dag må tog fra Østfoldbanens Østre linje krysse over flere spor ved Ski stasjon for å kunne kjøre inn i Blixtunnelen (Follobanetunnelen). Dette fører til ventetid for andre tog og reduserer kapasitetsutnyttelsen ved Ski stasjon. Ved å bygge Ny avgrening Østre linje, vil tog på Østre linje kjøre rett gjennom Ski stasjon uten å redusere kapasiteten på stasjonen, og togtilbudet på Vestre linje og lokaltogstrekningen Oslo-Ski kan økes mer i framtiden. Når den nye traseen blir tatt i bruk kan det bli kjørt lokaltog Ski-Oslo S via Kolbotn med 10-minuttersavganger. Dette gir også mulighet for framtidig økning av antall tog fra Østre linje, som alle kan kjøre gjennom Blixtunnelen.

Bygging av ny jernbanelinje vil ha betydelige negative konsekvenser for kulturlandskap, dyrka mark og natur- og friluftsområder. Utbyggingen berører også flere gårdsbruk nord og vest for Kråkstad.

Nordre Follo og Ås har hatt jevnlige involveringsmøter med Bane NOR siden 2020. Bane NOR har gjort betydelige forbedringer i prosjektet på disse årene. Det fremmes nå et alternativ (L1) som ligger lavere i terrenget og er mindre synlig i kulturlandskapet nord for Kråkstad. Det fremmes også et alternativ (B) med viltovergang over fjellskjæringen gjennom den skogkledde åsen ved Hagelund. Planforslaget har rekkefølgekrav om etablering av nye turveiforbindelser som kompensasjon for forbindelser som blir brutt. Prosjektet har en ambisjon om null netto tap av matjord som følge av tiltaket. Det foreslås rekkefølgekrav om at dagens Østre linje gjennom landbruksområdet nord for Kråkstad skal tilbakeføres til dyrka mark. Det foreslås nydyrkingsarealer og tilskuddsordning for nydyrking.

Etter offentlig ettersyn av planforslaget vil uttalelsene vurderes av Bane NOR, og planforslaget vil revideres på bakgrunn av innspillene. Revidert planforslag vil oversendes fra Bane NOR til statlig planmyndighet Kommunal- og distriktsdepartementet for vedtaksbehandling.

Dersom planforslaget vedtas innen sommeren 2026, kan Bane NOR starte med bygging av linja i 2028. Den nye linja vil i så fall kunne stå ferdig i 2032/33.

Prosjektet finansieres av statlige midler og er prioritert i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2025-2036.

Ås kommune

Fakta i saken:

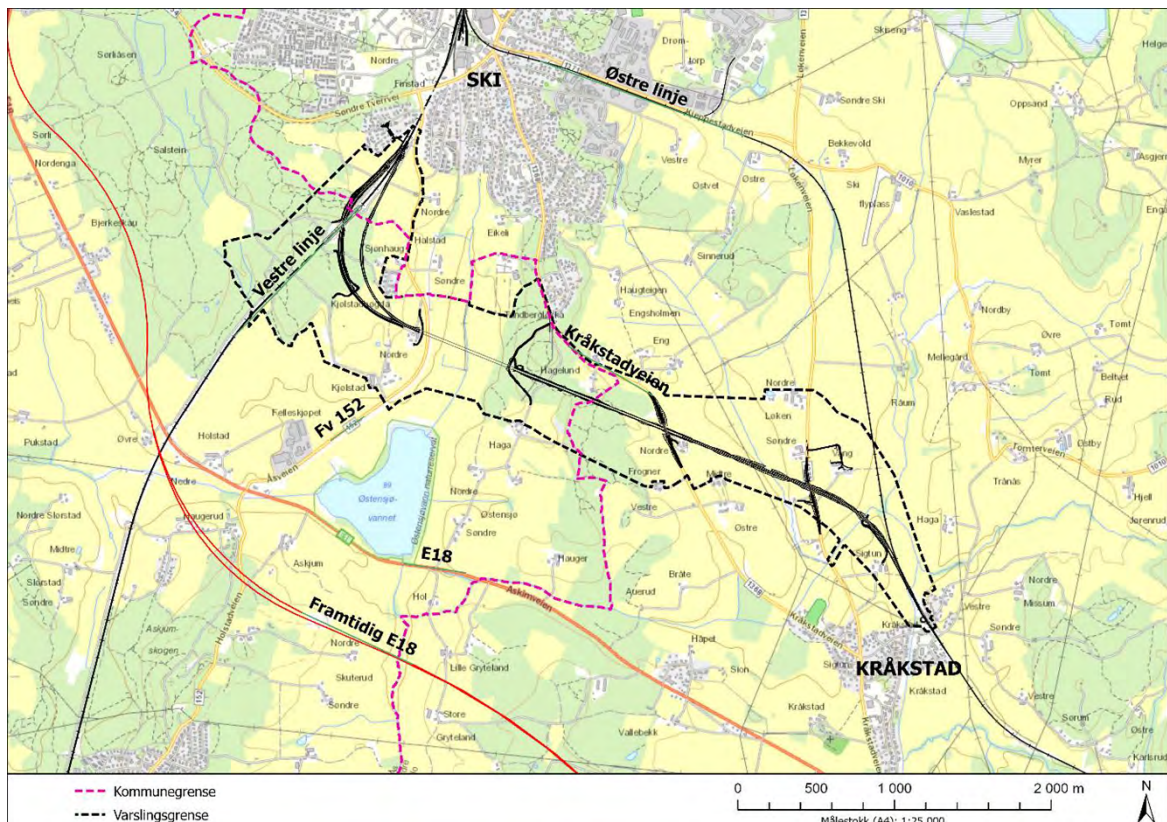
Bakgrunn

Bane NOR har på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) sendt «Forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje» på høring. Planarbeidet gjennomføres som statlig reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 6-4. Dette innebærer at det er Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet og som skal vedta reguleringsplanen. Nordre Follo og Ås kommuner er direkte høringsparter i saken. Høringsperioden er fra 22.8.2025-17.10.2025. Ås kommune har fått utsatt høringsfrist til etter kommunestyremøtet 29.10.2025.

En enkel, visuell fremstilling av prosjekt og planforslag kan leses på Bane NORs nettside [her](#).

Planforslaget

Planforslaget ligger i Ås og Nordre Follo kommuner, og omfatter om lag 5,2 kilometer nytt dobbeltspor for jernbane fra sør for Ski sentrum til Kråkstad stasjon. Planområdet består av et åpent kulturlandskap med landbruksarealer og to skogsområder. Mye av arealet er dyrka mark med jord av svært god kvalitet. Planområdet omfatter deler av Kjølstadskogen og skogsområdet ved Hagelund.



Figur 1: Ny avgreining Østfoldbanens Østre linje er markert med svarte linjer. Varslet planområde er vist med svart stiplede linje, kommunegrensen mellom Ås og Nordre Follo med lilla stiplede linje.

Ås kommune

Tiltaket er konsekvensutredet. Temautredningene som følger planforslaget kan leses i sin helhet her: [Plandokumenter og temautredninger](#).

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med KVV vedtatt i 2017, samt i tråd med kommuneplanens arealdel og fastsatt planprogram fra 2021.

Etter offentlig ettersyn vil alle mottatte uttalelser i forbindelse med offentlig ettersyn vurderes av Bane NOR, og planforslaget vil revideres på bakgrunn av høringen. Revidert planforslag vil etter dette oversendes fra Bane NOR til statlig planmyndighet, som er Kommunal- og distriktsdepartementet, for vedtaksbehandling.

Gitt et vedtak innen sommeren 2026, kan mulig byggestart med forberedende arbeider starte i 2028, med ferdigstillelse i 2032/33.

PURA, vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget, vil gi egen høringsuttalelse til planforslaget. Denne vil omhandle hensynet til vannmiljø i anleggsfasen, med vekt på Skibekken og Østensjøvann.

Medvirkning

Planprosessen startet i 2018 med kommunal behandling etter plan- og bygningsloven. I 2020/2021 ble saken videreført som statlig reguleringsplan, men kravene til medvirkning er de samme. Kommunene er høringsparter, og dialog mellom Bane NOR og kommunene har vært kontinuerlig.

Bane NOR har hatt regelmessige involveringsmøter med Ås og Nordre Follo kommuner, samt behandling i regionalt planforum før offentlig ettersyn. Det har også vært særmøter med Statsforvalteren, fylkeskommune, Statens vegvesen, NVE, lokale vannområder og landbrukskontor.

I tillegg er det gjennomført informasjonsmøter med grunneierlag og møter med enkeltgrupper.

Arealformål

Midlertidige anleggsområder

Bane NOR har behov for relativt store midlertidige anleggsområder langs hele jernbanetiltaket i anleggsfasen. Flere veier, forbindelser og atkomster som ligger innenfor anleggsområdet må legges om, delvis permanent og delvis midlertidig. Knuseverk for stein til anlegget vil kunne bli plassert innenfor de midlertidige anleggsområdene. Det er også behov for areal for lagring av dyrka jord i ranker fram til jorda skal bli tilbakeført på anleggsområdene.

Områder for permanente masselager

I planen er det foreslått et varig masselager for løsmasser i området mellom jernbanesporene på Kjølstadhøgda, og i en forsenkning i terrenget øst for Haga gård. I området mellom Hagelund og Sigtun er det vist to ulike høydenivå av nytt dobbeltspor, L0 og L1. Det er forskjell på hvor stort masseoverskuddet er avhengig av om alternativ L0 eller L1 velges. Alternativ L1 har et større overskudd av masser fordi jernbanelinjen ligger lavere i terrenget.

Ås kommune

Anleggsgjennomføring

Det er utarbeidet faseplaner for anleggsarbeidet. Det skal sikres god og trygg framkommelighet i anleggsperioden, særlig for gående og syklende. Antatt varighet av alle fasene i byggeperioden er estimert til 5 år.

Dagens Østre linje

Dagens Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon skal legges ned som del av prosjektet. Ny arealbruk på denne strekningen er ikke en del av selve reguleringsplanen, men nedleggingen sikres gjennom en rekkefølgebestemmelse. Nedlagt bane fra øst for Ski (ved Dynamittveien) til Kråkstad planlegges tilbakeført til landbruk.

Miljømessige konsekvenser:

Helsekonsekvenser

Utbyggingen av ny avgreining for Østre linje vil medføre flere helsekonsekvenser for befolkningen i Ås kommune, både i anleggsfasen og i den permanente driftsfasen.

Støy og vibrasjoner

Utbyggingen vil medføre økt støy og vibrasjoner både i anleggsfasen og i den permanente driftsfasen, særlig for boliger som ligger nær jernbanelinjen. For å redusere støybelastningen i driftsfasen er det planlagt støyskjerming langs linjen og bruk av stillegående togteknologi.

I anleggsfasen vil det oppstå betydelig støy og vibrasjoner, spesielt i områder med graving og ny infrastruktur. Det er foreslått å bruke stille anleggsmaskiner, samt å gjennomføre arbeidet på tidspunkter som reduserer belastningen for nærliggende boligområder.

Luftkvalitet og utslipp

Bruk av fossilfrie eller utslippsfrie anleggsmaskiner vil bidra til å redusere lokal luftforurensning og klimagassutslipp. Dette har betydning for luftkvaliteten for innbyggere i nærheten av anleggsområdene.

Tilgang til friluftsområder og rekreasjon

Den nye avgreiningen av Østre linje vil påvirke adkomstene til Kjølstadskogen, Hagelund og Holstadmarka, som er viktige nærturområder og friluftslivsområder for befolkningen. Det er foreslått nye turveiforbindelser for å opprettholde tilgjengeligheten. Fra Folloveien legges en driftsvei som også kan brukes som turvei inn til Kjølstadskogen. En ny tverrforbindelse krysser Østensjøbekken og forbinder gang- og sykkelveien langs Åsveien med Østensjøveien/Kråkstadveien. En turvei vil også knytte Kjølstadskogen til driftsveien langs Vestre linje sørover mot E18. Gang- og sykkelveien langs Åsveien blir ikke berørt, mens Østensjøveien vil få en justert utforming og krysse enten under (alternativ A) eller over (alternativ B) jernbanen. Veien vil fortsatt være tilgjengelig for turgåere og syklist.

Ås kommune

Barn og unges tilgang og trygghet

Kjølstadskogen og hele Holstadmarka er et mye brukt friluftsområde for barn og unge fra nærliggende skoler og barnehager. Utbyggingen vil redusere deler av skogen og påvirke trygg tilgang. Planen kompenserer for dette ved å styrke tilgangen til skogsområder, men barn på Kjølstadhøgda mister direkte og trafikksikker tilgang, og barn i nye boligområder får dårligere tilgang til skogen sør ved Hagelund.

Trafikksikkerhet og mobilitet

Endringer i veinettet, herunder stenging eller omkjøring av Kråkstadveien og Løkenveien, kan påvirke trafikksikkerheten. Det er planlagt at gang- og sykkelveier holdes åpne og at busstilbudet opprettholdes for å sikre trygg ferdsel og god mobilitet for alle grupper.

Klima og miljø

Forurensning av vassdrag

Prosjektet vil berøre vannområdene PURA og Morsa, med særlig fokus på Skibekken (Østensjøbekken) og Østensjøvann, hvor det har vært tiltak mot forurensning fra næringssalter og partikler. Bane NOR vil unngå negativ påvirkning på vassdragene så langt som mulig, og nødvendige utslippstillatelser fra Statsforvalteren må innhentes før anleggsstart. Miljøoppfølgingsplanen (MOP) inkluderer tiltak for å beskytte vassdrag og kantvegetasjon, og eventuelle restaurerende tiltak vil bli vurdert for å forbedre livsmiljøet for fisk og vannlevende organismer. Tillatelser fra NVE og andre myndigheter må også innhentes ved inngrep i kantvegetasjon eller vassdrag.

Klimagassbudsjett

Totale klimagassutslipp fra materialproduksjon, bygging og drift av ny Østre linje er anslått til 100.000 tonn CO₂-ekv., som utgjør 0,2 % av Norges årlige utslipp. Den største bidragsyteren er kalk og sement til grunnstabilisering, som står for 52-54 % av utslippene. Ved å redusere bruken av kalksement eller erstatte det med alternative materialer, kan utslippene reduseres. Bruk av produkter med lavere klimagassutslipp kan redusere utslippene med ca. 30 %. Klimabudsjettet vil oppdateres i senere faser av prosjektet.

Klimaeffekt av arealbruksendringer

Ny avgrensning for Østre linje berører dyrka mark og medfører estimerte klimagassutslipp på ca. 26.500 tonn CO₂-ekv. Utslippene varierer mellom alternativ A og B, der alternativ A gir lavere utslipp. Arealbruksendringer utgjør omtrent 25 % av utslippene fra materialproduksjon og utbygging. Estimatenes usikre.

Klimaeffekt av beslaglagt myr (masselager ved Haga)

Masselageret ved Haga ligger på 14 dekar myr, som er drenert og plantet. Det er usikkert om deponering av overskuddsmasser vil føre til nedbrytning av myra. Estimert klimagassutslipp varierer mellom 900 og 6.100 tonn CO₂-ekv., avhengig av omfanget av nedbrytningen.

Ås kommune

Naturmangfold

Østensjøvann naturreservat

Fugleområdene rundt Østensjøvannet ligger utenfor planområdet. Beregninger viser at støy fra den nye jernbanen vil være under terskelverdiene for fugleforstyrrelse. Brua, som ligger 700 meter fra nordenden av Østensjøvannet og er 22 m høy, påvirker ikke viktige trekkruiter for fugl, og høyden anses ikke som problematisk for innflygning.

Vannmiljø

Driften av jernbanen påvirker ikke vassdrag, men anleggsarbeid nærvassdrag kan påvirke vannkvaliteten. Miljøoppfølgingsplanen beskriver tiltak for å unngå negativ påvirkning, og Bane NOR vil søke utslippstillatelse fra Statsforvalteren.

Viltkryssing

Dobbeltsporet vil skape en tydelig barriere for bakkelevende vilt, særlig elg, og forsterke en allerede fragmentert landskapsstruktur. Uten tiltak for viltkryssing kan det føre til tap av leveområder, økt risiko for påkjørsler og redusert genetisk utveksling. Dette gir økt belastning på bestander som allerede er under press.

Konsekvensene varierer mellom alternativene. Alternativ B, som inkluderer både viltovergang og viltundergang ved Hagelund, vil kunne dempe barriereeffekten dersom løsningene utformes i tråd med viltets behov. Alternativer uten slike tiltak vil gi høyere negativ konsekvens. Menneskelig aktivitet i og rundt faunapassasjene kan redusere deres funksjon, uavhengig av hvilket alternativ som velges. Hvis passasjene ikke fungerer som forutsatt, vil det bidra til ytterligere økologisk fragmentering i området.

Naturmangfoldloven

Tiltaket medfører negativ påvirkning på landskapsøkologiske funksjoner og enkelte naturtypelokaliteter, spesielt for salamander og i mindre grad fugl. Sumvirkningen vurderes som middels negativ. Tidligere og planlagte tiltak, som ny E18, vil øke belastningen på naturverdier, særlig for arter som pattedyr. Tiltakshaver har inkludert kompenserende tiltak, som en ny dam for amfibier, faunapassasje og begrenset hogst for å bevare vegetasjon. Kryssing av Engsbekken og Kråkstadelva skal gjøres som brukonstruksjoner for å beskytte vannmiljøet. Miljøtiltakene er innarbeidet i reguleringsplanen, og tiltakshaver vil dekke kostnadene.

Masselagringsområder og anleggsveier er lokalisert utenom viktige naturverdier, og prosjektet tilpasses i størst mulig grad hensyn til naturen, i samsvar med naturmangfoldloven.

Landskap, kulturlandskap og kulturmiljø

Ny avgrening Østre linje berører flere kulturminnelokaliteter, inkludert jordbrukslandskapet rundt Kråkstad middelalderkirkested, som er klassifisert som kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA). Tiltaket medfører store terrenginngrep og endrer kulturmiljøet, særlig rundt Kråkstad kirke og de tilhørende gårdene.

Alternativ L1 gir noe mindre negativ påvirkning på kulturarven enn L0, spesielt i KULA-området, men forskjellen er ikke nok til å endre konsekvensgrad. Begge

Ås kommune

alternativer vil påvirke automatisk fredete kulturminnelokaliteter og det autentiske jordbrukslandskapet.

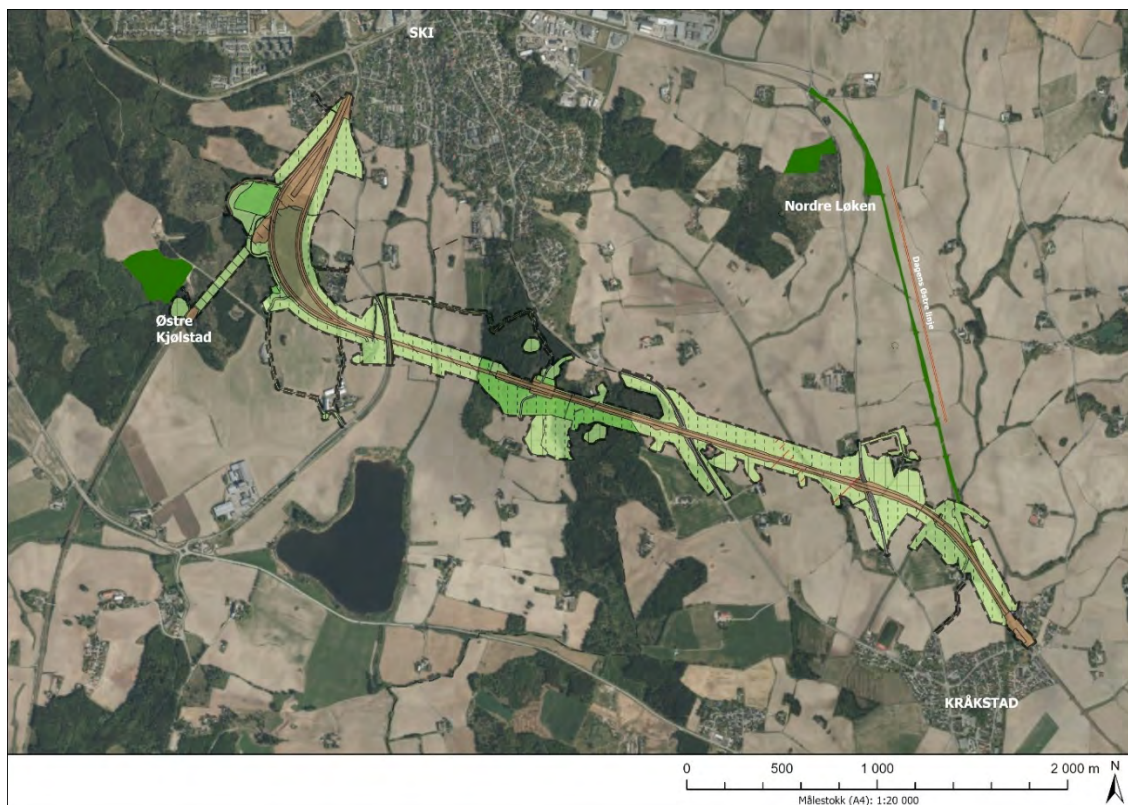
Byggingen av nytt dobbeltspor vil ta hensyn til kulturlandskapet i KULA-området.

Matjord

Ny avgreining Østre linje i alternativ L0 har et beregnet arealbeslag på ca. 160 dekar dyrka mark og ca. 70 dekar dyrkbar mark. I alternativ L1 er beregnet arealbeslag ca. 10 dekar mindre. Arealbeslaget er beregnet ut fra areal avsatt til samferdselsformål (jernbane og vei) i reguleringsplanen. I tillegg er det behov for midlertidige arealer i anleggsperioden.

Disse arealene er beregnet til ca. 500 dekar dyrka mark. Disse vil bli tilbakeført til hhv. dyrka mark og skog etter anleggsfasen.

Reguleringsplanen har krav om at det skal foreligge en plan for håndtering av matjord før dobbeltsporet kan bygges ut. Forslag til matjordplan er tilgjengelig som del av høringen av planforslaget. Bane NOR arbeider for å minimere påvirkning på dyrka mark som følge av jernbaneutbygging, og har en netto null-ambisjon for tap av matjord som følge av tiltaket.



Figur 0-1 Mulige nydyrkingsområder markert med mørk grønn farge i kartet, sammenstilt med reguleringsforslaget for ny avgreining Østre linje. Områdene ligger ved Østre Kjølstad gård i Kjølstadskogen, og ved Nordre Løken gård. Den aktuelle strekningen for oppdyrking av dagens Østre linje er markert med mørk grønn linje.

Ås kommune

Overvann

Flomfare

Tiltaket er dimensjonert for 200-årsflom med klimafaktor på 40 % og usikkerhetsfaktor på 20 %. Bruer og kulvert vil tåle flom ved ekstrem nedbør med returverdi på 200 år og klimafaktor 1,5 i tilfelle en time med regn.

Grunnforhold

Planen går gjennom områder med marine avsetninger og bløt leire. Erosjonssikring vil bli utført tre steder; ved bruer over Engsbekken, sidebekk til Kråkstadelva og ved kulvert over Kråkstadelva. Midlertidige tiltak som motfyllinger, terrenggraving og kalksement vil brukes for å stabilisere områdene under anleggsfasen. Erosjonssikring er ikke nødvendig langs Østensjøbekken.

Lokalveinett

Den nye driftsveien på Vestre linje vil erstatte dagens turvei fra Åsveien og gi nødvendig tilgang til landbruket. Trafikken i Folloveien forventes ikke å øke vesentlig, men veien må oppgraderes for å tåle tyngre kjøretøy. En ny landbruksadkomst etableres langs sørsiden av den nye jernbanelinjen, og vil delvis dele adkomstvei med boligene på Kjølstadhøgda. Østensjøveien vil i alternativ A flyttes ca. 250 meter vestover og legges under jernbanen, mens alternativ B følger eksisterende trasé, men går over jernbanen ved viltkryssingen. Adkomst til eiendommer fra E18 vil ikke endres.

To fylkesveier som krysser jernbanen kan bli stengt vekselvis som et alternativ til bygging av midlertidige omkjøringsveier. Dette kan redusere midlertidig beslag av dyrket mark i anleggsperioden, samt samle kostnader og klimagassutslipp. Samtidig kan omdirigert trafikk føre til økt belastning på lokale områder med høy trafikkbelastning. Det er viktig at kollektivtrafikktilbud og infrastruktur for gående og syklende opprettholdes og ivaretas gjennom hele anleggsperioden, spesielt siden alternative veier i regionen ofte mangler tilfredsstillende tilrettelegging for myke trafikanter.

Økonomiske konsekvenser

Selve utbyggingen har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Prosjektet finansieres gjennom statlige bevilgninger.

Ås kommune

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren er positiv til jernbane som miljøvennlig transporttilbud, og positiv til tiltak som gir bedre togtilbud på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig har bygging av ny jernbane store negative konsekvenser for miljø og samfunn. Utbyggingen berører blant annet flere gårdsbruk nord og vest for Kråkstad.

Bane NOR har gjort betydelige forbedringer i prosjektet siden planprogrammet ble fastsatt av Kommunal- og moderniserings-departementet (KMD) i 2021. Det fremmes nå et alternativ (L1) som ligger lavere i terrenget og er mindre synlig i kulturlandskapet nord for Kråkstad. Det fremmes også et alternativ (B) med viltovergang over fjellskjæringen gjennom den skogskledde åsen ved Hagelund. Planforslaget har rekkefølgekrav om etablering av nye turveiforbindelser som kompensasjon for forbindelser som blir brutt. Prosjektet har en ambisjon om null netto tap av matjord som følge av tiltaket. Det foreslås blant annet rekkefølgekrav om at dagens Østre linje gjennom landbruksområdet nord for Kråkstad skal tilbakeføres til dyrka mark.

Den planlagte jernbanen vil sette varige spor i kulturlandskapet og kan ha negative konsekvenser for friluftsliv og vilttrekk, spesielt i de nordlige delene. Sammenhengen mellom eksisterende og planlagte inngrep i natur og kulturlandskap forsterker behovet for avbøtende og kompenserende tiltak. Dette er nødvendig for å redusere synligheten og barriereeffekten av den nye jernbanelinjen. Nedenfor følger en tematisk vurdering av nødvendige forbedringer i planforslaget.

Støy og vibrasjoner

Kommunedirektøren vurderer at økt støy og vibrasjoner kan ha betydelige negative helse- og trivselspåvirkninger for beboere i nærområdet. Det er derfor avgjørende at planlagte støyskjermingstiltak og bruk av stillegående teknologi gjennomføres fullt ut.

Videre bør det vurderes om det er behov for ytterligere tiltak for å sikre at støybelastningen holdes innenfor anbefalte grenser, særlig i områder med sårbare grupper som barn og eldre.

I anleggsfasen må det stilles krav til bruk av støysvake maskiner og begrensning av arbeidstider for å minimere ulemper. Kommunedirektøren anbefaler også at det etableres gode rutiner for varsling, dialog og klagehåndtering med berørte naboer. Der belastningen blir særlig høy, bør midlertidige tiltak som alternativ overnatting eller ekstra støydemping vurderes.

Klima og miljø

Forurensning av vassdrag

Det må innhentes nødvendige tillatelser fra Statsforvalteren og NVE, og miljøoppfølgingsplanen må gjennomføres for å unngå negativ påvirkning på vassdragene. Kommunedirektøren forventer at disse forholdene ivaretas før anleggsstart.

Klimagassbudsjett

Kommunedirektøren påpeker at kalksement er den største enkeltbidragsyteren til

Ås kommune

klimagassutslippene. Reduksjon i bruken av kalksement og valg av produkter med lavere utslipp bør derfor prioriteres. Klimabudsjettet må oppdateres løpende.

Klimaeffekt av arealbruksendringer

Kommunedirektøren mener at utslipp knyttet til arealbruksendringer bør reduseres og vektlegges i beslutningsprosessen, spesielt siden det er stor forskjell mellom alternativene.

Naturmangfold

Prosjektet vil medføre negative konsekvenser for naturmangfoldet i området, særlig knyttet til tap og fragmentering av leveområder for arter som salamander, enkelte fuglearter og elg. Landskapsøkologiske funksjoner påvirkes, blant annet gjennom permanent inngrep i naturarealer og endringer i vandringsveier for bakkelevende vilt.

Spesielt sårbare naturtypelokaliteter vil bli påvirket, og tiltakets samlede effekt vurderes som middels negativ. Dette forsterkes av andre samtidige prosjekter som ny E18, som samlet øker belastningen på naturverdier.

Tiltakshaver har foreslått kompenserende tiltak, som bygging av ny dam for amfibier, etablering av faunapassasjer og begrenset hogst for å bevare stedegen vegetasjon. Kryssing av vassdragene Engsbekken og Kråkstadelva skal skje via bru for å beskytte vannmiljøet. Disse tiltakene er inkludert i reguleringsplanen og skal redusere den totale belastningen på naturen.

Østensjøvann naturreservat

Kommunedirektøren forutsetter at støy- og høydeeffekter fra brua er innenfor akseptable nivåer for fuglelivet i området.

Vannmiljø

Miljøoppfølgingsplanen må sikre at vannkvaliteten ikke påvirkes negativt under anleggsarbeidet.

Viltkryssing

Kommunedirektøren anbefaler alternativ B, som inkluderer både viltovergang og viltundergang ved Hagelund, som nødvendige tiltak for å redusere barriereeffektene av dobbeltsporet. Det vurderes som avgjørende at faunapassasjene utformes i tråd med viltets behov og inngår som en del av den regionale grøntstrukturen. Det er særlig viktig å sikre at elgens trekkruter opprettholdes og styrkes.

Viltovergangen bør ha større bredde enn minstekravene for å sikre god funksjonalitet, særlig dersom den skal kunne brukes både av vilt og mennesker. Selv om det er positivt at planforslaget åpner for økt bredde ved lengre overganger, fremgår det ikke tydelig hvilket forhold mellom lengde og bredde som legges til grunn, eller hvordan det er tatt høyde for eventuell menneskelig aktivitet i passasjene.

Det er videre positivt at det skal revegeteres med stedegne arter, men det bør presiseres at revegeteringen ikke skal baseres utelukkende på naturlig frøspredning. For å sikre tidlig funksjonalitet bør det stilles krav til når

Ås kommune

vegetasjonen skal være etablert. Kommunedirektøren mener det er viktig med avbøtende tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedegen vegetasjon i elgens trekkruiter, og at det fastsettes bestemmelser om tidspunkt for når dette skal være gjennomført.

Det forutsettes at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes også i anleggsperioden gjennom midlertidige løsninger, slik at viltets bevegelsesmønster ikke forstyrres unødig. Dersom de foreslåtte faunapassasjene ikke fungerer etter hensikten, risikerer man ytterligere belastning på en elgbestand som allerede er under press, og tiltaket vil i så fall ha negativ langsiktig innvirkning på det regionale naturmangfoldet.

Landskap, kulturlandskap og kulturmiljø

Kommunedirektøren påpeker at kulturmiljøet, særlig rundt Kråkstad kirke og KULA-området, vil bli berørt av tiltaket. Alternativ L1 foretrekkes fordi det gir noe mindre negativ påvirkning på kulturarven. Det er viktig at bygging av dobbeltspor skjer med hensyn til kulturlandskapet.

Matjord

Ås kommune praktiserer et strengt jordvern, og har en nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar jord. Nedbygging av dyrka og dyrkbar jord er bare aktuelt når det er nødvendig for å gjennomføre tiltak som har stor samfunnsnytte. Når det er nødvendig å bygge ned dyrka og dyrkbar jord skal matjorda gjenbrukes til framtidig matproduksjon.

Kommunedirektøren understreker at nullvisjonen for tap av matjord må sikres i planbestemmelsene. Alternativ L1 foretrekkes på grunn av lavest tap av dyrka jord.

Kommunedirektøren ber om at matjordplanen oppdateres og ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før det gis tillatelse til igangsettelse.

Overvann

Flomfare

Kommunedirektøren stiller spørsmål ved hvorfor kommuneplanens føring om 50 % klimafaktor ved 200-årsflom ikke er fulgt, og ber om en forklaring.

Grunnforhold

Erosjonssikring og midlertidige stabiliseringstiltak må gjennomføres i tråd med planene. Kommunedirektøren mener tiltakene er nødvendige for å sikre stabilitet under anleggsfasen og redusere risiko for skader på omkringliggende områder.

Lokalveinett

Kommunedirektøren vurderer det som positivt at driftsveien også kan fungere som turvei, men understreker at oppgraderingen må sikre god adkomst uten vesentlig økt trafikkbelastning. Den nye landbruksadkomsten anses som viktig for å sikre fortsatt landbruksdrift og opprettholde næringsgrunnlaget, og må være både funksjonell og trygg. Omleggingen av Østensjøveien i begge alternativer må ivareta tilfredsstillende trafikkflyt og adkomst for alle berørte.

Ås kommune

Kommunedirektøren er positiv til tiltak som kan redusere beslag av dyrket mark og klimagassutslipp ved eventuelle midlertidige stengninger av veier, men uttrykker samtidig bekymring for økt trafikkbelastning i lokale områder som allerede er utsatt. Det er avgjørende at et alternativt busstilbud opprettholdes og at gang- og sykkelinfrastruktur holdes åpen og trygg i hele anleggsperioden. Kommunedirektøren understreker behovet for grundige trafikkanalyser av konsekvensene for lokalveinettet, og at endelige beslutninger tas i tett dialog med relevante myndigheter og trafikkselskaper.

Reguleringsbestemmelser

Ås kommune har på et overordnet nivå og i lys av kommunens merknader ovenfor gjennomgått forslag til reguleringsbestemmelser. Kommunen anmoder om at departementet gjennomgår og sikrer reguleringsbestemmelsene i lys av pbl. § 12-7, de hensyn som planforslaget fremmer og kommunens merknader. Enkelte bestemmelser som i utgangspunktet pålegger plikter, synes å i stor grad å åpne for skjønnsmessige vurderinger eller kost/nytte vurderinger og fremstår ikke konkrete og klart formulerte. Kommunen stiller også spørsmål ved om reguleringsplanen på alle områder tilfredsstiller pbl. § 20-1 jf. SAK10 (byggesaksforskriften) § 4-3 andre ledd pkt. b) krav om detaljert avklart.

Generelt fremstår det ikke som et heldig grep å ta inn veiledning og informasjon i selve bestemmelsene. Det skaper uklarheter om hva som er informasjon eller veiledning og hva som er juridisk bindende bestemmelser. Særlig når det eneste som skiller er om teksten står i kursiv eller ikke, og når disse også har nummerering som for juridisk bindende bestemmelser.

Kommentarene i det følgende til enkeltbestemmelser er ment som eksempler og kan også gjelder for andre reguleringsbestemmelser:

- Pkt. 2.1.1 framgår at utforming av støytiltak skal avklares etter *samråd* med den enkelte grunneier. Det kan da reises spørsmål om det er en nyanse mellom «samråd» og «avtale».
- Pkt. 2.2 første ledd er så rundt formulert at det kan stilles spørsmål ved om denne har noen juridisk bindende effekt som forplikter utførende.
- Pkt. 2.4 oppleves det uklart hva som konkret skal dimensjoneres for henholdsvis 20-års nedbør og 200-års flom. Videre er spillvann nevnt i samme setning som overvann og flomvann- vi stiller spørsmål ved om dette er riktig, da spillvann normalt håndteres separat fra overvannssystemet. Anbefaler en språklig gjennomgang for å klargjøre hvilke anlegg og vannmengder de ulike kravene gjelder.
- Pkt. 2.5 er det positivt at midlertidige VA-løsninger skal sikres før anleggsstart. Bestemmelsen bør også eksplisitt omtale permanente (fremtidige) løsninger. Disse er minst like viktige for funksjonalitet og driftssikkerhet etter ferdigstilt tiltak.
- Pkt. 2.11 I bestemmelsen om matjordplan bør det under punkt 4 presiseres at matjorda skal brukes til andre tiltak for å fremme matproduksjon (ikke landbruksdriften) på eiendommene.
- Pkt. 3.1.5 om utforming av bruer avklarer ikke eller i liten grad hvordan broen skal utformes. Ref. «minst mulig dominerende» oppstilles som det eneste kvalitative kravet til utformingen sammen med maksimal høydebegrensning. Dette synes ikke å være «detaljert» avklart jf. SAK10, § 4-3.

Ås kommune

- Pkt. 4.1 Bør vurderes om bestemmelsen til H190_1 endres slik at «som kan skade brua» tas ut slik at alle tiltak som omfattes av pbl. § 1-6 ikke er tillatt bortsett fra tilgang til vedlikehold.
- Pkt. 4.2 andre setning framstår med uklar juridisk virkning. Er anbefalingene juridisk bindende anbefalinger eller bare anbefalinger? Dersom disse er bindende for videre arbeid bør rettslig virkning styrkes ved at dokumentdato framgå av bestemmelsen og *opp i* tas ut av teksten.

Konklusjon med begrunnelse:

Planforslaget for ny avgrening av Østre linje samsvarer med vedtatt KVV og nasjonale prioriteringer i NTP. Tiltaket vil gi betydelig økt kapasitet for togtrafikken gjennom Ski stasjon og styrke kollektivtilbudet i regionen. Samtidig vil det medføre omfattende inngrep i matjord, kulturlandskap og naturmiljø. Det er derfor avgjørende at nødvendige avbøtende tiltak og kompensasjon gjennomføres i tråd med planbestemmelser og miljøoppfølgingsplan.

Kommunedirektøren støtter planforslaget og anbefaler at alternativ L1 prioriteres, samt alternativ B med viltovergang og viltundergang ved Hagelund. Det legges stor vekt på at kompensasjons- og miljøhensyn følges opp grundig i videre planlegging og gjennomføring.

Videre anbefales det at planforslaget (inkludert plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse) oppdateres slik at Ås kommunes høringsinnspill blir ivaretatt i de juridiske dokumentene.

Kommunedirektøren anbefaler også at Ås kommune sender innspill til Bane NOR med særlig fokus på avbøtende og kompenserende tiltak som angitt i vedtakene, som del av høringsvaret til det statlige planforslaget.

Kan vedtaket påklages?

Nei.

Ikrafttredelse av vedtaket:

Umiddelbart.



PURA, vannområdet Bunnfjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget

Bane NOR
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref.
202316532

Vår ref.
23/09461-16

Saksbehandler
Anita Borge

Dato
07.10.2025

Forslag til reguleringsplan for ny avgreining Østre linje - høringsuttalelse fra PURA

Høringen

Bane NOR har utarbeidet et forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for ny avgreining av Østre linje sør for Ski stasjon. [Planen med konsekvensvurdering](#) er lagt ut til offentlig ettersyn.

Hensikten med avgreiningen av Østre linje er å øke frekvensen på togavganger og bedre regularitet på Follobanen og Østfoldbanen.

Fra avgreiningen på Halstadjordet sør for Folloveien i Nordre Follo kommune er det planlagt et nytt dobbeltspor til Kråkstad stasjon. Dobbeltsporet blir 5,2 km langt, og det vil krysse Skibekken med en ca. 650 meter lang bro som blir ca. 20 meter høy. Skibekken blir også omtalt som Finstadbekken og Østensjøbekken. I denne uttalelsen benyttes Skibekken. PURAs høringsuttalelse omhandler avgreiningens påvirkning på bekken og innsjøen nedstrøms, Østensjøvann.

Beskrivelse av påvirkning på vannmiljø i utbyggingsprosjektet med forebyggende og avbøtende tiltak beskrives i hovedsak i miljøoppfølgingsplanen, temautredning vannmiljø og i selve planbeskrivelsen. Vår uttalelse tar derfor utgangspunkt i disse dokumentene.

PURAs tidligere involvering i prosjektet

PURA har vært involvert i prosjektet fra konseptvalgutredningen i 2015, der vi ga vårt innspill. Etter dette har det vært møter med Bane Nor sammen med Asplan Viak og Nordre Follo og Ås kommuner. I 2021 ga vi innspill til "Temautredning vannmiljø" sammen med vannområde Morsa og Nordre Follo kommune. I 2022 ga vi innspill til plankart nord for Østensjøvann, der det var skissert hvordan ny Østre linje ville krysse Skibekken. Vi har hatt en dialog med Nordre Follo kommune om ønsket bredd på kantsonen mellom dyrket mark og Skibekken før, under og etter anleggsfasen. I

Postadresse

Postboks 195
1431 Ås

anita.borge@as.kommune.no

Besøksadresse

Skoleveien 5

www.pura.no

Mobil

971 70 864

2023 hadde vi dialog med Bane NOR om krav om erosjonssikring i og langs Skibekken, overvåking av vannkvalitet og utplassering av loggere for automatisk overvåking. Vi fikk i august 2025 innsikt i resultater fra den foreløpige vannkvalitetsovervåkingen i Skibekken, både fra loggerne og stikkprøvetakingen.

PURAs arbeid i området og anleggsprosjektets påvirkning på vannmiljø

PURA gir en uttalelse til høringsdokumentene i kraft av sitt [mandat av 02.07.2008](#). Vannområdets mål er å sikre god kjemisk og økologisk tilstand for vannkvaliteten i sitt område, i tråd med vannforskriftens føringer og forankringen i EUs vanndirektiv. I PURA jobbes det kontinuerlig i kommunene og innen landbruket med tiltak for å forbedre og opprettholde god kjemisk og økologisk vannkvalitet. Forurensninger fra landbruk, kommunalt avløpsnett, spredt avløp og tette flater skal reduseres med effektive tiltak. For å bedre tilstanden i de berørte vannforekomstene Skibekken og Østensjøvann er det i deres nedslagsfelt jobbet målrettet for å redusere avrenningen av næringsstoffer og partikler til bekken og innsjøen. Mange omfattende tiltak med store kostnader er igangsatt for å forbedre vannkvaliteten:

- gjennomføring av en mulighetsstudie i 2011 for å kartlegge mulige innsjøinterne tiltak i Østensjøvann.
- gjennomføring av prosjekt Østensjøvann i 2015 med hensikt å kartlegge landbrukstiltak i nedbørfeltet til Østensjøvann, foreta miljørådgiving på landbruksforetakene, tilby planer for ytterligere tiltak på landbruksarealene og bistå ved gjennomføring av nye tiltak.
- gjennomføring av [reguleringsfiske](#) i Østensjøvann over fem år, fra 2021 til 2025, i samarbeid med NMBU, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- [erosjonssikring av Skibekken](#) i 2017-2019 med påfølgende utvidet overvåking av biologiske, kjemiske, fysiske og bakteriologiske parametere.
- [erosjonssikring av Skuterudbekken/Grytelandsbekken](#) i (tilløpsbekk til Østensjøvann fra sør) i 2021 med påfølgende utvidet overvåking av biologiske, kjemiske, fysiske og bakteriologiske parametere.

I tillegg kommer:

- Nordre Follo kommunes gjennomførte og pågående rehabilitering av ledningsnettet i Ski
- Nordre Follo kommunes gjennomførte og pågående arbeid med bedre håndtering av overvann i Ski
- Ås kommunes opprydding i spredt bebyggelse

I tillegg til ny avgreining av Østre linje vil området bli sterkt påvirket av flere store utbyggingsprosjekter i de kommende år:

- [flytting av jord](#) før etablering av ny E18 til fire-felts-motorvei
- [utvidelse av E18 til fire-felts-motorvei](#)

Dette er store samferdselsprosjekter med samfunnsmessige interesser og en viss påvirkning på vannmiljøet fra disse vil være uunngåelig. Vannområdets bidrag for å redusere forurensningene er å opprettholde dialogen med utbyggerne Statens vegvesen og Bane NOR og påse at hensynet til vannkvalitet ivaretas i utbyggingsplanene.

I anleggsfasen for ny avgreining av Østre linje vil det potensielt kunne oppstå forurensning av vann ved:

- utslipp til vann ved boring i grunnen
- partikkelspredning i dammer, elver eller bekker
- utslipp med høy pH fra kalksementstabilisering
- utslipp fra betongarbeider
- akutte utslipp av olje, drivstoff eller hydraulikkvæske fra anleggsmaskiner
- akutte utslipp av lagrede kjemikalier eller drivstoff
- akutte utslipp av boreslam ved fundamentering av bro mellom Vestre linje og Tandbergåsen
- avrenning fra sprengstein (tungmetaller og nitrogen)
- støv ved sprengning av fjell og flytting av masser

I PURAs vannområde vil følgende vannforekomster bli berørt i anleggsfasen:

[Skibekken](#) (vannforekomst 005-69-R) og [Østensjøvann](#) (vannforekomst 005-5681-L). I tillegg vil vassdraget nedstrøms Østensjøvann også kunne bli påvirket indirekte av massedeponiet. Dette gjelder [Bølstadbekken](#) (vannforekomst 005-85-R), [Årungen](#) (vannforekomst 005-296-L), [Årungenelva](#) (vannforekomst 005-33-R), [Bunnebotn](#) (ID 0101020701-6-C) og [Bunnefjorden](#) (ID 0101020701-5-C). Selv om de sist nevnte vannforekomstene ligger i god distanse fra anleggsområdet ønsker vi å inkludere disse, da alle større aktiviteter i nedslagsfeltet til Oslofjorden er potensielle forurensningskilder også for fjorden. Det er positivt at dette omtales i temautredning vannmiljø under kap. 3.2. "Influensområde".

Økologisk tilstand i Skibekken er ifølge Vann-Nett svært dårlig og i Østensjøvann moderat. Målet i hht. vannforskriften er for begge god økologisk tilstand.

PURAs konkrete innspill

Vår uttalelse gis i det følgende som punkter innen tema relatert til vannkvalitet:

1) Delområde/influensområde:

I høringsdokumentene er Skibekken definert som eget delområde i sårbarhetsvurderingen, mens Østensjøvann omtales som ikke direkte berørt, men tilhørende influensområdet. Vi vil påpeke at med den korte avstanden fra anleggsområdet til innsjøen bør også den inngå som et eget delområde i sårbarhetsvurderingen. Østensjøvann er vernet som naturreservat og det unike fuglelivet i og rundt innsjøen bør i minst mulig grad forstyrres.

2) Påvirkning av Skibekken ved bygging av dalbro:

Høringsdokumentene har gode beskrivelser av risiko- og skadereduserende tiltak for anleggsarbeidets påvirkning på Skibekken. Dette er aktuelle tiltak ved fundamentering av dalbro. Ulike løsninger for oppsamling av overvann og renseteknikker er godt beskrevet.

PURA understreker viktigheten av at de beskrevne tiltakene gjennomføres som planlagt, slik at all negativ påvirkning på vannforekomstene Skibekken og Østensjøvann unngås.

Entreprenøren skal forholde seg til de løsningene for renseteknikker, grenseverdier for utslipp og krav til overvåking som Statsforvalteren bestemmer. Statsforvalteren vil dermed få en viktig rolle i hvordan hensynet til vannmiljøet skal ivaretas.

Totalentreprenøren skal gjøre en miljørisikovurdering av arbeider nær vassdrag, som

omfatter både akutte utslipp og mulige uønskede hendelser som reduserer effekten av rensetiltakene. Dette blir spesielt viktig når anleggsarbeidet igangsettes og det blir klart hvilke områder som vil berøres.

Skibekken er flomutsatt, og i regi av PURA er det som tidligere nevnt gjennomført erosjonssikringstiltak i og langs bekken. Disse bør forsterkes i området som berøres av anlegget.

3) Mulige avbøtende tiltak og oppfølging:

I høringsdokumentene er det listet opp en rekke aktuelle avbøtende tiltak som skal beskytte vannmiljøet. PURA vil påpeke nødvendigheten av å ha klare rutiner for hvordan tiltakene følges opp under anleggsfasen, med jevnlig kontroll på om tiltakene blir gjennomført og om oppfølgingen fungerer.

4) Overvåkingsprogram for vannkvaliteten i berørte vassdrag:

I juni 2023 startet Bane NOR opp et overvåkingsprogram for vassdrag i anleggsområdet for avgreiningen. For Skibekken ble det igangsatt automatisk overvåkning ved utplassering av loggere og det ble gjennomført stikkprøvetaking. PURA har fått tilsendt rapporten "Ytre miljøovervåking av Østensjøbekken, Engsbekken og Kråkstadelva 2023-2024" med resultater for overvåkingen frem til 31.12.2024. PURA mener overvåkingsprogrammet gir et godt bilde av før-tilstanden i vassdraget, og påpeker viktigheten av at overvåkingen fortsetter i samme omfang frem mot anleggsstart, under anleggsarbeidet og etterpå. Det bør i anleggsperioden gjennomføres vannføringsmålinger.

En fortsettelse av overvåkingen etter anleggsarbeidets avslutning blir viktig for å fange opp eventuelle påvirkninger på vassdraget i driftsfasen.

5) Massehåndtering:

Det anføres at det fra masselager er god avstand til resipient over terreng (eksisterende dyrka mark). Det forventes dermed ikke påvirkning fra masselagrene på vannmiljøet i verken anleggs- eller driftsfasen. Vi ønsker å påpeke at dette ikke nødvendigvis medfører riktighet, da masselagrene ligger i nedslagsfeltet til Skibekken, og vil ved f.eks. sterke nedbørsepisoder og stor avrenning kunne påvirke bekken. En sikring av overvann og potensiell avrenning fra disse deponiene blir derfor viktig.

Konklusjon

Bane NOR har gjort et grundig arbeid i å beskrive hvordan vannkvaliteten skal ivaretas gjennom anleggsperioden for ny avgreining av Østre linje.

Høringsdokumentene beskriver sårbarhetsvurderinger og forebyggende og avbøtende tiltak på en god måte. Et overvåkingsprogram for vannkvaliteten i Skibekken i en før-periode er også igangsatt og bør videreføres inn i driftsfasen. PURA påpeker viktigheten av at de gode intensjonene i planleggingsdokumentene settes til handling i anleggsfasen ved gode prosedyrer, rutiner og regler for oppfølging og kontroll.

Med hilsen
for vannområdet PURA, Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget

Anita Borge

vannområdeleder

Kopi til:
Prosjektgruppen
Temagruppe Biologi/limnologi
Tom-Arne Tørfoss, kommunedirektør, Ås kommune
Øyvind Henriksen, kommunedirektør, Nordre Follo kommune



LOKAL AGENDA 21 -FORUMET I NORDRE FOLLO

Bane NOR

Ny avgrensning Østre Linje. Høringsinnspill

Det har vært en lang prosess med planarbeidet, og mange har vært spent på hvorledes dette anlegget ville påvirke den enkelte som har nærhet til traseen. Mange opplever stedstap, tap og oppsplitting av sin eiendom sin og tilgang til nærfriluftområder blir endret. Dette vil forringe livskvaliteten til noen. De må ivaretas på en best mulig måte.

Vi ser at det er behov for å utvikle kollektivtilbudet i regionen for at vi skal ha et godt reisetilbud for innbyggerne og redusere klimaavtrykket.

Vi oppfordrer til at L1, en senket linje, blir valgt istedenfor L0.

Ved avgrensningen, sør for Ski, skulle vi gjerne ha sett at søt-/østgående linje ble lagt i samme høyde som vestre linje med sporveksler istedenfor planfri kryssing som det er planlagt. Dette ville spare 15 m høydeforskjell som må utlignes over kanskje 100 m. Det ville redusert behovet for å ta beslag av dyrka jord på Nordre Halstad. Driftsveien vest for jernbanetraseen ville det ikke vært behov for da adkomsten til jordene Søndre Halstad kunne benytte dagens avkjøring fra Åsveien med ei bru over nordgående spor. Finstadgrenda ville slippe ytterligere støy fra jernbanen, og heller ikke måtte tåle landbrukstransport på smale veier i boligstrøk.

Det planlegges erstatning av jordarealer som går tapt. Hvor stor blir avlingsreduksjonen på «Ny jord» kontra dagens produksjon. Foreligger det noen forskning på hvorledes dette vil bli. Hvor stort blir avlingstapet på jordene som blir tatt ut av produksjon i anleggsperioden?

Klima- og avtrykket i anleggsperioden bør synliggjøres i et klimabudsjett. Vi forventer at det tas høyde for en utslippsfri anleggsplass. Det må etableres hjulvaskestasjoner der lastebiler skal kjøre ut masse og benytte offentlige veier. Vi erfarer at mye søle blir dratt med og ligger igjen flere hundre meter på asfalten. Når dette tørker og blåser utover i nærområder er det stor risiko for at barn og voksne pådrar seg lungeskade.

Vi er skeptiske til at det blir massedeponi på Haga. Østensjø er en del av Pura vannområde og vannkvaliteten er dårlig. Det er fare for at det vil bli avrenning fra et slikt deponi og forverrer situasjonen.

I anleggsperioden må beboerne skjermes best mulig for å opprettholde daglig aktivitet. Kråkstadveien m/ gang -og sykkelvei samt kollektivrute må holdes åpen. Det er vel også en VA-ledning i grunnen til sykkelveien som må legges om. En midlertidig omlegging blir nødvendig i kort periode, men vi ser ikke noen alternativ sikker vei som kan erstatte Kråkstadveien.

Det er dokumentert viktige funn av fornminner under de arkeologiske kartleggingene i tillegg til tidligere kjente funn. Disse er listet opp i rapportene. Kanskje er det fortsatt noe som ikke er registrert, så i anleggsperioden må en følge nøye med.

Tilgangen til nærskogen er viktig for trivsel og helse, og vi kan ikke sperre adkomsten i anleggsperioden som kanskje vil vare i 3 – 5 år. Det må lages planer som ivaretar dette behovet. Den endelige løsningen er skissert i planen.



LOKAL AGENDA 21 -FORUMET I NORDRE FOLLO

Faunapassajer på Haglund er på plass men viltet har behov for å kunne vandre vestover til Kjølstadskogen også

Ski 14.10.2025

Inge Utstumo leder LA21-forumet

From: "Styret Finstadgrenda vel" <styret@finstadgrenda.no>
Sent: Wed, 15 Oct 2025 19:32:29 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje
Attachments: Ny avgrening Østre linje - høringsinnspill fra Finstadgrenda Vel.pdf

Hei,

vedlagt følger høringsuttalelse fra Finstadgrenda Vel i anledning ny avgrening Østre linje.

Vennlig hilsen

Styret i Finstadgrenda Vel

Høringsinnspill – Ny avgrening Østre linje, planområde Ski–Kråkstad

Innledning

Finstadgrenda Vel representerer beboerne i Folloveien på Finstad i Ski, og arbeider for å fremme medlemmenes felles interesse i området og virke for stedets sosiale og fysiske miljø, og beboernes trivsel og sikkerhet.

Vi bor i et etablert og rolig nabolag i Ski, på vestsiden av planlagt ny jernbanetrasé. Området består av familier, barn og eldre som har valgt å bo her nettopp fordi det gir nærhet til naturen, trygghet og et stille bomiljø. Vi forstår behovet for å styrke jernbanetilbudet og øke kapasiteten i regionen, men vi forventer at utbyggingen skjer på en måte som viser hensyn til lokalmiljøet og de som bor her.

I dette innspillet ønsker vi å løfte særlig fire temaer:

1. Støy og behov for støyskjerming/støysikre vinduer
2. Belastninger i anleggsperioden
3. Anleggstrafikk og trafiksikkerhet
4. Natur- og miljøhensyn

1. Støy og behov for støyskjerming

Vi er svært bekymret for økt støybelastning – både i anleggsfasen og når banen står ferdig. Området er allerede preget av trafikkstøy fra Åsveien, Søndre Tverrvei og fremfor alt dagens jernbanelinje. Å legge en ny høytliggende trasé tett på bebyggelsen vil i praksis omringe oss med støy fra flere kanter.

Selv om Bane NORs beregninger viser at støyverdiene «ligger innenfor gjeldende rammer», vet vi av erfaring at gjennomsnittsverdier ikke gjenspeiler den faktiske opplevelsen. Togene vil passere i høy hastighet, og i tillegg er det varslet saktegående godstog på natt. Det er en kontinuerlig lydpåvirkning som reduserer livskvaliteten og påvirker helse over tid.

Dagens støyskjermer langs vestre linje tar ikke hensyn til at bebyggelsen ligger høyere enn terrenget langs sporene. Skjermene er lagt med samme høyde over bakken på begge sider av sporet, også der terrenget heller oppover i retning fra bebyggelsen. Disse virker mot sin hensikt ved at den borte støyskjermen reflekterer støyen og sender den i retning av bebyggelsen. Når ny støyskjerming skal dekke det utvidede sporområdet, må den legges slik at feilen ikke gjentas.

Våre behov:

- Bane NOR må pålegges å etablere **effektiv støyskjerming** mot boligområdet før driften starter.
- Boliger som får direkte støyeksponering må få **støysikre vinduer** og ventilasjonsløsninger som en del av prosjektet, uten kostnad for beboerne.
- Støysituasjonen må dokumenteres gjennom **fysiske målinger på stedet**, ikke bare beregninger.

2. Belastninger i anleggsperioden

Under tidligere arbeider ved Ski syd opplevde vi omfattende støy, nattarbeid og anleggstrafikk som gjorde det vanskelig å bo her. Mange av oss er bekymret for at historien gjentar seg.

Anleggsperioden vil trolig vare i flere år, og med store maskiner, massetransport og nattarbeid kan hverdagen bli svært krevende for familier med små barn og eldre beboere.

Anleggsarbeidet vil påregnelig medføre store mengder støy. Lokale vindforhold tilsier at mye støy vil påvirke Finstadgrenda, og da spesielt de sydvendte boenhetene. Det er viktig at støvplagene for beboerne minimeres og kompenseres.

Våre ønsker:

- At det settes **klare tidsbegrensninger** for støyende arbeid (ingen nattarbeid nær boligområder).
- At Bane NOR oppretter **løpende dialog med beboerne**, inkludert varsel i forkant av arbeider som gir ekstra belastning.
- At Bane NOR avbøter **støvplager fra anleggsarbeidet** ved nødvendig renhold av hus, vei mv. og andre kompenserende tiltak
- At det etableres **støyskjermende tiltak også i anleggsfasen**
 - støyskjerm på vestsiden av sørgående spor bør etableres tidlig nok til å bidra til støyskjerming i anleggsperioden
 - midlertidige voller og gjerder
- At Bane NOR sørger for og **finansierer at en uavhengig tredjepart** gjennomfører dokumentasjon og målinger av bygninger og infrastruktur på boligfeltet i forkant av byggeprosjektet. Dette for å ha nøytralt sammenlikningsgrunnlag for eventuelle senere diskusjoner om skader som har oppstått i byggeperioden.

3. Anleggstrafikk og trafikksikkerhet

Folloveien er i dag en smal og svingete vei uten fortau. Veien brukes daglig som skolevei og lekeområde for barn i nabolaget. Tungtrafikk på denne strekningen utgjør derfor en betydelig risiko.

Deler av den foreslåtte tilførselveien er i dag i dårlig forfatning (delen som starter mellom Folloveien 24 og 42 og går ned til jordet). Det bemerkes også at det over veien går et ledningsnett kun drøyt 4 meter over veien. Veien er på kommunal grunn (ikke privat, slik det

er skrevet noen steder), men brøyting og strøing administreres og bekostes i dag av Finstadgrendas beboere gjennom Finstadgrenda Vel. Angående brøyting peker vi på at det må avsettes tilstrekkelig plass til deponi av snømasser ved enden av veien mot jordet. Dette kan erfaringsvis utgjøre relativt store masser. Vi ønsker ellers at Bane Nor avklarer med kommunen om den kan drifte veien slik at den holder seg i god stand. Det er ønskelig at kommunen klassifiserer veien som en kommunal vei.

Vi viser til tidligere høringssvar fra Finstadgrenda Vel (2022), hvor det ble bedt om alternative adkomstløsninger for anleggstrafikk og landbruksmaskiner. Dette står fortsatt fast.

Våre forventninger:

- Alternativer til bruk av Folloveien som anleggsvei må vurderes.
 - Dersom Folloveien er eneste mulige tilførselsvei, må trafikken skje på **begrensede tider av døgnet** og med **fartsbegrensning og trafikkvakter**.
 - Dersom Folloveien er eneste mulige tilførselsvei, må **driftsansvar for veivedlikehold** inkludert brøyting og strøing avklares (kommunen eller Bane Nor), og veien må **settes i stand slik at den tåler bruken**, og bom må settes opp mot jordet på et for beboerne hensiktsmessig sted.
 - Kommunen og Bane NOR må sammen sikre **trygg ferdsel for myke trafikanter**, særlig barn og ungdom.
-

4. Natur, skog og nærmiljø

Prosjektet vil ha store konsekvenser for naturen og nærfriluftsområdene våre. Kjølstadskogen og Holstadmarka er viktige grønne lunger – for tur, rekreasjon, barnehager og skoler. Den planlagte traséen innebærer hogst og inngrep i et rikt skogsområde med både dyreliv, fuglebestand og gamle trær. Traseen vil avskjære den nåværende adkomsten til turområdet for de som bor på Kjølstadhøgda og Søndre Finstad. Den foreslåtte løsningen for tilkomst til Kjølstadskogen for disse beboerne medfører betydelig lengre avstand til marka enn hva tilfellet er i dag.

Vi mener at:

- Naturinngrepene må **minimeres** og **kompenseres** ved nyplanting og naturrestaurering i nærområdet.
 - Det må etableres **trygg og lett tilgang til skogen** for gående og syklende, både **under og etter anleggsperioden**, for eksempel ved å anlegge broer eller underganger.
 - Området må gjenopprettes til et **funksjonelt friluftsområde** etter utbyggingen.
-

Avslutning

Vi ber om at Bane NOR i det videre arbeidet viser reelt hensyn til oss som bor her. Prosjektet kan ikke kun vurderes i nasjonale og tekniske termer – det handler også om folks hverdag, barnas oppvekstmiljø og naturen som gjør Ski til et godt sted å bo.

Vi ønsker dialog og samarbeid for å finne løsninger som gjør prosjektet gjennomførbart uten å ødelegge livskvaliteten for våre beboere.

Med vennlig hilsen

Styret i Finstadgrenda Vel

From: "Morten Gaathaug" <morten.gaathaug@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 23:02:25 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrensing Østre linje



Naturvernforbundet i Nordre Follo

Ski, 15.

oktober 2025

Til prosjektansvarlige i BaneNor!

Vi vil herved komme med et høringsinnspill i forbindelse med planene om Ny avgrensing Østre linje i kommunene Nordre Follo og Ås. Området hvor traséen er planlagt går gjennom et område av stor verdi som kulturlandskap. Forholdet mellom landbruksinteresser og naturinteresser er allerede sårbart. Ytterligere inngrep her vil få uheldige konsekvenser for begge parter.

Naturvernforbundet i Nordre Follo ønsker å uttrykke bekymring relatert til fuglelivet i området. Østensjøvannet er meget fuglerikt, og har status som naturreservat. Den foreslåtte brua ligger midt i innflyvningsstraséen for ender, gjess og vadere som besøker dette nordfra. I tillegg er områdene rundt vannet en viktig hekkelokalitet for vipe, som er en truet art i sterk tilbakegang.

Det samme kan i høy grad sies om åkerrikse, som er knyttet til jordbrukslandskapet i traktene omkring. I 2025 ble det hørt tre åkerrikser i det samme området som den nye traséen skal legges. En ved Østensjøvannet, og to på åkrene ved Nordre Løken og Vang langs Løkenveien.

Også for dyrelivet vil traseen få konsekvenser, både som oppholdssted og i forbindelse med trekkruer. Den ferdige trassen vil skape kunstige hindringer, og dessuten medføre mye støy. Ikke minst i anleggsperioden – som vil strekke seg over mange år – vil dette gå ut over ro i yngle- og hekketid. Østensjøvann naturreservat er allerede sterkt belastet både med hensyn til forurensning og forstyrrelser.

Det oppdyrkede dalsøkket mellom Åsveien og Tandberggløkka er flittig benyttet av rastende fugler på trekk.

En annen viktig lokalitet for åkerrikse var tidligere områdene rundt Ensjø og Roås i Ski. I forbindelse med utbyggingen av Ski stasjon og etableringen av Follobanen (Blix-tunellen) ble det gjort store endringer i dette området, og åkerrikse har ikke blitt registrert siden. (Siste observasjon i 2017). Det er viktig at vi ikke kommer i denne situasjonen igjen, og ødelegger enda en lokalitet for denne sårbare arten.

Antallet hekkende vipper har også gått ned i det samme området. Både vipe og åkerrikse har status som kritisk utrydningstruet (CR) på den norske rødlista.

Vi vil på bakgrunn av dette be om at de nye sporene på Østre linje ikke anlegges i dette området.

Med vennlig hilsen, for Naturvernforbundet i Nordre Follo, Morten Gaathaug

From: "Morten Rua" <morten.rua@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 10:47:07 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "Tandbergløkka Vel" <tandberglokkavel@gmail.com>
Subject: Innspill til «202316532 Ny avgrensing Østre linje»
Attachments: Høringsuttalelse til 202316532 Ny avgrensing Østre linje.pdf

Til Bane Nor,
Se vedlagt innspill til Ny avgrensing Østre Linje, utarbeidet på vegne av styret i Tandbergløkka Vel.
Vennligst bekreft at uttalelsen er mottatt.

Med vennlig hilsen
Morten Rua

Mottaker:

Tandbergløkka 16/10 2025

Bane NOR

postmottak@banenor.no

Avsender:

Styret i Tandbergløkka Vel

v/Morten Rua

tandberglokkavel@gmail.com, morten.rua@gmail.com

Innspill til «202316532 Ny avgrening Østre linje»

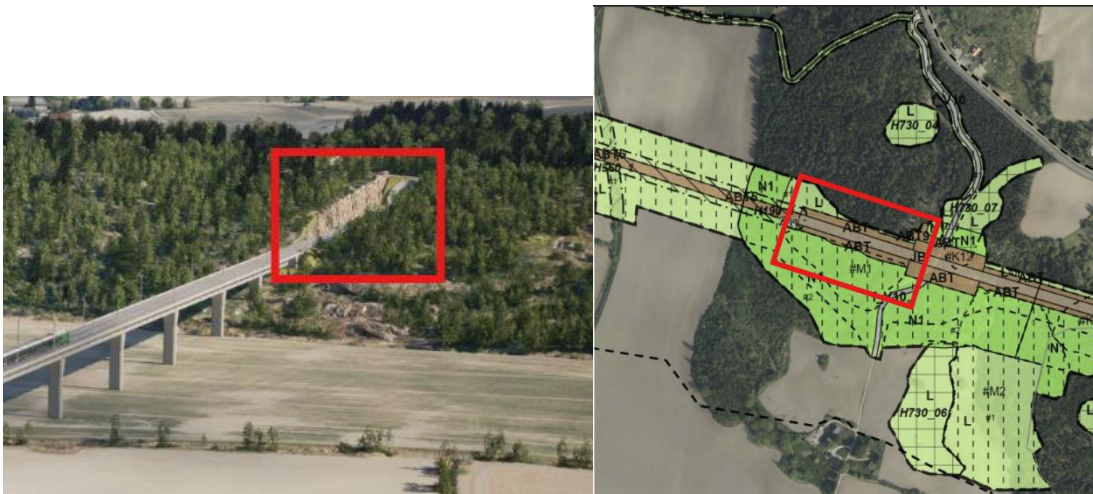
Boligfeltet Tandbergløkka ligger tett på området Hagelund og Østensjøveien og vil bli berørt av planene om bygging av nytt togspor mellom Ski og Kråkstad. I den forbindelse ønsker styret i Velforeningen i sin høringsuttalelse å komme med følgende innspill og anbefalinger på vegne av beboerne.

Vi støtter følgende alternativer som oppe til vurdering i den foreslåtte reguleringsplanen:

- **Planalternativ.** Vi støtter alternativ L1 (laveste i terrenget). Lav linjeføring reduserer visuelle inngrep i landskapet, vil fungere noe støyreducerende, og gir bedre forutsetninger for å benytte kulvert/tunnel der det er hensiktsmessig. Kommunal- og distriktsdepartementet(KDD) har bedt om innspill på alternativer for vertikalnivå, og L1 harmonerer best med hensynet til nærmiljø og natur.
- **Østensjøveien.** Vi støtter alternativ B for Østensjøveien, der eksisterende trasé videreføres og kombineres med en viltovergang. Vi ber om at viltovergangen utformes så bred og robust som mulig ved at en større del av jernbanetraseen legges i tunnel/kulvert for å minimere barrierer, støy og landskapsinngrep.
- **Viltovergang.** Vår klare anbefaling er en bred, naturlig og funksjonell viltovergang ved Hagelund. Den må være dimensjonert for hjortevilt og smådyr, med terrengtilpasning og skjerming mot lys og støy. Dette må integreres med eventuell kulvert eller tunnel for å sikre en optimal vilt-korridor.

Rett vest for Østensjøveien er det planlagt at togsporet går i et dypt skjær gjennom fjell, og etter vår oppfatning vil dette være et svært kraftig naturinngrep. Det vil da være naturlig at man i forlengelse av diskusjonen om kulvert til viltovergang, så for seg å legge hele dette området i tunnel/kulvert. Slik vil man få en overgang med bredde nok for trygg bruk for både vilt og mennesker, samt at naturinngrepet blir sterkt redusert.

Dette området som er dekket av skog fungerer som nærskog for oss på Tandbergløkka så en slik løsning vil gjøre det mulig for brukere av- og beboere i skogen å fortsatt ha glede av den.



Generelt er vi opptatt av å bevare naturen og naturlandskapet i størst mulig grad, og ber om at Bane Nor setter dette som høyeste prioritet i de valgene som blir tatt i utarbeidelse og gjennomføring av prosjektet.

Temarapportene vedrørende natur konkluderer med at tiltaket separat medfører “Betydelig miljøskade”. Temarapportene adresserer også den samlede påvirkningen på økosystemet, i henhold til Naturmangfoldlovens paragraf 10, og konkluderer med at det er en betydelig samlet påvirkning. Vi forutsetter at Bane Nor følger de anbefalingene som er gitt om skadereduserende tiltak, blant annet ingen videre flatehogst i resterende skogsområder.

I forbindelse med anleggsperioden har vi noen punkter det er viktig for oss at dere foretar gode vurderinger og viser nødvendig hensyn.

Fremkommelighet, trygghet og forutsigbarhet

- **Fremkommelighet:** Vi forutsetter opprettholdelse av adkomst for beboere på Tandbergløkka. Skolebarn og andre skal føle seg trygge selv om det er økt aktivitet i anleggsfase. Bruken av kollektivtilbud må opprettholdes, og utrykningskjøretøy må ha god tilgang til området gjennom hele anleggsperioden. Dette forutsetter at Bane Nor utarbeider tydelige faseplaner, skiltplaner og reserveløsninger. Bane NOR varsler åpne møtepunkter og høringskanaler – vi ber om at det etableres et fast kontaktpunkt og plan for løpende driftsmeldinger til berørte beboere.
- **Støydisiplin:** Vi ber om bindende tidsvinduer for støyende arbeid, midlertidige støyskjermer, lavstøyende metoder/utstyr, og kontinuerlig støy- og vibrasjonsmonitorering med offentlig tilgjengelige måledata og avbøtende tiltaksgrenser. Ved nattarbeid kreves særskilt begrunnelse og varsling. Plassering av et eventuelt knuseverk i anleggsperioden vil ha stor betydning for støymodelleringen. Vi ønsker informasjon rundt hvilken plassering som er lagt til grunn for støysonekartet som er blitt presentert.
- **Trafikk og sikkerhet:** Vi ber om en utredning relatert til tungtransport slik at man reduserer denne påvirkningen til et minimum. Slik vi forstår det vil mye av denne trafikken foregå via Kråkstadveien og vi trenger fartsdempende tiltak og andre tiltak som sikrer trafikanter generelt og myke trafikanter spesielt. Kråkstadveien er ingen miljøgate og tung trafikk vil være en kraftig økt risiko for brukere av for eksempel gang- og sykkel vei.
- **Støv og helse:** Vi ber om støvreduserende tiltak (vanning, renhold av veg, tildekking), og rask respons ved overskridelse av grenseverdier, herunder målinger av dette.

Naturmiljø og økologi

- **Barrierer:** Prioriter kulvert/tunnel på de mest sårbare strekningene for å redusere barrierer og visuelle inngrep, samordnet med bred viltovergang ved Hagelund. Den permanente støyskjermingen må være dimensjonert ut fra prognoser for person- og godstog. Samtidig er det viktig at skjermingen er landskapstilpasset og føyer seg naturlig inn i naturlandskapet.

- **Habitat:** Det må etableres en god plan for revegetering med lokale arter og tilstrekkelig med fauna-og viltpassasjer. Lysforurensning må begrenses til et minimum både med tanke på dyr og insekter men også for beboere i området.

Vann og grunn

- **Hydrologi og grunnvann:** Området er rikt på mindre bekker og dammer. Her har vi gjort noen egne undersøkelser, og vi har identifisert langt flere våtmarksområder enn det som er registrert gjennom Bane Nor sine egne undersøkelser. Vi ser det som ekstremt viktig at dette tas hensyn til og bevares i størst mulig grad i anleggsfasen.

Vi vil sette pris på informasjon om hvilke kriterier Bane Nor vil anvende og vektlegge når høringsinnspillene vurderes som grunnlag for Bane Nor sin anbefaling om løsning. Likeså, informasjon om Bane Nors anbefaling når den foreligger.

Med vennlig hilsen

Styret i Tandbergløkka VEL

From: "Eivind Lid" <win@live.no>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 19:42:35 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Saksnr. 202316532 - Høringsinnspill/-merknad fra Kjølstadhaugen velforening
Attachments: 202316532-17.10.25-høringsinnspill-bane-nor-kjølstadhaugen-velforening.docx,
202316532-17.10.25-høringsinnspill-bane-nor-kjølstadhaugen-velforening.pdf

Hei.

På vegne av Kjølstadhaugen velforening oversendes høringsinnspill/-merknad til sak 202316532. Vedlagt som både .docx og .pdf-fil.

Det følger av Bane NORs brev datert 21.08.2025, "Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje", at merknader til planforslaget skal sendes skriftlig til Bane NOR (postmottak@banenor.no) innen 17.10.2025. Vedlagte høringsinnspill/-merknad er dermed oversendt rettidig.

Med vennlig hilsen,

Eivind Stowner Lid

Styreleder Kjølstadhaugen Vel
Org.nummer: 920770347

Åsveien 115,
1424 SKI
Tlf.: 98 09 67 24
E-p.: win@live.no

Høringsinnspill til Bane NOR – reguleringsplan for «Ny avgrening Østre linje»

Fra: Kjølstadhaugen velforening (org.nr 920 770 347)

Dato: Fredag 17. oktober, 2025

Innledning

Kjølstadhaugen velforening representerer et lite, men engasjert nabolag i Ås kommune, helt på grensen til Nordre Follo/Ski. Vi er vanlige familier, eldre og unge som har valgt å bo her fordi området gir oss nærhet til naturen, trygghet for barna våre og et godt fellesskap.

Planene om ny jernbanetrasé tett inntil boligområdet vårt vil endre bomiljøet i generasjoner. Vi forstår de nasjonale målene om styrket jernbanetilbud, men ber innstendig om at planleggingen skjer på en måte som ivaretar de menneskene som allerede bor her.

Vi vil særlig peke på fem forhold:

Punkt 1. Tilgang til friluftsområder (Kjølstadskogen/Holstadmarka)

Punkt 2. Støy og visuell forringelse

Punkt 3. Plassering av nordgående spor i terrenget

Punkt 4. Oppvekstsvilkår for barn

Punkt 5. Belastninger i anleggsperioden

Punkt 1: Enkel tilgang til friluftsområder

Kjølstadskogen/Holstadmarka er mer enn bare et grøntområde. For oss er området der barna våre lærer å sykle på sti, hvor vi går på ski om vinteren, hvor ungdom løper seg en tur, og hvor småbarnsfamilier går på søndagstur med kakao på termos. Skogen gir barna våre spennende møter med hare, rådyr, elg, rev og rovfugl – viktige og formative opplevelser av natur.

Området brukes heller ikke bare av oss som bor på Kjølstadhøgda. Hver morgen og hver ettermiddag, og spesielt i helgene, er det en jevn strøm av mennesker fra Ski og områder i nærheten som bruker Kjølstadhøgda som inngang til skogen. Veien inn i skogen fra vårt byggefelt er åpenbart viktig for mange flere enn oss som bor her.

Ingen her på Kjølstadhøgda ble begeistret da vi først fikk nyheten om at et slikt enormt infrastrukturprosjekt kunne bli vår nærmeste nabo. Livet på Kjølstadhøgda ville åpenbart ikke bli det samme. I all fortvilelsen var det imidlertid en slags trøst at de opprinnelige planene vi ble forelagt inneholdt en gangbro som sikret direkte adkomst til skogen fra byggefeltet. Det opplevdes i det minste som en slags anerkjennelse fra Bane NOR av hvilke negative konsekvenser jernbanetraséen vil ha for oss.

Skuffelsen er stor når vi nå ser at gangbro er tatt ut i Bane NORs siste forslag. Vår tilgang til skogen skal angivelig sikres gjennom en undergang sør for boligfeltet, i området der planlagt bro skal krysse Fylkesvei 152. Dette forslaget gjør at vi mister den umiddelbare tilgangen til skogen vår. For småbarnsfamilier og eldre vil forslaget innebære en betydelig omvei og barriere – plutselig blir det vel så enkelt å sette seg i bilen å kjøre til andre og mer tilgjengelige områder. På mange måter utfordres årsakene til at mange av oss har valgt å bosette seg på nettopp Kjølstadhøgda.

Likeledes innebærer forslaget at adkomsten til skogen vil gå gjennom gårdstunet på Nordre Kjølstad gård, gjennom livene til familien Rogstad. Dette er mennesker vi kjenner og bryr oss om, og som får en helt ubeskrivelig belastning av å få jernbanetraséen bokstavelig talt i egen hage. For oss er det ikke ønskelig å bidra til en ytterligere belastning for denne familien ved å gå og sykle regelmessig gjennom gårdstunet deres.

I sum mener vi løsningsforslaget er et betydelig tap for alle som i dag bruker Kjølstadskogen/Holstadmarka som rekreasjonsområde.

Våre krav/innspill vedr. punkt 1

Vi ber om at Bane NOR i det videre arbeidet tar opp følgende punkter til konkret vurdering i dialog med oss:

- At Bane NOR skal sikre en direkte forbindelse til Kjølstadskogen/Holstadmarka fra Kjølstadhøgda.
 - At Bane NOR skal sikre at forbindelsen til skogen er tilsvarende enkel som adkomsten vi i dag har.
-

Punkt 2: Støy og visuell forringelse

Jernbanetraséen er planlagt plassert høyt i terrenget, tett på boligene. Konsekvensene er særlig store for beboerne sør på Kjølstadhøgda. Enkelte boliger vil få ny jernbanelinje som nær sagt nærmeste nabo.

Løsningsforslaget fra Bane NOR innebærer et enormt inngrep i kulturlandskapet rundt Kjølstadhøgda. Jernbanelinjen, og all infrastrukturen som følger med, vil fullstendig ødelegge de visuelle kvalitetene boligfeltet byr på. Det som i dag er utsikt sørover mot Østensjøvannet, over gule kornåkrer og rådyr i morgentimene, vil bli erstattet med utsikt over omfattende jernbaneinfrastruktur. Denne visuelle forringelsen vil selvfølgelig redusere livskvaliteten til oss som bor her.

Likeledes vil jernbanetraséen bli ny kilde til ubehagelig støy. Tog i høy hastighet på dagtid, og framtidig saktegående godstrafikk om natten, vil påvirke oss alle. Vi som bor her, er allerede belastet med støy fra Fylkesvei 152 og Østfoldbanen. To nye jernbanelinjer vil komme som en

betydelig tilleggsbelastning. Vi vil i praksis bli omsluttet av støyende infrastruktur – både fra øst, vest, nord og sør. Barna våre vil vokse opp med støy fra alle kanter, fra både tog og biler. Det påvirker viktig lek, læring og samhandling. Det vil påvirke de aller minste barna, som sover i vogn på dagtid, og som trenger ro når de ikke sover. Eller potensielt om natten. For oss voksne vil støyen være en kilde til plage, irritasjon og forstyrrelse. Sammenhengen mellom støy og negative helseeffekter over tid er veldokumentert.

For oss er det uforståelig at Bane NOR ikke har lagt inn skjerming av det sporet som vil ligge nærmest boligfeltet – hverken for støy eller visuell forringelse. Bane NOR argumenterer med at estimerte støyverdier er innenfor lovregulerte rammer. Disse beregningene er basert på estimerte gjennomsnittsverdier. For oss gir gjennomsnittsverdier alene ingen mening. Gjennomsnittsverdier sier kun noe om teoretisk belastning over tid, og ingenting om den reelle opplevelsen av et tog som dunderer forbi. Gjennomsnittsverdier hjelper lite når barns søvn forstyrres, når samtaler stopper opp fordi du ikke hører hva den andre sier, eller når vi slutter å spise middag ute fordi støyen i hagen er for plagsom.

Likeledes synes vi det er urovekkende at Bane NOR i beregningene kun tar høyde for nåværende trafikknivå. For oss oppleves det som om vi har prognoser om framtidig trafikkvekst hengende over som en giljotin, og at vi da må kjempe en ny kamp om tilstrekkelig støyvern. For oss har det en åpenbar negativ psykisk belastning at vi hele tiden må leve med usikkerheten om ytterligere støy fra jernbanetraséen.

I sum opplever vi som bor på Kjølstadhøgda å måtte betale en enorm pris for Bane NOR sine manglende planer om tiltak som kompenserer for de ulempene prosjektet representerer.

Våre krav/innspill vedr. punkt 2

Vi ber om at Bane NOR i det videre arbeidet tar opp følgende punkter til konkret vurdering i dialog med oss:

- At Bane NOR skal sikre skjerming av både støy og visuell forurensing, gjennom etablering av f.eks. voller som i større grad separerer Kjølstadhøgda fra jernbanelinjene.
 - At Bane NOR skal redegjøre for støyberegningene som ligger til grunn for planforslaget, og her også viser beregninger av faktisk støy ved passering i ulike hastigheter og med ulike vognsett.
-

Punkt 3. Plassering av nordgående spor i terrenget

I løsningsforslaget fra Bane NOR har nordgående spor sitt laveste punkt i sørøst på 120 moh, der sporet vil gå over Fylkesvei 152. På strekningen derfra mot Ski vil sporet stige opp til sitt høyeste punkt på 128 moh, omtrent midt i Kjølstadskogen, før sporet igjen går ned mot Ski.

Slik vi forstår løsningsforslaget har Bane NOR valgt å la nordgående spor i hovedsak følge terrenget gjennom Kjølstadskogen. Sporet er ikke planlagt å senkes ned i terrenget.

For å ivareta behovet for jevn stigning fra laveste til høyeste punkt, er nordgående spor lagt kunstig høyt på jordene sør for Kjølstadhøgda. Vi har fått opplyst at sporet her vil legges på en 2 meter høy voll. Konsekvensen er at sporet, sammen med master og kontaktledninger, vil ruve i terrenget. Likeledes vil det øke både støybelastningen og den visuelle forringelsen. Videre vil det gjøre en eventuell støyskjerming høyere og mer sjenerende enn nødvendig.

Vår oppfatning er at Bane NOR, ved å senke sporet på det høyeste punktet i Kjølstadskogen, kunne ha senket sporet tilsvarende på strekningen over jordet ned mot Fylkesvei 152. For oss ville et nedsunket spor vært en langt mer skånsom løsning. Løsningen ville både bidratt til å ivareta bomiljøet på Kjølstadhøgda, og samtidig gjort de voldsomme naturinngrepene mindre synlig. Vi opplever at valget om å plassere sporet på en kunstig høyde er det stikk motsatte av å ta hensyn til de menneskene som berøres av prosjektet. For oss er valget en tilleggsbelastning, et valg som er tatt uten tanke på hva jernbanetraséen innebærer for oss.

Gitt dateringene på de ulike saksdokumentene virker det å være usikkert om Bane NORs støyberegninger faktisk er basert på det forslaget hvor traséen sør for Kjølstadhøgda er plassert på en kunstig forhøyning. I dokumentasjonen kan det se ut som om støyberegningene er gjort på et tidligere løsningsforslag hvor høydekontene er satt annerledes enn i siste utkast. Det er i så fall urovekkende.

Våre krav/innsnitt vedr. punkt 3

Vi ber om at Bane NOR i det videre arbeidet tar opp følgende punkt til konkret vurdering:

- At Bane NOR skal bekrefte/avkrefte om de presenterte støyberegningene er basert på den siste løsning, hvor nordgående spor er plassert på en kunstig høyde over jordene sør for Kjølstadhøgda, og om ikke, gjøre nye beregninger for konsekvensene av løsningsforslaget med forhøyet trasé.
- At Bane NOR skal utrede en alternativ løsning hvor nordgående spor legges så dypt som mulig i terrenget gjennom Kjølstadskogen og på jordene ned mot Fylkesvei 152, med de positive effektene det vil ha på støy, visuell forringelse og muligheter for enkel adkomst inni skogen fra boligfeltet.

Punkt 4. Oppvekstvilkår for barn

Kjølstadhøgda er et område fullt av liv. I dag bor det 20 familier her, med 15 barn i barnehage- og barneskolealder. I tillegg er det planlagt bygging av 10-12 nye familieboliger de neste årene.

Våre barn sykler mellom husene, de leker på plenene og løper ut og inn hos hverandre. Foreldre har kunnet slippe barna fri fordi vi bor trygt, tett på naturen. Det som i dag er en viktig lekeplass for barna våre, blir i planforslaget tatt fra oss.

Med jernbanetrasé i vest og sør, og en trafikkert fylkesvei i øst, blir området vårt omringet av barrierer og støy. Den friheten barna våre har i dag vil bli borte. Skoleveien er allerede farlig, og flere barn må i dag ha spesialtransport hjem. Prosjektet forverrer denne situasjonen vesentlig.

Vi er oppriktig bekymret for at Kjølstadhøgda ender opp som et langt dårligere og mindre trygt bomiljø for barn, og gradvis ender opp som et sted man flytter fra.

Våre krav/innspill vedr. punkt 4

Vi ber om at Bane NOR i det videre arbeidet tar opp følgende punkter til konkret vurdering i dialog med oss:

- At Bane NOR skal eksplisitt legge til grunn kvalitet i barns oppvekstvilkår i plan- og gjennomføringsarbeidet
 - At Bane NOR skal legge inn tiltak som sikrer for trygg ferdsel, samt støyfrie og grønne soner.
-

Punkt 5. Belastninger i anleggsperioden

Bane NOR har varslet en anleggsperiode på minst fem år, med støy, støv og nattarbeid. For oss betyr det fem år med sprenging, spunting og tungtrafikk rett utenfor husene våre. Det er fem år med støy, møkkete veier og støv fra anleggsarbeidet.

I den samme perioden skal småbarn sove, barn skal leke, ungdommer skal lese til eksamen. Vi skal ha sommerferier hjemme, nyte hager, hvile på sofaen med vinduer og dører åpne. Vi skal feire bursdager, konfirmasjoner og ha venner på middag – uten støy og støv.

Når vi hører forslag om at «naboer kan tilbys hotellovernatting ved støyende nattarbeid», oppleves det uforenelig med hverdager med barnehage, skole, fritidsaktiviteter og jobb. Netter på hotell er en straff, ikke en kompensasjon. Livene våre er her, ikke på hotell.

For oss er det urovekkende at Bane NOR tilsynelatende ikke tar dette på større alvor. Vi er dypt bekymret for at Bane NOR tvinger oss til å la barna våre vokse opp på en byggeplass, at støyen fra anleggsarbeidet påvirker oppveksten deres, at de ikke har tilgang på skogen som lekeplass i byggeperioden. Likeledes er vi bekymret for at støyen fra arbeidet fratar oss verdifull tid i hager og terrasser. For oss er det ikke akseptabelt at Bane NOR setter livene våre på pause i fem år.

Vi er også bekymret for støv og skitt fra anleggsarbeidet som vil legge seg i gater, på hus og fasader. Vi forventer at Bane NOR sørger for renhold og at dette ikke blir et ansvar som faller på oss gjennom byggeperioden. Likeledes er vi bekymret for potensielle setningsskader på hus som følge av sprengninger osv. Også her forventer vi at Bane NOR tar ansvar.

Våre krav/innspill vedr. punkt 5

Vi ber om at Bane NOR i det videre arbeidet tar opp følgende punkter til konkret vurdering i dialog med oss:

- At Bane NOR skal sikre støyskjerming i hele anleggsperioden.
 - At Bane NOR skal sikre lekeområder for barn i anleggsperioden.
 - At Bane NOR skal tilrettelegge for enkel tilgang til skogen også i byggeperioden.
 - At Bane NOR skal tilby beboere alternative og valgfrie kompensasjonsordninger i perioder med støyende arbeid, og ikke bare hotellovernatting.
 - At Bane NOR skal planlegge, gjennomføre og finansiere regelmessig renhold av husfasader og -tak og gater i byggeperioden.
 - At Bane NOR skal sørge for og finansiere, at en uavhengig tredjepart gjennomfører målinger av bygninger og infrastruktur på boligfeltet, og dokumenterer dette i forkant av byggeprosjektet. Dette for å ha dokumentasjon til oppgjør om eventuelle skader som måtte oppstå i byggeperioden.
-

Avsluttende kommentarer

Kjølstadhøgda er et lite nabolag, med barn, ungdommer og voksne, foreldre og besteforeldre, som alle vil merke konsekvensene av prosjektet – hver eneste dag resten av våre liv. Vi ber derfor om at Bane NOR viser raushet og tar inn over seg hva dette betyr i praksis for bomiljøet vårt.

Vi er ikke bare tall og gjennomsnittsmålinger. Vi er sårbare barn og ungdommer som skal vokse opp og forme sine liv, vi er voksne som har valgt å bo på Kjølstadhøgda fordi det representerer noen verdier vi bryr oss om. Det er urovekkende at forslaget fra Bane NOR i liten grad virker å ta hensyn til konsekvensene det har for våre liv å få et slikt infrastrukturprosjekt som nærmeste nabo.

I dialogen med Bane NOR har motargumentene mot våre bekymringer og forslag til tiltak handlet om kostnader. Svaret har vært «vi bruker statens penger og vi kan ikke ...». Som skattebetalere heier vi på fornuftig bruk av offentlige midler, men det er verdt å minne Bane NOR om at de ikke er alene om å forvalte knappe ressurser. Det gjelder også oss.

Dette prosjektet har en direkte effekt på vår økonomi, på våre penger – både på kort og lang sikt. Jernbanetraséen gjør Kjølstadhøgda mindre attraktivt som boligområde. Eneboligene blir mindre omsettelige og faller i verdi. Forsiktige anslag viser at verditapet pr. enebolig er fra flere hundre tusen opp til én million kroner. Prosjektet har med andre ord en pris – også for oss. Vi mener det hadde vært rimelig at Bane NOR også tok inn over seg disse perspektivene før de argumenterer med økonomi som årsak til at våre behov blir tilsidesatt.

Vi stiller oss selvfølgelig til disposisjon for videre dialog, og håper våre innspill og bekymringer kan bidra til at prosjektet ikke bare blir en infrastrukturinvestering, men også et prosjekt som ivaretar menneskene som blir berørt.

Med vennlig hilsen



Eivind Lid



Roger Nygård



Trond Antonsen

På vegne av Kjølstadhaugen velforening

From: "Nordre Follo Turlag" <nordrefolloturlag@dnt.no>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 15:33:47 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Kommentar til planforslaget "Ny avgrening Østre linje" fra Nordre Follo Turlag.
Sak 900078

Den nye jernbanetraseen går gjennom et utfartsområde med mange stier. Dette er det eneste friluftsområdet som forbinder Ski med henholdsvis Kråkstad og Rustad i Ås. Det er viktig at jernbanetraseen tar hensyn til dette for turgåere, ridende og for vilt.

Alternativ A medfører store begrensninger på all ferdsel i området både for vilt og markabrukere.

Nordre Follo turlag krever derfor at den alternative planen, alternativ B, velges med viltbro for å oppnå best mulig ferdes på kryss av jernbane linjen. Hvis dette ikke er gjennomførbart, krever vi at alle eksisterende stier forbindes med gangbroer.

Med vennlig hilsen

Nordre Follo Turlag

Arne Norum

Styreleder

Høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag til planforslag Ny avgreining av Østre linje mellom Ski og Kråkstad stasjon.

Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje

«202316532 Ny avgreining Østre linje»

Innlevert på vegne av grunneiere i laget av leder: John Ivar Bjoner

Anette Sigtun

John Ivar Bjoner

Harald Eckbo

Bård Normann Andersen

Knut Frogner

Per Kristian Høyum

Edvard Thirud

Kristine Rogstad & Jan Ove Sørheim

Marianne Rogstad

Petter Mehren

Tore Moxnes

Dato: 17.10.2025

Innledning:

Østre linje grunneierlag (ØLG) representerer grunneiere som blir direkte berørt av Bane NORs plan for «Ny planskilt avgreining av Østre linje». Dette høringssvaret redegjør for hvorfor planforslaget etter vår vurdering ikke bør godkjennes.

For det første er planarbeidet ikke tilstrekkelig utredet i tråd med Finansdepartementets veileder R-109 og Direktoratet for forvaltning og økonomistyrings (DFØ) utredningsinstruks: Et reelt null-pluss-alternativ, der kapasitet og robusthet søkes løst med driftsgrep og eksisterende infrastruktur, er ikke dokumentert vurdert. ØLG har innhentet en ekstern faglig analyse for et driftsopplegg for Ski stasjon som oppfyller tilbudsmålene i R2027 uten ny avgreining, og som samtidig sikrer tilgang til Follobanen

for Indre Østfold også etter 2026. Løsningen er tilpasset slik at den fungerer sammen med øvrig trafikk i Oslo regionen.

For det andre utløser planforslaget store og irreversible inngrep med begrenset nytte: varig nedbygging av matjord, betydelige anleggsutslipp, risiko ved utbygging i kvikkleireområder og alvorlige konsekvenser for et kulturlandskap av nasjonal verdi (KULA). Samtidig er gevinstene for de reisende små eller usikre; reisetiden på Østre linje blir ikke kortere. I sum, gir ikke prosjektet en effekt som kan forsvare flere milliarder av felleskapets midler i tillegg til natur- og klimakostnadene. I dag kan togene fra østre linje benytte Ski stasjon og Blixtunellen. Bane Nor har videre erkjent at skinnestrekningen mellom Ski og Moss er den fremtidige flaskehalsen for å fremføre flere tog igjennom Ski stasjon. Det er denne flaskehalsen som gir kapasitetsutfordringer ved Intercity-økningen.

På bakgrunn av dette anmoder ØLG Bane NOR å legge frem vårt syn for Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD). ØLG anmoder om at KDD avviser planforslaget, og sender saken tilbake for utredning av et null-pluss-alternativ med utgangspunkt i dagens seks spor på Ski stasjon.

Finansdepartementets veileder R109

Finansdepartementets veileder R109(2014 og revidert 2021) trekker opp prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser. Kravet er at tiltak som skal finansieres er tilstrekkelig vurdert, og at alle realistiske mulighetsrom er belyst.

Finansdepartementet fastsetter at tiltak skal vurderes mot et nullalternativ – en forsvarlig videreføring av dagens situasjon. Når nullalternativet har kort levetid eller er utilstrekkelig, skal det legges frem et minimumsalternativ (null-pluss) som sammenlignes med nullalternativet. Videre kreves det at tiltak identifiseres og vurderes bredt innenfor et definert mulighetsrom, slik at flere realistiske alternativer belyses tilstrekkelig for samfunnsøkonomisk analyse. DFØs veiledning om utredningsinstruksen understreker at beslutningsgrunnlaget skal vise virkninger av alternative tiltak – ikke bare ett valgt opplegg.

Bane NORs konsept for Ski stasjon

Bane NOR har skissert et driftsopplegg for Ski stasjon der regiontog til/fra Oslo håndteres i spor 1–4, mens lokaltog L2 benytter spor 5–6 via gamle Østfoldbanen. Innenfor dette oppsettet oppstår det kryssings- og kapasitetsutfordringer som Bane NOR peker på som bakgrunn for behovet for ny infrastruktur. Formålet er å separere regiontrafikk og lokaltogtrafikk på stasjonen. De skriver også at økende trafikk på vestre linje gjør at man ikke kan garantere at reisende fra østre linje kan bruke Follobanen etter 2026. I nyere kommunikasjon har Bane NOR også omtalt en slik planskilt påkobling som et mulig første steg mot to tog i timen for Indre Østfold.

Reelt null-pluss alternativ – ikke utredet

Det er etter vår vurdering ikke dokumentert at Bane NOR har utredet et reelt null-pluss-alternativ for Ski stasjon i tråd med Finansdepartementets veileder R-109 og DFØs utredningsinstruks. Kravet er at beslutningsgrunnlaget skal belyse alle realistiske muligheter og sammenligne disse med nullalternativet.

ØLG viser nedenfor en alternativ driftsplan for Ski stasjon som benytter sporene på stasjonen på en annen måte og dermed eliminerer behovet for ny planskilt avgreining. Alternativet oppfyller tilbudsmålet i ruteplan R2027 som Bane NOR skal dimensjonere kapasitet for, og sikrer samtidig tilgang til Follobanen for Indre Østfold. Endringene innebærer i hovedsak justert sporbruk og ruteplan. Den jernbanefaglige planen er utarbeidet av Jon Hamre (Trafikkonsept) som dokumenterer at kapasiteten på Ski stasjon kan utnyttes på flere måter. Bane NOR utviser manglende vilje til å utforske mulighetsrommet på Ski stasjon, før det pekes på behov for ny infrastruktur.

Med dette bakteppet mener vi at alternativet med endret driftsopplegg må utredes og dokumenteres som et null-pluss-tiltak.

Fravær av en slik alternativanalyse kan indikere avvik fra kravene i R-109/utredningsinstruksen. ØLG krever derfor at saken blir underlagt fornyet behandling og kvalitetssikring før beslutning om ny infrastruktur fattes.

Rapport driftsopplegg Ski stasjon og konsekvenser for Oslo-navet

Jon Hamre (Trafikkonsept), tidligere ruteplanlegger i NSB, dokumenterer i rapporten (klippet inn nedenfor) at et endret driftsopplegg for Ski stasjon gir mulighet for å tilfredsstille tilbudsmålene (R2027) uten å bygge ny infrastruktur. Konseptet møter også Stortingets krav til en kapasitetssterk forbindelse til Follobanen for Indre Østfold. Et mindre tiltak på Ski stasjon, nærmere bestemt å knytte spor fire til spor fem, vil gi et handlingsrom og tilstrekkelig robust trafikkavvikling på stasjonen. Med tilbudsmålet (R2027), vil det ikke være plass til stor økning i togtrafikken på vestre linje uten tiltak for å skille regiontrafikk fra lokaltogtrafikk mellom Moss og Ski. Under følger skisser og ruteplaner hvor Hamre viser alternativ organisering av trafikken igjennom Ski stasjon og i Oslo navet. Dette er dokumentasjonen vi legger til grunn for å hevde at det ikke er tilstrekkelig utredet et null-pluss alternativ.

(Trafikkonsept, John Hamres rapport gjengis nedenfor)



Behovet for ny avkjøring til Østre linje

En analyse som viser at tilbudsmålene for Østre og Vestre linje og lokaltog kan nås **uten** å bygge ny avkjøring
Trafikkonsept oktober 2025

Ny avkjøring til Østre linje Eller null alternativet

Innhold	Side	Sammendrag- Innledning
Behovet for ny avkjøring til Østre linje.....	1	Denne rapporten avviser behovet for ny avkjøring til Østre linje ved å vise en konkret rutemodell som når alle tilbudsmål satt av jernbanemyndighetene, på dagens infrastruktur på Ski stasjon.
Ny avkjøring – Eller null alternativet.....	2	Bane Nor hevder ny avkjøring er nødvendig av flere grunner:
Nye Ski stasjon.....	3	▪ Nødvendig for å sikre 10 minutters lokaltogtilbud (linje 2) ▪ Nødvendig for å oppfylle mål om kvartersruter i rush på linje 20 og 21 på Vestre linje (tilbudsmålene) ▪ Nødvendig for å kjøre to tog i timen som grunnrute på Østre linje.
To tog i timen på Østre linje.....	4	Bane Nor tar utgangspunkt i at linje 2 trenger to faste snuspor. Imidlertid kan de nye lokaltogene snus på 2-3 minutt når man samtidig bytter lokfører ved plattform. Med 7 minutter fast snutid trenger linjen kun et fast snuspor.
Tilbudsmålene.....	5	Bane Nor hevder tett trafikk fra Vestre linje gjør det vanskelig med motgående trafikk til Østre linje. Imidlertid vil togene fra sør komme rett etter hverandre (linje 20 tar igjen 21 som stopper mellom Moss og Ski) slik at det fortsatt er store rom i ruteplanen der toget til Mysen kan kjøre.
Konkret grunnruteplan.....	6	For å kjøre to tog i timen på Østre linje må man først investere i tiltak på strekningen Tomter – Askim for å skape et robust og effektivt kryssingsmønster. Bane Nor anbefaler selv å redusere kjøretiden slik at togene kan ha disse stasjonene som faste kryssingspunkt. Når togene krysser på Tomter vil neste kryssing være på Ski.
Motgående togveier på Ski stasjon.....	7	Man trenger derfor ikke å bygge ny avkjøring. Dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad vil kun gjøre ruteplanen mer robust.
Grafisk ruteplan Ski stasjon – Grunnrutetime	8	
Grafisk ruteplan Ski stasjon – Avvik.....	9	
Grafisk ruteplan Ski stasjon – Morgenrush	10	
Konklusjon.....	11	

Nye Ski stasjon

Nye Ski stasjon har 6 spor. 4 i den nye stasjonen mot Vestre linje og 2 på den gamle lokaltogstasjonen. Banenors strategi er å samle de gjennomgående togene på sporene 1 – 4 og bruke 5 og 6 til endestasjon for linje 2. For å få det til må Bane Nor bygge 6 km ny jernbane til 6 milliarder kr.

2 spor i hver retning gir en teoretisk kapasitet på opp mot 30 tog pr time/retning ved «glidelåskjøring».

Tilbudsmålet for Vestre linje er maks 8 tog pr time (rushretning). Man trenger derfor ikke to spor i hver kjøretning for å dekke det behovet. Det gjør at man kan frigjøre sporkapasitet, flytte lokaltoget og beholde dagens avkjøring til Østre linje.

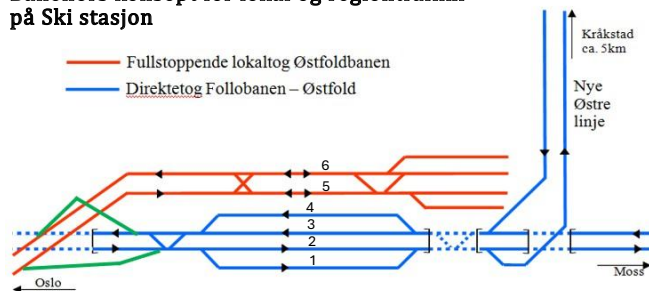
2 tog pr time på Østre linje vil ha et naturlig kryssingspunkt på Ski (se neste side). To ganger i timen vil derfor spor 5 og 6 være belagt.

Nye lokaltog kan snus på under 5 minutter. Med bytte av lokfører ved plattform vil den mulige snutiden komme ned i 2 - 3 minutter.

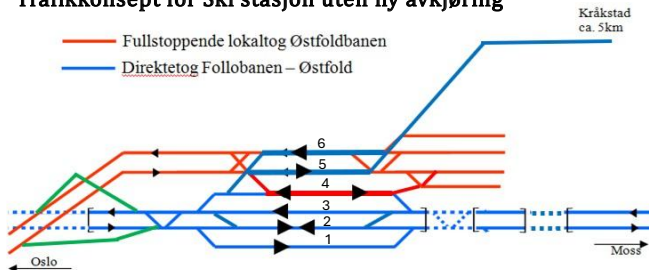
Med 10 minutters trafikk og snutid på 5 – 7 minutter trenger Linje 2 kun et spor i den daglige trafikken. Ved avvik (når 5/6 er belagt) kan lokaltoget bruke spor 2 og kjøre godstog av og påkjøringene mot Oslo.

De grafiske rutene vil vise at alle overkjøringer av motsatt togvei har gode marginer. Det viktige konfliktpunktene er tog til Mysen som må kjøre mot Vestre linje og lokaltoget fra spor 4.

Banenors konsept for lokal og regiontrafikk på Ski stasjon



Trafikkonsept for Ski stasjon uten ny avkjøring



To tog i timen på Østre linje

Fast 30 minutters trafikk er målet for tilbudet på Østre linje. Med denne frekvensen vil togene krysse pr 15 minutters kjøring. For å få til et effektivt og robust kryssingsmønster er det derfor nødvendig å redusere kjøretiden mellom Tomter og Askim med 2-3 minutter. Kartet under er hentet fra KVUen for Østre linje og viser hvordan linjen kan rettes ut og nedkortes på denne strekningen slik at kjøretiden Tomter – Askim blir ca 14 minutter.

Rutemodellen viser et kryssingsmønsteret som sikrer 30 minutters trafikk. Fra Oslo vil togene krysse på Ski stasjon, videre til Tomter der østgående tog har et kryssingsopphold på 3 minutter. Det gir en betydelig buffer som kan minske forsinkelser på østgående tog. Siste kryssing blir på Askim. Det er gunstig i forhold til lokale buss trafikk som får samtidig tog til og fra Oslo.

Grunnrutemodell Østre linje

Stabekk	41	11		36	06
Oslo S	54	24		23	53
Oslo S	56	26		21	51
Blixtunnelen					
Sporveksel ca 23,3 km	06	36		11	41
Ski stasjon spor 5/6 24,2 km	08	38		10	40
Ski	09	39		09	39
Kråkstad	14	44		03	33
Tomter	21	51		55	25
Tomter	24	54		54	24
Knappstad	27	57		51	21
Spydeberg	31	01		47	17
Askim	38	08		39	09
Askim	39	09		38	08
Mysen	48	18		29	59

Forkortet linjetrase TomterAskim



Tilbudsmålene

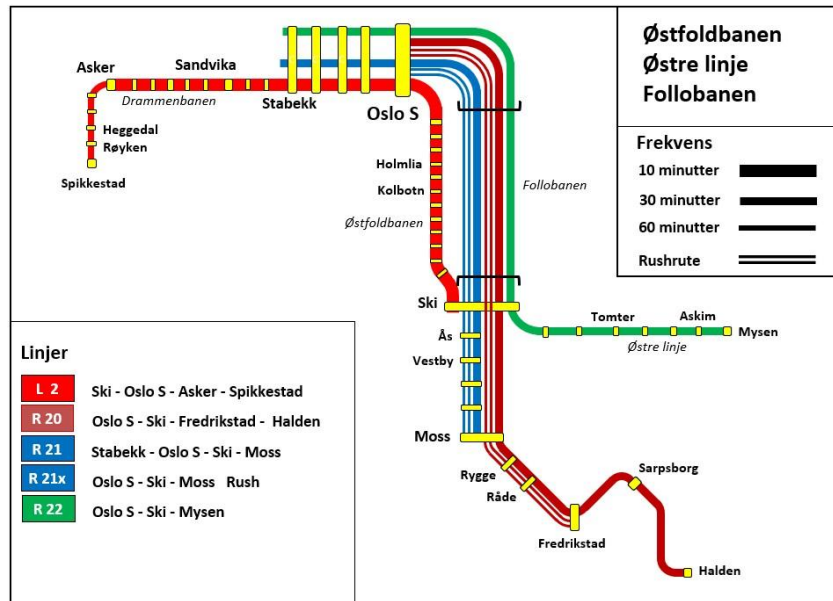
Linjeskjemaet beskriver jernbanens ruteplanen sør for Oslo og tilbudsmålene, definert av Bane Nor, for denne trafikken.

Lokaltog linje 2 Ski:
10 minutters grunnrute.

Regiontog 21 Moss:
30 min grunnrute, 15 min i rush

Regiontog 22 Mysen:
30 min grunnrute

Regiontog 20 Halden
30 min grunnrute, 15 min i rush
til/fra Fredrikstad



Konkret Grunnrutemodell

For å dokumentere at tilbudsmålet kan nås uten ny avkjøring er det laget en konkret rutemodell for trafikken i sør -korridoren.

Rutemodellen bygger på en fordelingsnøkkel med 4 tog pr 10 min gjennom Oslotunnelen. Pr 10 minutt er det 1 slots til Blixtunnelen, 1 til Romeriksporten, 1 til Østfoldbanen og 1 til Romeriksporten/Hovedbanen. Togene begge veier fra Blixtunnelen og Østfoldbanen kjører dermed i en 4/6 minutters formasjon gjennom Oslotunnelen.

Med disse betingelsene kan ruteplanen på Ski lages. Oppsettet på taktingssystemet gjennom Blixtunnelen avgjøres av kryssingsmønsteret på Østre linje.

Linje 21 Mysen har avgang fra Ski til Oslo 10 og 40 minutt over hel time. Linje 2 har avgang like etter 12, 22 osv. Korrespondanse fra region til lokal er optimal.

Sørgående lokaltog har ankomst 5, 15 osv. Regiontogene har avgang 09, 19 osv fra Ski. En optimal korrespondanse denne veien også.

Tabellene dokumenterer at denne optimale korrespondansen på Ski også passer med en optimal fordelingsnøkkel gjennom Oslotunnelen.

Lokaltog linje 2

Stabekk	1015	1025	1035	1045	1055	1105
Oslo S	1028	1038	1048	1058	1108	1118
Oslo S	1030	1040	1050	1100	1110	1120
Kolbotn						
Til Ski	1105	1115	1125	1135	1145	1155
Spor	4	4	4	4	4	4
Fra Ski	1112	1122	1132	1142	1152	1202
Kolbotn						
Oslo S	1137	1147	1157	1207	1217	1227
Oslo S	1139	1149	1159	1209	1219	1229
Stabekk	1151	1201	1211	1221	1231	1241

Regiontog Sørgående trafikk

Linje	22	21	20	22	21	20
Stabekk	1041	1051		1111	1121	
Oslo S	1054	1104		1124	1134	
Oslo S	1056	1106	1117	1126	1136	1147
Blixtunnelen						
Til Ski	1108	1117	1128	1138	1147	1158
Spor	5	1	1	5	1	1
Ski	1109	1119	1129	1139	1149	1159
Tomter	1125			1155		
Askim	1140			1210		
Mysen	1150			1220		
Ås		1124			1154	
Moss		1144	1148		1214	1218
Fredrikstad			1207			1237

Regiontog Nordgående trafikk

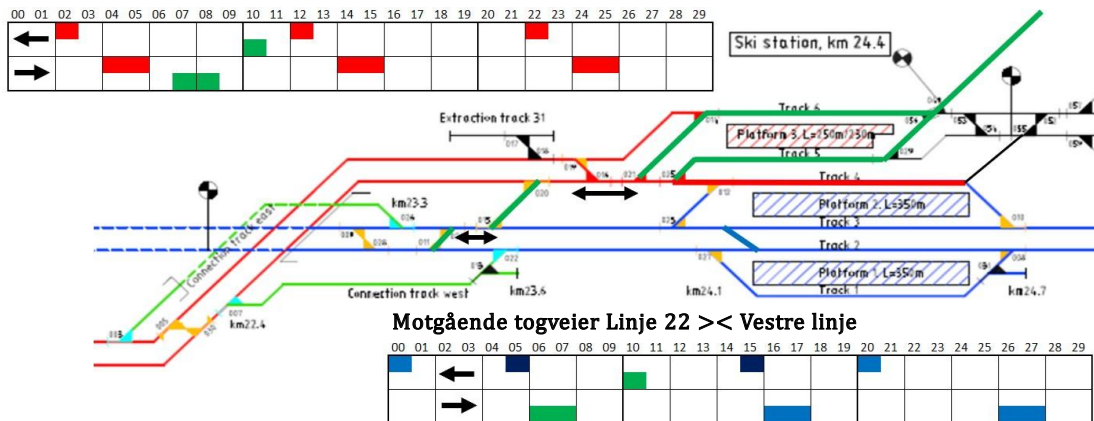
Linje	22	20	21	22	20	21
Fredrikstad		1040			1110	
Moss		1100	1104		1130	1134
Ås			1124			1154
Mysen	1030			1100		
Askim	1040			1110		
Tomter	1055			1125		
Til Ski	1109	1119	1129	1139	1149	1159
Spor	6	3	3	6	3	3
Ski	1110	1120	1130	1140	1150	1200
Blixtunnelen						
Oslo S	1121	1131	1141	1151	1201	1211
Oslo S	1123		1143	1153		1213
Stabekk	1135		1155	1205		1225

Motgående togveier på Ski stasjon

Motgående togveier er en vanlig problemstilling i ruteplanleggingen. Det reduserer fleksibiliteten og gjør planleggingen mer krevende. Bane Nor bruker problemstillingen som argument for ny avkjøring.

Kartet under viser Ski stasjon i detalj og hvor motgående togveier oppstår. Diagrammet dekker en halv time og viser hvilke tog i ruteplanen som belegger sporene. Tog med avgang fra Ski til Oslo belegger sporet i et minutt mens tog fra Oslo belegger sporet i 2 minutter. Mørkeblå tog fra Vestre linje er avganger i morgenrush. Kart og diagram dokumenterer at ruteplanen er kjørbart på Ski stasjon.

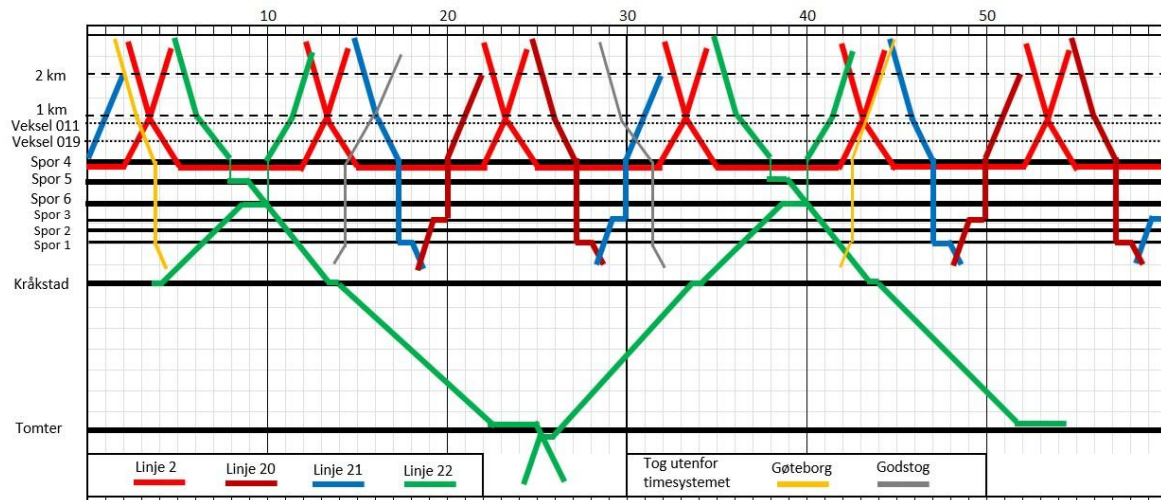
Motgående togveier Linje 2 >< Linje 22



Grafisk ruteplan Ski stasjon- Grunnrutetide

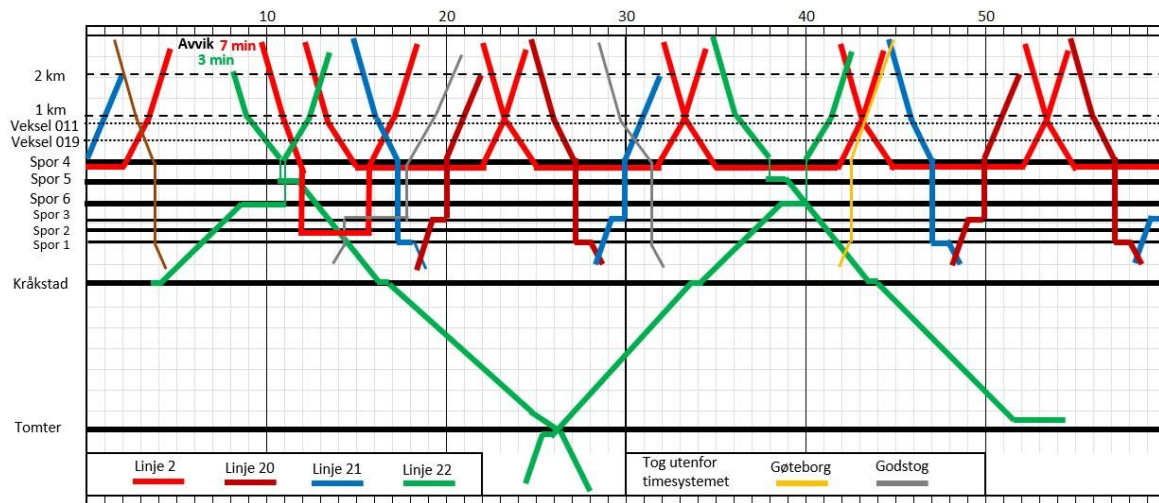
Grafisk ruteplan er ruteplanens arbeidsbord. Den viser togets bevegelse i tid og rom og i begge retninger. Viktige punkter på stasjonen, som veksler med motgående trafikk og spor er markert med strek. Tog til Østre linje (grønn) passerer motgående fra Vestre linje på veksel 011 og lokaltogene på 0019.

Grafen viser at lokaltogene får en meget god snusituasjon. Togene møtes like nord for veksel 0019 og har 7 minutter snutid på spor 4. Østre linje møtes to ganger i timen på sporene 5 og 6 mens Vestre linje bruker spor 3 nordover og spor 1 sørover. Fordelingen gjør at spor 2 blir ledig for tog i avvik.



Grafisk ruteplan Ski stasjon- Avvik i ruteplanen

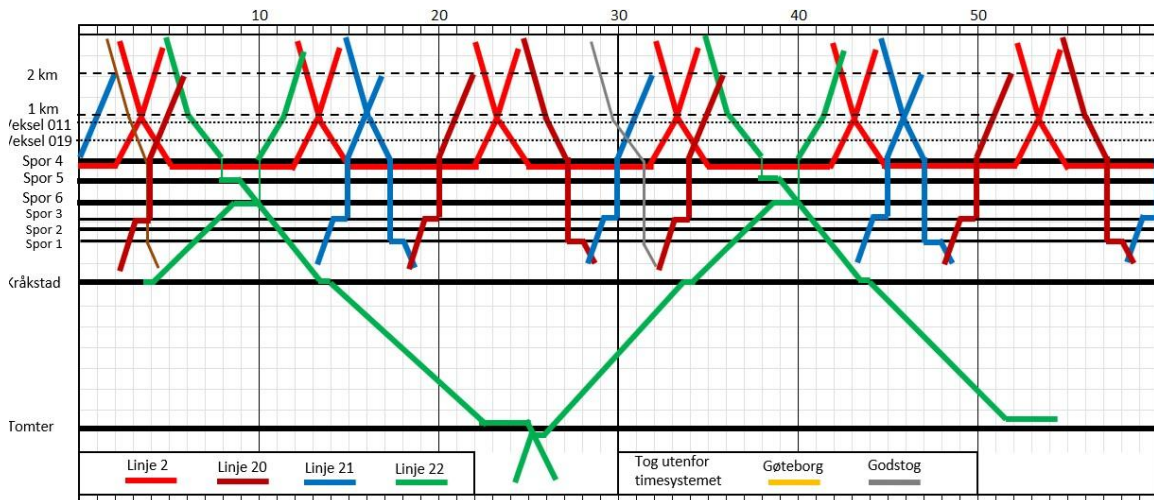
Grafisk ruteplan beskriver her at toget til Mysen er 3 minutter forsinket mens lokaltoget er 7 minutter sen. Nordgående fra Østre linje blir 1 minutt for sen siden det må vente. Lokaltoget kjører godstogrampen fra Østfoldbanen slik at toget ikke forstyrrer kryssingen på spor 5 og 6. Toget kjøres inn i spor 2 hvor det snur ved plattform. Lokaltoget kjører uten å stoppe til det tar igjen ruten på nordgående retur, mens kryssingsoppholdet på Tomter fanger opp forsinkelsene på Østre linje.



Grafisk ruteplan Ski stasjon- Morgenrush

I morgenrush fordobles trafikken fra Vestre linje gjennom Ski til Blixtunnelen. Grafen viser at innsatstoget fra Halden passe rer veksel 11 like før toget til Mysen. Er innsatstoget forsinket må det vente på at dette toget har kjørt forbi.

Togene på linje 22 krysser spist på 09/39 mot øst på Ski stasjon. Det betyr at når toget kommer fra Mysen kjører toget til Mysen umiddelbart. Kjøretiden mellom Tomter og Ski er ca 13 minutter slik at østgående tog får et lengre kryssingsopphold her. Det gjør ruteplanen mer robust.



Konklusjon

Bane Nor/Jernbanedirektoratet/Departementet har en ide om å separere lokal og regionaltoget totalt i Oslo. På papiret kan det se smart ut, men i praksis koster det enorme summer og gir kun marginale nyttevirkninger.

På Ski fører denne strategien til at man må bygge 6 km ny jernbane til like mange milliarder kroner. I Oslo må man bygge ny sentrumstunnel, et svært komplisert og kostbart prosjekt der nye tunnelmunnninger skal bygges inn i Oslo S.

Milliarder må investeres i Brynsbakken for å forberede for ny tunnel under Oslo (uten at denne er vedtatt).

Norge er et bitte lite jernbaneland. Planfrie avkjøringer er nødvendig når togene går hvert 5 minutt. Ikke en eller to ganger pr time.

Samtidig er det merkelig å bygge en ny tunnel for regiontog slik at lokaltog kan bruke den gamle når markedet for lokaltog i Vestkorridoren kun er villastrøkene mellom Lysaker, Sandvika og Asker. Man trenger ikke en ny tunnel for maks 6 tog pr time.

Sammenslåingen av Flytog og regiontog, muligheten til å forlenge tog som snur på Stabekk, og nye tog (dobbeltdekkere) kan mer enn fordoble dagens kapasitet mellom Østlandet vest og Oslo uten at vi trenger ny infrastruktur siden det vi har blir bedre utnyttet.

Jernbanemyndighetene hevder de trenger infrastruktur for å realisere tilbudsmålene. Denne rapporten viser at togtilbud kan utvikles på ønskelig måte uten at samfunnet trenger å gjøre disse investeringene. Planen er derfor svært verdifull for Jernbanemyndighetene.

Imidlertid handler dette om sakens historie. Bane Nor har helt siden prosjektet ble lansert hevdet at ny avkjøring er nødvendig for å realisere tilbudsmålene. Derfor har man sagt nei til alle forslag/utredninger som kan gi et annet svar. Istedenfor å være nysgjerrig på nye konsepter er man i forsvarsposisjon fra første stund. Alt handler om å forsvare det som er blitt gjort.

Ny avkjøring kommer aldri til å få bevilgninger til bygging. Prosjektet får samme behandling som Stadttunnel (som er et nyttigere prosjekt). Man bruker ikke så mye penger på helt marginale nytte effekter for samfunnet.

Dessverre er ikke Jernbanemyndighetene i stand til å innrømme feil. Derfor fortsetter bare planlegging og prosesser til det hele dør ut.

Denne rapporten er et forsøk på å få prosjektet nedlagt en gang for alle. Det fortjener både beboere, kulturlandskapet og skattebetalerne.

(ØLGs innspill fortsetter nedenfor)

Endring i forutsetningene og Bane nors begrunnelse for prosjektet

Siden KVV-hovedrapporten (2015) er flere forutsetninger for prosjektet «Ny avgreining» endret eller falt bort.

Endringene er:

- **Hensettingsanlegget er tatt ut.** Den opprinnelige kombinasjonen (ny avgreining + stort hensettingsanlegg) ble skrinlagt høsten 2022. Eventuelle samordningsgevinster er dermed borte. Bane NOR brukte mye tid på å overbevise kommunene om hvor viktig det var med økt kapasitet for toghensetting. Etter gjentatte spørsmål om hva som lå til grunn for behovet fant Bane NOR at det tilknyttede hensettingsanlegget ikke var nødvendig likevel. «Prosjektene» var en del av en sammenheng, som var førende for trasevalg. Ny avgreining er derfor ikke lenger utredet uavhengig av hensettingsanlegget og kan dermed ha utelukket andre alternative løsninger.
- **Koblingen til Effektpakke 15 kom i nyere i tid og er nå eksplisitt.** Prosjektet omtales som del av effektpakke E15 i den tekniske detaljplanen datert 03.01.2023 og videreføres i nyere grunnlagsdokumenter. Dette er et argument som er tilkommet etter at hensettings-behovet bortfalt. Behovet for hensettingsplassene ble av tidligere prosjektleder i Bane NOR omtalt som det mest prekære behovet i det samlede prosjektet. Det skaper svært liten troverdighet når argumentene for prosjektet endres underveis. Dette særlig når det påstås at behovet for prosjektet er like stort. Det ser nå ut til at det er prosjektledelsen selv som legger til ny begrunnelse for å understøtte behovet for avgreining. Prosjektsjef Lisa Wolme bekreftet imidlertid i informasjonsmøte 10 september 2025 at det ikke er kommet endret bestilling i forhold knyttet til ruteplan til prosjektet underveis.
- **Reisetid:** Tiltaket har ingen dokumentert reisetidsgevinst. Bane NORs temautredninger angir at kjøretiden mellom Kråkstad og Ski minst skal opprettholdes (ikke reduseres). Samtidig fremgår det av teknisk detaljplan at strekningen dimensjoneres for 100 km/t (ikke 160), og store kurvaturer inn mot Ski vil begrense faktisk toppfart. Nettoeffekten fremstår derfor som marginal – og kan i praksis bli negativ. Dagens jernbanestrekning er bedre egnet for å kjøre effektivt til Ski med høy hastighet, nesten helt inn til stasjonene i begge ender. Det praktiseres langt høyere hastighet på eksisterende bane enn det Bane NOR legger til grunn i dokumentasjonen.
- **Dagens drift fungerer; behovet er betinget av høyere frekvens.** Østre-linjetog kan i dag kjøres via Follobanen og Hamre viser at ved å se på ruteplanen er det fullt mulig å gjøre kravet i tilbudsmålet robust, det tilsvarer Intercity bestillingen til politikerne. Hamre har vist et robust system som håndterer konfliktene på stasjonen og ivaretar Oslo-navet.

- **Godsargumentet er hypotetisk uten omfattende oppgraderinger.** Reell flytting av godstrafikk til Østre linje forutsetter tiltak med helt andre dimensjoner enn avgreining sør for Ski og er utenfor dagens prosjektomfang. Å ruste Østre linje for moderne godstransport er et prosjekt som har store dimensjoner. Infrastrukturen på dagens bane må justeres, broer forsterkes, kurvaturer må rettes ut, grunnen må forsterkes og banen fra Rakkestad og sørover må i praksis bygges på nytt. Det er lite sannsynlig at dette er noe Staten vil prioritere med det første.
- **Etterspørselen er mer usikker.** Vedvarende mer hybridarbeid/hjemmekontor etter pandemien tilsier at trafikkprognoser bør oppdateres før man binder store midler til et prosjekt med så mange uavklarte spørsmål.
- **Tiltaket har negativ samfunnsøkonomi:** Tiltaket ble vurdert svakt negativt lønnsomt i KVUen og vurdert til svakt positivt i KS1, men det ble kommentert at det er svært følsomt for kostnadsøkninger. De er allerede kommet. Prosjektet ble i 2021 oppjustert til 3,8 mrd. kroner. Om vi legger til grunn at det ikke blir noen ytterligere kostnadsøkninger er det rimelig å anta at justert for KPI skal tiltaket koste om lag 4,53 mrd. kroner (2025).

Forskning fra Concept-programmet (NTNU) finner i snitt ~40–43 % økning fra KS1 til KS2 for store statlige prosjekter. For jernbane-megaprojekter ligger økningen fra KS2 til sluttkostnad ofte rundt ~10–12 % i snitt. Ett konkret Bane NOR-eksempel er Follobanen, med om lag 30 % prisjustert økning.

Legger vi et “langsiktig gjennomsnitt” på toppen av KPI får vi grove anslag:

1. KPI + 40 %: ~6,34 mrd.
2. KPI + 55 % ($\approx 40\text{--}43\% \text{ KS1} \rightarrow \text{KS2} + \sim 11\% \text{ KS2} \rightarrow \text{slutt}$): **~7,02 mrd.**

Dersom NTNUs funn er reelle er det en sannsynlighet for at prosjektet vil havne på omtrent 7 mrd. kroner. Om vi legger til grunn 7 mrd. kroner som byggekostnad i de samfunnsøkonomiske modellene KVU og KS1 har brukt, er gevinsten for samfunnet overskredet og borte for lengst.

Kulturlandskap

Prosjektet som legges frem av Bane Nor har en uopprettelig og irreversibel konsekvens for kulturlandskapet (definert av riksantikvaren som «kulturhistorisk landskap av nasjonalinteresse»). Det visuelle inntrykket av et vakkert og sammenhengende kulturlandskap, og et historisk område med adskillige fornminner mellom Ski, Holstad og Kråkstad, vil være tapt for all fremtid. Vi som lever nå, har ansvar for kommende generasjoners fremtid. Vi har ansvar for å forvalte ressursene rett og gjøre riktige valg både for oss og de nære generasjoner, og også for generasjonene som kommer vesentlig lengre frem i tid. Dette innebærer at vi må avveie den gevinsten vi nå oppnår for oss (på kort sikt) mot et evighetsperspektiv for generasjonene. I dette prosjektet er det vanskelig å se at den beskjedne effekten (om det i det hele tatt er noen effekt) som oppnås for de

neste tiårene kan forsvares sett opp mot inngrepets irreversible konsekvenser i et evighetsperspektiv. At banen vil koste 6+ milliarder er her underordnet.

De reisende på Østre Linje vil med dette som bakteppe oppnå svært lite. Og om det er mulig å oppnå både tettere avganger og samtidig direkte innkjøring i Blixtunellen på dagens trase (slik Hamre har dokumentert), vil den gjenstående effekten av prosjektet derfor bli; å rasere et historisk og svært vakkert kulturlandskap uten noen samfunnsnytte.

Vurdering og ivaretagelse av hensynet til kulturlandskapet og verdiene i KULA i planarbeidet

ØLG anmoder om en langt grundigere vurdering og ivaretagelse av hensynet til kulturlandskapet dersom planarbeidet ikke stanses.

I prosjektbeskrivelsen beskriver Bane Nor følgende oppgave: «Jernbanen skal likevel bygges på en måte som i størst mulig grad tar hensyn til kulturlandskapet i KULA-området.» Vi kan ikke se at de alternativer som nå foreligger tar denne oppgaven alvorlig. Det har tidligere i prosjektet vært konkludert med, av jernbanefaglig konsulent (NIRAS), at det er mulig å bygge banen mer ned/inn i landskapet, med bruk av tunnel-/kulvert-løsninger. Om Bane Nor mener «i størst mulig grad», må planforslaget inneholde slike løsninger som alternativer. Å presentere L1 som alternativ til L0 er ikke å ta oppgaven alvorlig. Dette oppleves snarere som at vi blir holdt ved godt snakk når vi får et L1 alternativ. En senkning av banen vil fortsatt være mulig, langt lavere og langt mer innpakket enn L1. Konkret foreslås det å utarbeide løsning med vesentlig lengre bro/kulvert igjennom skogen ved Hagelund, kulvert under dyrket mark ved Frogner Nordre og ned mot Engsbekken, lavere bro over Engsbekken, kulvert gjennom Løkenveien og under dyrket mark på Vang.

Vi ber om at L1 blir ytterligere senket noen meter og med tiltak som reduserer det skadelige landskapsinntrykket vesentlig i forhold til dagens planforslag og utarbeides som en del av planen.

Grunnforhold

Det er konkludert med at traseen vil berøre kvikkleireområder på flere steder. Hvordan skal vi som grunneiere sikres at vi ikke opplever et nytt «kvikkleire-problemområde» under prosjektet eller i tiårene/århundrene etter prosjektet er ferdig? Med de senere års erfaringer fra Bane Nor sine jernbaneprosjekter (bl.a. Moss og Levanger), hvor det på forhånd var godt kjent at det var kvikkleire, stiller vi oss tvilende til at Bane Nor planlegger og budsjetterer med gode og sikre nok tiltak inn i prosjektet. Vi forventer at Bane NOR har tatt lærdom av prosjektene i Moss og Levanger og anmoder om en plan for tiltak som i større grad begrenser risikoen for uønskede hendelser.

Matjord og nydyrking

Norges beste matjord er en knapp ressurs og bærebjelken i matsikkerheten. Når fulldyrka arealer bygges ned, mister vi ikke bare dagens avlinger, men også et opparbeidet jordsmonn med høy produksjonsevne, karbonbinding og økologiske funksjoner. Slike kvaliteter kan ikke «erstattes» over natten.

I «Ny planskilt påkobling Østre linje» berører traseen fulldyrka kornjord og vil skape langvarige barrierer i et sammenhengende jordbruks- og kulturlandskap. Anleggs- og driftsfasen gir fragmentering av teiger, vanskeligere drift og dårligere arrondering. Det påvirker avlingsnivå, drenering og jordstruktur, og øker risikoen for erosjon og avrenning. Summen er varig svekket produksjon og mer sårbare driftsforhold for gårdene som berøres.

Det er positivt at det foreslås tilbakeføring av arealer når gammel jernbanetrasé legges ned, og at nydyrking nevnes som avbøtende tiltak. Men dette må omtales riktig: Nydyrking er ikke et 1:1-bytte med etablert matjord. Når vi nydyrker for å «kompensere» tapt fulldyrka jord, bruker vi av landets nasjonale dyrkingsreserve – arealer som i dag er dyrkbare nettopp for at Norge ved behov skal kunne øke det totale dyrka arealet. Det er nylig fremkommet at dyrkningsreserven er vesentlig mindre enn tidligere antatt (NIBIO 16.09.2025). Det understreker vårt poeng ytterligere, brukes denne reserven for å dekke opp tap som allerede er påført andre steder, reduserer vi framtidas handlingsrom. Nettoeffekten er et reelt jordtap *pluss* en tappet reserve.

Begreper som «netto nulltap» eller «omdisponering» kan derfor tilslore realitetene: Nedbygging av fulldyrka jord er et varig tap av en høykvalitetsressurs. Nydyrking som kompensasjon spiser av den nasjonale reserven og gir svakere jordkvalitet i lang tid framover. Ett båndlagt dekar er ikke det samme som et erstattet dekar.

Tilbakeføring av gammel Østre linje til landbruk:

ØLG krever at tilbakeføring av gammel jernbanelinje blir tatt inn i planprosessen «Avgreining Østre linje» og at tilbakeføringen skjer umiddelbart etter at ny linje er tatt i bruk. Formuleringene i plandokumentene oppleves lite forpliktende, og vi krever at dette er en del av den statlige reguleringen av prosjektet.

Klimavurdering av «Ny avgreining Østre linje»

Prosjektets klimaverdi fremstår svak. Bane NORs egne tall viser utslipp på over 100 000 tonn CO₂e i livsløpet, hvorav ca 90.000 tonn i anleggsfasen. I tillegg kommer utslipp knyttet til varig og midlertidig arealbeslag på ca 26.500 tonn CO₂e. Bane Nor har ikke vist at klimaregnskapet balanserer, de oppgir ingen informasjon om prosjektet utløser varige, betydelige reduksjoner i andre utslipp – dokumentasjon på dette foreligger rett og slett ikke.

Det er ingen reisetidsgevinst for Østre linje av tiltaket. Uten kortere reisetid eller dokumentert kapasitetsgevinst som faktisk flytter bilreiser til tog, må forventet trafikkrespons være lav. I et område med høy elbilandel blir i tillegg potensiell klimagevinst per overført biltur liten, noe som ytterligere svekker prosjektets netto klimabidrag.

Det foreligger et reelt driftsopplegg som gjør bygging av ny infrastruktur unødvendig. Bane NOR har en klimaambisjon om at prosjektene skal bli grønnere. Planer forplikter, og vi forventer at man tar ambisjonen alvorlig og utreder Hamres driftsopplegg. En fantastisk mulighet ligger hos Bane NOR til å vise at de virkelig er en klimabedrift, som snur på egne planer for å finne nye måter å løse et problem på.

Primært standpunkt: Planforslaget skal avvises

KDD bør avvise planforslaget og sende saken tilbake for fornyet behandling, med en fullverdig utredning av et null-pluss-alternativ innenfor dagens seks spor på Ski stasjon.

Hvorfor avvise (kort oppsummert)

1. **Mangelfull utredning (R-109/DFØ):** Det er ikke dokumentert at et reelt null-pluss-opplegg er vurdert opp mot nullalternativet, slik reglene krever.
2. **Det finnes et faglig alternativ:** Hamres trafikkopplegg viser hvordan tilbudsmålene kan nås (bl.a. bedre utnyttelse av spor på Ski, snuing av L2 på ett spor, og robust kryssing Tomter–Askim) uten ny avgreining.
3. **Begrenset/uklar nytte:** Ingen dokumentert reisetidsgevinst på Østre linje, liten dokumentert samfunnsnytte av prosjektet.
4. **Store inngrep og varig tap:** Omfattende anleggsutslipp, varig nedbygging av minst 160 daa matjord (+ minst 500 daa midlertidig), alvorlige inngrep i KULA-landskap, og risiko i kvikkleireområder.
5. **Svak/risikofylt samfunnsøkonomi:** Kostnad løftet fra 3,8 mrd (2021) til KPI-jusert til **4,53 mrd** (2025), med realistisk risiko for **6,3–7,0 mrd** – Samfunnsnykten er negativ, og kan potensielt bli svært negativ om risiko slår til.
6. **Endrede forutsetninger:** Hensettingsanlegg er tatt ut, godsargumentet er hypotetisk uten store, separate oppgraderinger. Argumenter blir hengt på planen, som om prosjektet ikke står på egne ben uten en større sammenheng. Bane NOR har selv bekreftet at det ikke er tilkommet nye mål i bestillingen.

Spørsmål/krav til Bane NOR som vi krever utredet (primærstandpunkt)

1. Hvorfor er ikke null-pluss utredet?

1. Kan Bane NOR legge frem en komplett sammenlikning mellom null, null-pluss (Hamre) og valgt løsning – slik R-109/DFØ krever – med ruteplaner, sporbruk og konsekvensvurderinger? Vi krever en detaljert imøtegåelse, uten generelle betraktninger om robusthet som Bane NOR tidligere har levert. Det skal pekes på hva som fungerer, hva som ikke fungerer, og det som eventuelt ikke fungerer må utredes detaljert for å finne mulighetsrommet.
2. Det er flere år siden det er dokumentert muligheter på Ski stasjon. Hva er årsaken til at Bane NOR ikke har funnet det relevant å vurdere å endre eget driftsopplegg, fremfor ny avgreining?
3. Hvorfor har ikke Bane NOR dokumentert at Jon Hamres konsept er feil?
4. Vi krever at Ski stasjon og de konfliktpunktene/svakhetene som eventuelt oppstår i Oslo-Navet blir belyst med en etterprøvbar simulering av trafikken.

2. Hva er gevinsten for de reisende?

1. Hvilken konkret reisetidsendring får pendlere Kråkstad–Ski og Østre linje med nytt tiltak?
2. Trafikkprognosen har sitt opphav i en helt annen «tid» enn vi er i nå, hvor hjemmekontor, elbiler, tung transport på el, er endret. Vi krever at Bane NOR oppdaterer trafikkprognosen for prosjektet.
3. Hvorfor omtales det at gammel trase har hastighet 60 km/t, når det i virkeligheten kjøres langt raskere (100 km/t)? Dette er med på å villedde leseren til å tenke at gammel trase er mindre effektiv enn den i realiteten er.

3. CO2 regnskap

1. Vi krever at Bane NOR viser til hvordan klimautgiftene, CO2 avtrykket igjennom byggefase og drift, tjenes inn i form av redusert biltrafikk, eller andre relevante utslippspunkter.
2. Hamres driftsopplegg gir enorme CO2 gevinster ved at eksisterende infrastruktur gjenbrukes. Sett i lys av miljøambisjonen til Bane NOR, er man ikke da forpliktet til å undersøke alle forhold som kan redusere klimagassutslipp?

4. Samfunnsgevinst – ny utredning

1. Vi krever at det gjøres nye kostnadsoverslag og lages en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse.
2. Vi ber om et tillegg i kostnadsbeskrivelsen hvor NTNUs funn blir implementert.

Sekundært standpunkt: Hvis prosjektet likevel vedtas – velg L1, eller lavere

Dersom KDD likevel går videre, bør L1, eller lavere velges – med bindende krav som vesentlig styrket jordvern, kulturlandskap og klimaprofil, og som sikrer rask tilbakeføring av dagens linje til landbruksformål.

Minstekrav/tiltak vi ber om

- **Lavest mulig linjeføring** og aktiv bruk av kulvert/tunnel for å redusere sår i landskapet – spesielt gjennom skogen ved Hagelund, under dyrka mark ved Frogner Nordre/ned mot Engsbekken, gjennom Løkenveien og under dyrka mark på Vang.
- **Matjord først:** plan for skånsom avtaking/lagring/utlegging av matjord i anleggsperioden
- **Driftslogistikk:** Vi ønsker et tiltaksjordskifte som bidrar til mulighet for god arrondering og driftslogistikk
- **KULA-hensyn:** landskapsplan i samarbeid med Riksantikvaren/kommune. ØLG opplever ikke at de ikke prissatte konsekvensene er ivarettatt tilstrekkelig.
- **Rask tilbakeføring av dagens sporareal** til landbruk (statlig reguleringsbestemmelse) – med frist, kvalitet og driftsmessig nytte dokumentert før åpning.

Spørsmål/krav Bane NOR må svare ut (sekundær/L1)

1. Bane NORs konsulenter har påpekt muligheter for en vesentlig lavere trase. Kan Bane NOR senke L1 ytterligere?
 1. Hvilke konkrete muligheter finnes for lavere linjeføring og mer kulvert/tunnel på de mest sårbare strekkene?
 2. Dersom man ikke stiller krav til at landbruksmaskiner skal kunne passere under jernbanebrua mellom Sigtun og Vang, vil dette gi mulighet for en lavere linje?
2. KULA-landskapet:
 1. ØLG anmoder tiltak som ivaretar hensynet til kulturlandskapet i langt større grad enn i dag dersom planarbeidet ikke stanses. Vi krever tiltak som mer bruk av kulverter og rette vegger som reduserer skjæring.
 2. Vi anmoder om at et alternativ til L1 utredes lavere og med tiltak som reduserer det skadelige landskapsinntrykket vesentlig i forhold til dagens planforslag og utarbeides som et tredje alternativ i plandokumentene.
 3. Vi opplever at togparkeringsanleggene, tidligere i prosessen, har diktert valg av løsning i stor grad. Vi krever derfor at det utredes alternativer som

ivaretar kulturlandskapet i enda større grad enn forespeilet i L1 og som er fri for begrensningene togparkeringsanlegget påla prosjektet.

3. Grunnforhold:

1. Vi forventer at Bane NOR har tatt lærdom av prosjektene i Moss og Levanger og anmoder om en plan for tiltak som fjerner risikoen for uønskede hendelser, under anleggsarbeider og i tiårene etter prosjektet er ferdig?
2. Broene i prosjektet skal etableres i et område med vanskelige grunnforhold. Hvordan vil Bane NOR garantere, før prosjektstart, at det ikke blir utglidninger?

4. Nydyrking og «tilbakeføring»:

1. Vi ber Bane NOR dokumentere en agronomifaglig vurdering av effektene av nydyrking og tilbakeføring for de berørte arealene. Det vil være naturlig å bruke for eksempel Norsk Landbruks Rådgivning (NLR), eller liknende fagmiljøer.
 2. Bane NOR vil benytte seg av den nasjonale nydyrkingsreserven for å rettferdiggjøre varig tap av fulldyrket landbruksareal. Vi kan ikke se at Bane NOR har problematisert dette teamet i utredningene. Vi anmoder om at temaet analyseres og presenteres i fortsettingen. NIBIO har konkludert (16.09.2025) med at nydyrkingsreserven til Norge er lavere enn først antatt. Hva tenker Bane NOR om dette?
- ### 5. Når og hvordan blir gammel linje tilbakeført til jordbruk?
1. ØLG krever at tilbakeføring av gammel jernbanelinje blir tatt inn i planprosessen «Avgreining Østre linje» og at tilbakeføringen skjer umiddelbart etter at ny linje er tatt i bruk.
 2. Vi anmoder om at omdisponering av eksisterende linje tas inn og omfattes av reguleringsplanen med arealkart, frister, kvalitetskrav og at oppfølging konkretiseres.
- ### 6. Vi ber om at Bane NOR tar initiativ til tiltaksjordskifte for eiendommene som er berørt.

From: "Olav Fjeld Kraugerud" <olav.kraugerud@gmail.com>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 23:58:24 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje

Hei!

Innspill:

- naturtap og tap av dyrka og dyrkbar mark må gjøres så lite som mulig
- Den tidligere løsning, "med kulvert", bør tas opp igjen som alternativ.
- Når en slikt grep tas, så må samfunnsnyttens maksimeres. Det betyr konkret at det bør legges opp til mer persontrafikk på tog - og at Østre linje blir gjennomgående for persontrafikk til Østfoldbyen Sarpsborg (der den møter vestre linje). Dette må settes av midler til.

mvh på vegne av Ås Venstre

Olav Fjeld Kraugerud
Gruppeleder Ås Venstre

Solfallsveien, Ås
olav.kraugerud@gmail.com
tlf: 41 61 73 37

From: "Naturvernforbundet i Ås" <aas-nnv@naturvernforbundet.no>
Sent: Sat, 18 Oct 2025 00:06:23 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "bgunnarb@gmail.com" <bgunnarb@gmail.com>; "christinamykl" <christinamykl@gmail.com>
Subject: Høringsinnspill - Ny avgrening Østre linje
Attachments: Høringsinnspill_Ny avgrening Østre linje_NiÅ 17.10.2025.pdf

Høringsinnspill - Ny avgrening Østre linje

Vedlagt er vår høringsuttalelse.

Med naturvennlig hilsen

Bengt Gunnar Bengtsson
politisk leder, Naturvernforbundet i Ås
mob. 97 68 71 72



Naturvernforbundet
Ås

c/o Gunnar Bengtsson
Fjellveien 3A, 1434 Ås
Tlf. 97 6871 72

Høringsinnspill om Ny avgrening Østre linje med frist 17.10.2025

Fremtidsrettet jernbanepolitikk - ikke bit for bit-prosjekter!

Utbygget jernbane er det desidert beste transportmiddelet for personer og gods når det gjelder service, tidsbruk og innvirkning på klima, miljø og natur. Nasjonal transportplan (NTP 2025-2032) er altfor svak når det gjelder satsing på å bygge ut et moderne jernbanenett. Det mangler seriøse langsiktige satsinger. Isteden bestiller man bit for bit-planer til fagetatene som er dyre og sjelden bærekraftige – som blant annet Ny avgrening Østre linje. Jernbanedirektoratet er for svake og jobber bare med å utføre bestillinger. De burde ta initiativ til en ambisiøs utredning med et forslag om å etablere dobbeltsporede jernbaner med høy middelhastighet mellom de store byene i Norge og til utlandet (se under avsnittet Supplerende jernbaner). Målet må være å få over en betydelig del av regional- og langdistansetrafikken fra bil og fly til bane, for faktisk å kunne innfri vedtatte mål om trafikk, natur og klima. Det må inngå en nøyaktig beregning av arealbruk for best mulig plasserte jernbaner. Arealnøytralitet og minimale inngrep i naturen ved smarte løsninger for trasévalg må og kan oppnås.

Ny avgrening Østre linje (NAØ) er en dyrebar nødløsning basert på en bit-for-bit prosess der det mangler overordnede planer for et godt transportsystem i Norge. E18 ble bygget ut til motorvei til svenske grensen dessverre før en bedre jernbane gjennom Indre Østfold er gjennomført. Follobanen bygdes uten en plan for videre høyhastighetsbane mot sør. NAØ er ikke egnet for å kobles til en høyhastighetsbane fordi den har blant annet en altfor krapp sving og vil forsinke tog med 4 minutter.

Konsekvenser av Ny avgrening Østre linje

Vi har fulgt den politiske prosessen om NAØ i mange år. Hvis dette prosjektet gjennomføres, vil det gi store permanente skader på naturen og det flotte kulturlandskapet i Ås og Nordre Follo sør for Ski med splitting av flere gårdsbruk og fjerning av eldre kulturminner. Østensjøvann naturreservat som er viktig for biologisk mangfold (trekkfugler, hekkefugler, fisk, sumpskog etc.), vil få en 20 meter høy bro og et stort massedeponi på bare noen hundre meters avstand. Holstadmarka og skogen sør for Tandbergløkka har stor betydning for friluftslivet til en voksende befolkning i Ski og Solberg, Disse områdene vil få støy og barrierer for ferdsel. Restaurering av ødelagt dyrket jord vil gi tap av natur, og det er uklart om økologisk kompensasjon er mulig. Prosjektet vil ikke gi et vesentlig bedre togtilbud. Den høye kostnaden i penger og i tap av ikke-prissatte verdier som natur vil derfor gi en svært lav kost-nytteverdi. Kapasiteten på Ski stasjon er tilstrekkelig for mange år selv uten NAØ, men det er flaskehalser på Vestre og Østre linje som vil være begrensende tidligere enn Ski stasjon.

Virkninger på naturen

Østensjøvann naturreservat har et rikt fugleliv med bortimot 100 arter hvorav ti er rødlistet. Forstyrrelser fra NAØ kan ramme blant annet nattergal, vipe, åkerrikse og toppdykker som hekker der, og trekkfugler, særlig rastende gjess. Begge arter salamander og flere froskararter vil reduseres av prosjektet. En flott eikelund på Haga gård og over 200 år gamle furutrær på Kjølstad er i faresonen - det er svært få slike biotoper i Follo. Støy og naturinngrep vil virke skadelig på vilt i omgivelsene, f.eks. på hovedelgtråkket mellom Nordre Follo og Ås. Alternativ L1 har en for lav bro over Engsbekken som blokkerer kryssing for elg. Østensjøvann sin fiskepopulasjon er i ubalanse grunnet vannforurensing som gir dårlig siktedybde og mangel på vannplanter på større dyp. Dyp vannvegetasjon er nødvendig for gyting og som skjul for småfisk. NMBU har prosjekter på fisk og vannkvalitet inkludert reguleringsfisking. NAØ vil sannsynligvis forverre Østensjøvann sin allerede dårlige tilstand.

Fremmede arter

Det finnes fremmede, invasive plantearter langs traséen som vil kunne spre seg i forbindelse med byggingen både til Østensjøvann naturreservat og andre steder. Både Ås kommune og Naturvernforbundet i Ås med støtte fra Miljødirektoratet og Statsforvalteren i Akershus gjennomfører bekjempelse av kjempebjørnekjeks, kjempespringfrø, kanadagullris, korneller, mispler og andre arter i og ved reservatet med hittil utilstrekkelige ressurser.

Avrenning og nedfall av støv

Avrenning og nedfall av støv i både anleggsperioden og senere vil påvirke vannkvaliteten i Østensjøvann, som allerede har for mye tilførsel av partikler og næringssalter. NAØ berører vannområdene PURA og Morsa. PURA har siden 2009 gjennomført flere ulike tiltak rundt Østensjøvann for å oppnå renere vann i Gjersjøen, Årungen og Bunnefjorden og dette kan være forgjeves når det skal graves, flyttes og deponeres store mengder løsmasser i NAØ.

Nedlegging av eksisterende Østre linje Ski-Kråkstad ikke lurt

Å legge ned nesten hele Østre linje mellom Ski og Kråkstad og så bygge en ny, omtrent like lang linje i det verneverdige kulturlandskapet er neppe fornuftig. Det må flyttes store mengder løsmasser og bli en dyr og trolig umulig oppgave å etablere dyrkbar jord av like høy kvalitet på gammel trasé.

Løsmasser – stabilisering

Der det er løsmasser med sprøbruddegenskaper (bl.a. kvikkleire) i lange strekninger av ny trasé trengs det omfattende stabilisering med kalksement opptil 20 m avstand fra skinnegangen. Kalksement svarer for en stor del av klimagassutslippene i NAØ.

Massedepoier

Østensjøveien massemttak er et ledd i NAØ som er destruktivt for naturen og jordarealer sør for Ski. Statens vegvesen skal også benytte seg av det. Massemttaket vil drives i minst fem år og dekke dyrket mark og et stort stykke natur med en myr (50-100 dekar) bare 300 m oppstrøms Østensjøvann naturreservat. Det vil sannsynligvis lekke partikler og oppløste næringsstoffer til Østensjøvann, som allerede mottar for mye fra nedbørsfeltet for å kunne ha en sunn økologisk tilstand. Med løsmasser med kvikkleire i en helling på 10 % mot vest er det risiko for leirskred. Det er usikkert om det går å etablere dyrket mark på ferdig deponi.

Et annet deponi er planlagt mellom nord- og sørgående spor på Kjølstadhøgda. Skogen der vil bli borte og påvirke naturen og friluftslivet.

Vi har sendt en høringsuttalelse om Østensjøveien massemttak den 18.10.2024.

Alternativer

Alternativ til NAØ

Ski stasjon har så stor kapasitet i mange år til at det kan bygges en bane med høy hastighet gjennom Ski der også ny avgrening til Østre linje kan gjøres. Et slikt alternativ som koster mindre og som sparer natur og landskap er allerede fremmet. Norsk Bane AS foreslår å forlenge Blixtunnelen mot sør under høydedraget øst for Ski stasjon (Vardåsen-Skoroåsen-Ellingsrudåsen) som høyhastighetsbane med en stasjon/holdeplass (Ski Øst) under bakken og en avgrening til Østre linje under Ellingsrudåsen:

<https://www.norskbane.no/aktuelt/ny-rapport-oslo-ski-og-hogfartsbaner-til-sverige/>

En slik bane vil kunne forlenges mot sør og ha den beste linjeføringen for en høyhastighetsbane fra Oslo til Stockholm og Göteborg. Den er fire (4) minutter raskere enn ny avgrening med lav hastighet. Dette hittil beste alternativet fra 2020 var ikke med i konseptvalgutredningen eller i andre utredninger og burde vurderes seriøst nå.

Supplerende jernbaner!

Det er viktig å satse på eksisterende jernbanenett med mye bedre vedlikehold og et signalsystem som fungerer. I tillegg er det nødvendig for et godt togtilbud å bygge nye supplerende baner for å øke kapasiteten. Med flere baner kan man unngå buss for tog, videre veiutbygging og føre over en betydelig del av gods og reisende fra fly og vei til bane. Men for å konkurrere med og dermed redusere vei- og flytrafikken i den grønne omstillingen så det monner, må de supplerende jernbanesporene ha en rettere linjeføring som gir en høy snitthastighet på rundt 200 km/h, fortsatt med 250 km/h som maksimal hastighet. Et slikt utvidet jernbanenett vil bidra til utslippsreduksjoner av klimagasser og miljøskadelige stoffer som dekkstøv etc. Jernbane bruker mye mindre areal per transportert enhet og arealnøytralitet er derfor mulig.

Høyhastighetsbaner er standard i dag. I Europa bygges de ut nasjonalt, men planlegges også internasjonalt av blant annet String (<https://stringmegaregion.org/>). Et utbygget nett i Europa kan kraftig redusere trafikkintensiteten flyruter som Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Det kan også redusere det meste av vogntogtrafikken, f.eks. med sjømat mot sør og hageprodukter mot nord. Transporttidene vil bli en brøkdel av dagens: fra Oslo til Nedre Glomma (30 min), til Göteborg (65 min), til Stockholm/København (2,5-3 h), til Mellom-Europa (4-8 h) og til Syd-Europa (10-15 h).

En konstruktiv og fremtidsrettet jernbanepolitikk er helt avgjørende for å oppnå allerede vedtatte mål om klimautslipp, nullvekst i veitrafikken og vern av natur. Elektrifisering og utvidelse av veitrafikken for mer gods på lenger vogntog reduserer verken klimagassutslipp, forurensing eller arealbruk.

En ny utredning for høy snitthastighet trengs!

Høyhastighetstog er baner med høy snitthastighet, men med samme topphastighet (250 km/h) som i dag. Slike baner må i hele sin lengde gå rettere enn eksisterende baner. For Norge ble de utredet i 2012 (Jernbaneverket/ Stillesby og Botnen/ 2012). Dette ble dessverre basert på en rekke mangler og feilaktige antagelser. Det ble konkludert med at det ikke var samfunnsøkonomisk nyttig nok, blant annet på grunn av antatt lave billettpriser. Godstransport var ikke tatt med i regnestykket og det var beregnet høyere andel fossil energi i togenes energimiks enn det som

ville være aktuelt i dag. Nyten av overgang fra flytrafikk til tog og effekten av høy snitthastighet som vil øke kapasitet, konkurranseevne og fleksibilitet i rutetilbudet, var heller ikke medregnet. Beregningene av miljøbelastninger og CO₂-utslipp i anleggsperioden ble basert på feil forutsetninger om tunnelandel, byggemetoder og materialvalg.

Jernbanedirektoratet burde lede an

Jernbanedirektoratet (JBD) burde lede an og gi politikerne bærekraftige og fremtidsrettede forslag til utvikling av jernbanen, herunder fremme gode alternativer (som finnes!) til destruktive og svært kostbare prosjekter som NAØ og ny Moss stasjon. I dag nøyer seg JBD med å utføre bestillinger fra Samferdselsdepartementet om fremtiden. Dessverre dreier seg disse kun om hvilken plass jernbanen bør/skal ha i transportsystemet. Vi spurte JBR i brev tidligere i år om dette. Vi gjengir spørsmål og svar her:

Spørsmål fra Naturvernforbundet i Ås:

«Jobber JBD med en overordnet og fremtidsrettet plan for hele Sørøstkorridoren som også er i samsvar med EØS-avtalen? Hvis ikke, kan dere gå til politikerne och melde at det er høy tid for å bestille en slik plan? «

Svar fra JBD:

Jernbanedirektoratet har for øyeblikket tre pågående utredninger, på bestilling fra Samferdselsdepartementet, som vil berøre og også omhandle Sørøstkorridoren. Disse ble gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 7 i 2024.

Godsutredning - tilrettelegging for transport av gods og varer

Jernbanedirektoratet skal gjennomføre en godsutredning for gods på jernbanen frem mot 2050. Det overordnede formålet med utredningen er:

På bakgrunn av utfordringsbildet beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036, skal utredningen gi et beslutningsgrunnlag for hva som skal være jernbanenes rolle i godstransport i et 2050-perspektiv, hvilken tilrettelegging det eventuelt vil være behov for, og på hvilke strekninger. Arbeidet må sees i sammenheng med fjerntogstudien for vurderinger av utnyttelse av begrenset kapasitet på jernbanenettet, og oppdrag om utredning av klimagassutslipp fra godstransport gitt til transportvirksomhetene fra SD, NFD og KLD, herunder forventet utvikling i de andre transportformene.

Kollektivstudie for Østlandet

Utredningen skal vurdere og konkretisere tilbudsutviklingen for jernbanen innenfor de aktuelle markedene for toget som en del av kollektivsystemet på Østlandet frem mot 2050.

Fjerntogstrategi, togets rolle for de lange reisene (inkludert ytre IC)

Det overordnede formålet med studien er å vurdere hvilken rolle toget bør spille for å dekke transportbehovene i et 2050-perspektiv i lys av utfordringsbildet beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036. Fjerntog skal vurderes opp mot andre transportformer på de relevante strekningene. Utredningen skal også ta for seg hvilken virkemiddelbruk som bør benyttes for å tilrettelegge for en slik tilbudsutvikling. Svar fra disse utredningene vil danne et grunnlag for å vurdere om vi har behov for en egen utredning knyttet til videreutvikling av Sørøstkorridoren.

Krav fra Naturvernforbundet i Ås

Overordnet plan med bedre avgrening istedenfor NAØ

Vi ønsker primært at Ny avgrening Østre linje skal skrinlegges eller utsettes i vente på en overordnet plan for et nasjonalt jernbanenett utvidet med baner med høy snitthastighet, subsidiert for bare Sørøstkorridoren. Planen skal inneholde nye togtraséer fra Follobanen mot Stockholm og Gøteborg som kan ta over en betydelig del av både person- og godstrafikken fra vei og luftfart for å gi et bedre togtilbud og for å redusere klimagassutslipp. Arealnøytralitet burde kunne oppnås med en smart plan. Norsk Bane AS sitt forslag til hvordan Follobanen kan forlenges mot sør som høyhastighetsbane og samtidig gi en ny avgrening til eksisterende Østre linje skal vurderes seriøst og gjerne innlemmes i den overordnede planen. Dagens sporløsning på Ski stasjon rekker for økt trafikk i tilstrekkelig mange år før en overordnet plan er realisert. Regiontog til Indre Østfold benytter allerede Follobanen. Ifølge JBD er det flaskehalser andre steder på Østfoldbanen som er mer begrensende enn Ski stasjon.

Våre krav dersom NAØ likevel gjennomføres

Dersom NAØ likevel bygges, må det gjøres mange tiltak for å redusere og unngå destruktive effekter. Vi støtter Hovedutvalg for teknikk og miljø i Ås sitt vedtak 15.10.2025 (kopi under) og har følgende punkter i tillegg:

1. Graving i løsmasser og andre aktiviteter må ikke gi økt avrenning til eller forurensing av vassdragene i prosjektområdet. Et prøvetakingsprogram skal avdekke eventuelle avvik.
2. Massedeponiene må dreneres med fangdammer, rotsoneanlegg etc. for å hindre avrenning av partikler og næringssalter til Østensjøvann og andre vassdrag både i anleggsfasen og etterpå. Tiltak mot støv må likeledes gjennomføres.
3. Det må gjennomføres effektiv bekjempelse av invasive fremmedarter både i god tid før, i løpet av anleggsperioden og etterpå i flere år.
4. Alternativ L0 er bedre enn L1 for naturen, fordi det gir betydelig mindre overskuddsmasser og det har en høyere bro over Engsbekken der elg kan krysse under. Det må gjennomføres tiltak for å redusere negative virkninger på kulturlandskapet ved valg av L0.

Hovedutvalg for teknikk og miljø vedtak 15.10.2025:

1. Generelt

Ås kommune støtter utviklingen av jernbane som et miljøvennlig transporttilbud og tiltak som styrker togtilbudet på Follobanen og Østfoldbanen. Samtidig understrekes det at utbyggingen vil ha vesentlige konsekvenser for natur og samfunn. Det er derfor avgjørende at det gjennomføres avbøtende og kompenserende tiltak som reduserer visuelle inngrep og barrierevirkninger.

2. Kulturlandskap

Inngrep i kulturlandskapet skal gjennomføres så skånsomt og lite synlig som mulig. Kommunen vurderer alternativ L1 (senket linje) som det mest hensiktsmessige alternativet.

3. Jordvern

Ås kommune har en nullvisjon for nedbygging av dyrket og dyrkbar jord. Dersom inngrep er uunngåelige, skal matjord gjenbrukes slik at prosjektet sikrer netto nulltap av dyrka jord. Forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer skal være avklart før igangsettelse, og matjordplanen skal ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart.

4. Naturmangfold

Utbyggingen medfører permanente inngrep i naturarealer. Det skal derfor utarbeides et naturregnskap som følger planen. Kommunen ber videre om forpliktende oppfølging gjennom konkrete avbøtende tiltak eller økonomiske bidrag til naturrestaurering i kommunen.

5. Friluftsliv

Avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv må opprettholdes i planen. Under anleggsperioden skal tilgangen til friluftsområder ivaretas gjennom midlertidige omlegginger og tydelig skilting av stinett. Gang- og sykkeladkomst fra området Åsveien 97/99 (Kjølstadhøgda) og vestover til Holstad-/Kjølstadmarka og fra Åsveien 107 (Kjølstadhøgda) og sørover må opprettholdes/etableres, og skal være tilsvarende enkel adkomst til marka som i dag.

6. Støy og anleggsvirksomhet

Kommunen forutsetter at nødvendige støyskjermingstiltak gjennomføres som planlagt, og at berørte boliger tilbys tiltak i tråd med retningslinje T-1442. Støyskjermingstiltak skal dimensjoneres etter den faktiske støy som oppstår når ett tog passerer, og skal ikke baseres på en gjennomsnittsbetraktning der støyen gjennomsnittlig anses for å være lav fordi det «bare» passerer to tog pr time. Støyende arbeid skal begrenses til tidsrom som reduserer belastningen på omkringliggende bebyggelse. Støyende virksomhet som knuseverk skal lokaliseres med tilstrekkelig avstand fra støyfølsom bebyggelse.

7. Vilt og faunapassasje

Kommunen vurderer at alternativ B med Østensjøveien og faunapassasje over jernbanesporet best ivaretar hensynet til regionalt viktig vilttrekk. Faunapassasjen bør utvides og tilplantes med stedegen vegetasjon for å redusere barrierevirkninger og negative konsekvenser for friluftsliv og kulturlandskap. Vandringsveier for vilt skal opprettholdes gjennom hele anleggsperioden.

8. Vegetasjon

Kommunen ber om at det iverksettes tiltak som fremskynder tilbakeføringen av stedegen vegetasjon i elgtrekket, og at det fastsettes klare tidsfrister for når vegetasjonen skal være gjenetablert.

9. Myr og karbonutslipp

Påvirkning på myr og utslipp av karbon ved Haga må utredes før det tas stilling til om overskuddsmasser kan lagres på myrarealet.

10. Reguleringsbestemmelser

Ås kommune forventer at reguleringsbestemmelsene utformes klart og juridisk bindende i samsvar med plan- og bygningsloven §12-7 og byggesaksforskriften §4-3. Veiledning skal skilles tydelig fra bindende bestemmelser. Krav til VA-løsninger, matjorddisponering og teknisk utforming må konkretiseres og tydeliggjøres. Planen skal oppfylle alle relevante lov- og forskriftskrav for å ivareta kommunens miljø- og samfunnshensyn.

BirdLife avd. Oslo og Akershus
Postboks 1041 Sentrum
Tvetenveien 152 A
0104 OSLO

Bane NOR
Postboks 4350
2308 Hamar
postmottak@banenor.no

Vår ref.: Saksnr.: 804

Oslo 21.10.2025

Merknader til forslag til reguleringsplan 202316532 Ny avgreining Østre linje

BirdLife Oslo og Akershus viser til at reguleringsplan for ny trasé for Østre linje på Østfoldbanen er lagt ut på høring. Vi takker for at vi har fått noen dagers forlengelse av høringsfristen, som opprinnelig var 17.10. Vi fikk helt tilfeldig informasjon om at saken var på høring, og hadde ingen mulighet til å svare innen fristen.

Samtidig vil vi uttrykke forundring og skuffelse over at vi ikke var på høringslista i denne plansaken. Ny Østre linje er planlagt nær Østensjøvannet i Ås, naturreservat og en lokalitet med svært rikt fugleliv og mange rødlista arter. Traseen vil også gå gjennom kulturlandskap med hekkende rødlistearter. Da burde det være opplagt at vi skulle fått denne saken på høring.

Innledning

BirdLife OA viser til innspillene fra Naturvernforbundet i Nordre Follo og Naturvernforbundet i Ås, som vi støtter fullt ut. Vi ønsker imidlertid å gå litt grundigere inn på de vurderinger og konklusjoner som er gjort i det materialet som er lagt ut på høring. Vi konsentrerer oss særlig om Temautredning naturmangfold fra 15.08.2025.

Merknader til naturmangfoldrapporten

Det framgår klart av rapporten at tiltaket (ny Østre linje) samlet har betydelig miljøskade, og nær alvorlig miljøskade. Dette forklares med akkumulert negativ påvirkning for landskapsøkologiske funksjoner, naturtyper, funksjonsområder for salamander og i begrensa grad for fugl. Samtidig konkluderes det med at etablering av viltovergang (over togtraseen) vil redusere de negative barriereeffektene av tiltaket. For fugl er foreslåtte avbøtende tiltak å begrense sprenging i hekkeperioden i nærheten av Østensjøvannet samt følge med på om sjeldne arter observeres i april-juni.

Vi vil peke på at Østensjøvannet naturreservat er Ås kommunes desidert viktigste og mest artsrike fuglelokalitet. Som rapporten også påpeker, hekker det mange rødlistaarter her (bl.a. toppdykker, sivhøne, sothøne, hettemåke, vipe, stær, nattergal og sanglerke). Nord for vannet er det store arealer med kulturlandskap der særlig gjess og svaner næringssøker på trekket vår og høst. Naturmangfoldrapporten understreker at reservatet ikke blir berørt av tiltaket, fordi det ligger utenfor planområdet. Dette blir en for snever vurdering av tiltakets konsekvenser.

Det mest alvorlige inngrepet er jernbanebrua som skal bygges ca. 700 m nord for Østensjøvannets nordende. Brua blir 650 m lang og blir ca. 25 m høy inkludert konstruksjon og kontaktledning. I tillegg er det planlagt to massedeponier på henholdsvis 50 000 og 200 000 m³ ca. 500-600 m nord/-

nordøst for vannet. Dessuten foreslås det kompenserende tiltak i form av nydyrking av skog (for å unngå tap av matjord) nordvest for vannet. Dette innebærer vesentlige endringer av et intakt og etablert kulturlandskap. Utover dette går hele den nye traseen på 5,2 km gjennom viktige kulturlandskap der det er påvist hekking og/eller sang av bl.a. vipe og åkerrikse. I rapporten er dette omtalt som «landskapsøkologisk funksjonsområde for en rekke sårbare fugler». Diverse rødlistearter er nevnt, som vipe, åkerrikse, vaktel, sanglerke, gulspurv og buskskvett. Det pekes også på at bestandsnedgangen skyldes tap og fragmentering av viktig kulturlandskap, bl.a. ved bygging av veg og bane. Likevel blir dette ikke vektlagt videre i rapporten.

BirdLife OAs innvendinger mot tiltaket

Den planlagte brua i nord vil både bli et svært negativt landskapselement, fungere som en barriere for fugl og pattedyr og vil dessuten bidra til fragmentering av jordbrukslandskapet og viktige beiteområder for vannfugl. Store mengder av særlig gjess beiter på åkrene nord for Østensjøvannet på trekk vår og høst, og de kommer gjerne inn fra nord, dvs. i sannsynlig konflikt med den planlagte brua.

Vi vil også peke på at det er helt grunnleggende med varierte bufferområder rundt et naturreservat dersom det skal fungere og forbli artsrikt. Østensjøvannet er i dag omgitt av relativt tung infrastruktur både sør (E18), øst og vest (regionale/lokale veger). Bare i nord er det fungerende bufferområder med en mosaikk av skog og landbruk. Brua og massedeponiene vil bidra til vesentlig forringelse av dette området, slik at det her er nødvendig å påpeke naturmangfoldlovens § 10 om samla belastning. Dette er også rapporten innom (kap. 5.4.1), men det gir ikke utslag i konklusjonene om påvirkning. Anleggsperioden, som etter planen vil strekke seg til 2032, vil i tillegg gi store forstyrrelser for fuglelivet i området ved transport (byggematerialer, masser), støy og byggeaktivitet. Dette er ikke vektlagt i rapporten.

Bane NOR peker i rapporten på at de er svært opptatt av å unngå tap av dyrka mark, og foreslår derfor å ta vare på matjord som fjernes og legge den på områder som i dag ikke dyrkes (brakkmark) samt bidra til nydyrking. De viser ikke den samme bekymring for naturverdier/arealer som går tapt. Det eneste reelle avbøtende tiltaket som foreslås, er å etablere viltovergang og –undergang, som fungerer for hjortevilt, men som ikke gir noen redusert negativ effekt for fugl.

Konklusjon

BirdLife OA ser tiltaket med å bygge ny Østre linje som et svært alvorlig inngrep for fuglelivet langs den foreslåtte traseen og i bufferområdet for Østensjøvannet naturreservat. Ikke-prissatte negative effekter, som tap av biologisk mangfold, er ikke forsøkt verdivurdert, og påvirker derfor ikke Bane NORs konklusjon om at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette er en alvorlig svakhet ved utredningene.

Vår klare anbefaling er at tiltaket ikke bør gjennomføres fordi det har store negative virkninger for fugl, amfibier og pattedyr. Få skadereduserende tiltak er foreslått, og for fugl er de på langt nær tilstrekkelige. Som et minimum må jernbanebrua nord for Østensjøvannet legges i tunnel gjennom området. Det framgår av naturmangfoldrapporten at det bare er gjort kartlegging av naturtyper og av leveområder for salamander. Vi krever at hekkelokaliteter for rødlista fuglearter kartlegges og stedfestes slik at togtraseen kan tilpasses til dette, dvs. at de viktigste områdene unngår nedbygging.

Vennlig hilsen

Jan Olav Nybo
naturvernkontakt

Fra: "Frode Heggedal" <frode.heggedal@outlook.com>
Sendt: mandag 25. august 2025 09:34:42
Til: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Emne: 02316532 Ny avgrening Østre linje - HØRINGSINNSPILL

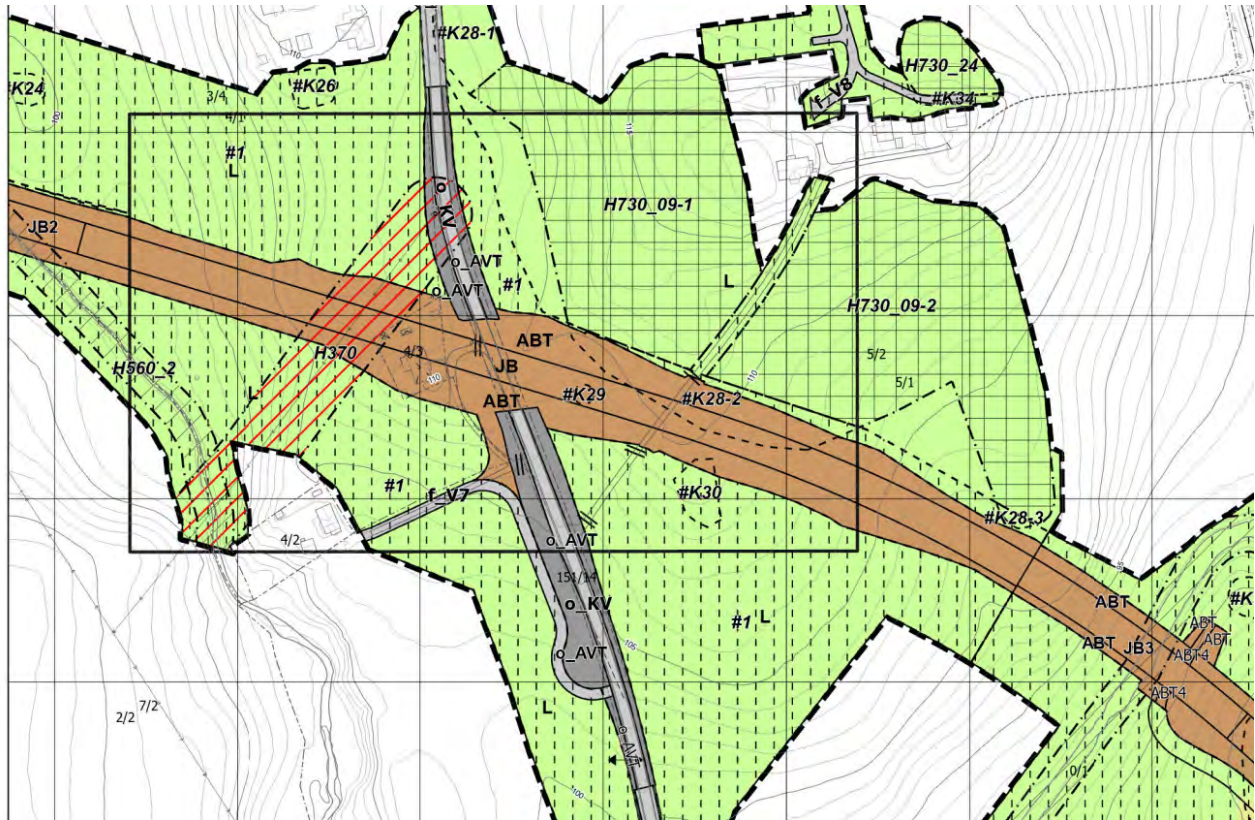
Hei

Jeg vil med dette komme med høringsinnspill til prosjektet om ny avgrening mellom Kråkstad og Ski.

Veldig kort oppsummert om meg; jeg er 34 år, bor med kone og to barn (2 og 4 år) i Kråkstad. Prosjektet vil ha direkte påvirkning på vår hverdag både under anleggsgjennomføringen, men også i ettertid av prosjektet.

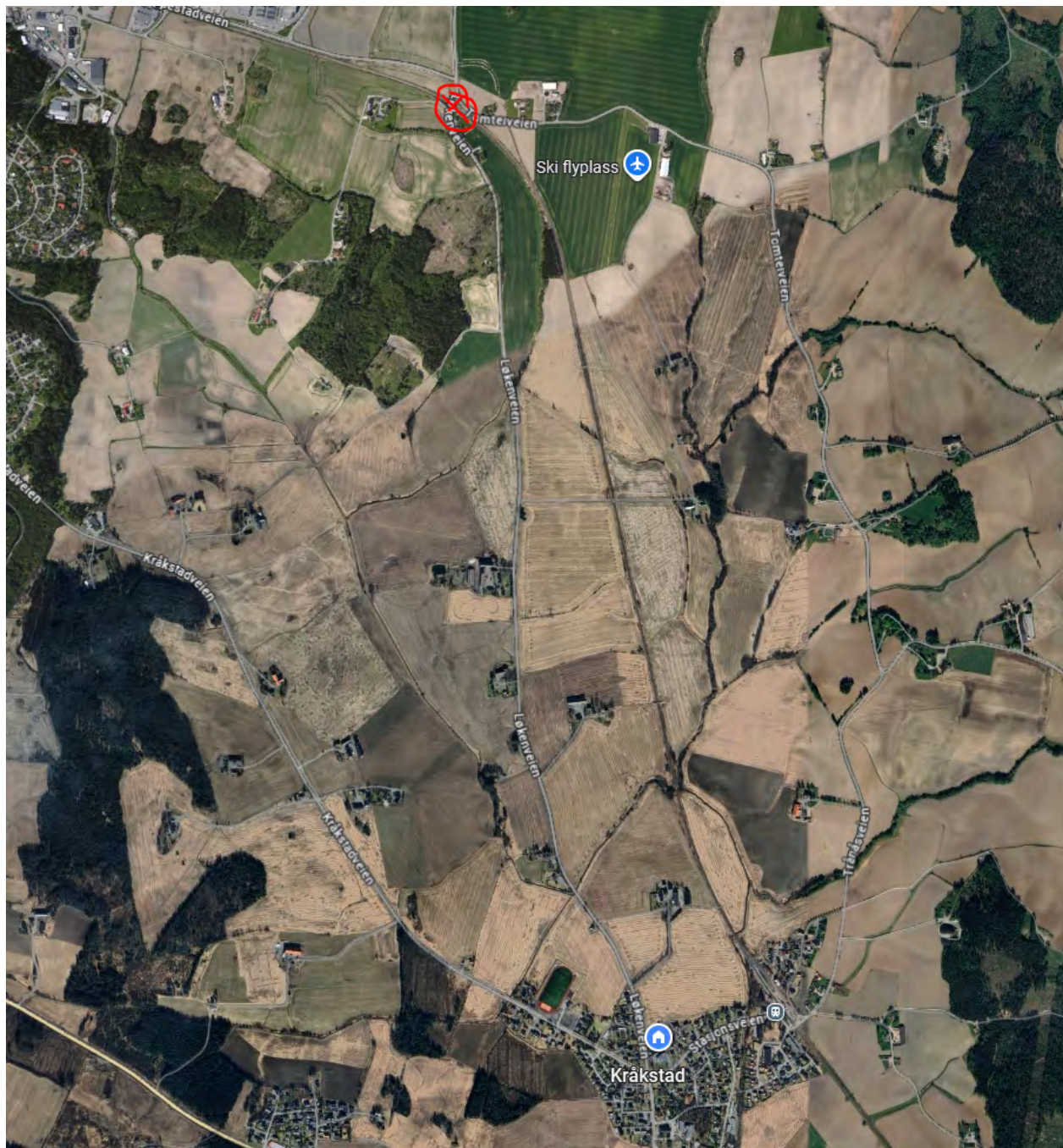
Fjerning av gamle Østre Linje betyr fjerning av broen som vist under. Denne er en slags "demper" på trafikkmengde gjennom Kråkstad via Løkenveien, som betyr at den nye broen vil gjøre veien mer tilgjengelig. Kråkstad vil med andre ord oppleve økt ÅDT i forbindelse med dette. Videre så er det mye utbygging i Ski, samt mulige planer om et nasjonalt treningsanlegg (NFF) som vurderes i området. Dette bidrar også til økt ÅDT. Dette må hensyntas i Bane NORs planer når de etablerer broen som vist under. Hva skjer når det er økt trafikk og masse syklist/joggere som bruker broen? Ulykker.

På vinterstid så vil også denne nyetableringen av broen bli snevret inn pga. snø på begge sider. Bane NOR må samkjøre med Akershus Fylkeskommune om etablering av gang- og sykkelvei på siden av broen. Selv om det ikke er gang- og sykkelvei ved Løkenveien pr. i dag, må Bane NOR tenke mange år fremover, spesielt siden prosjektet har en tidsramme på 5+ år. Kanskje enda mer mtp. alle forekomstene av kvikkleire som kommer frem i deres rapporter.



Den gamle broen som fjernes:

<https://maps.app.goo.gl/r92j1KdL3V6bDFNM8>



ANLEGGSGJENNOMFØRINGEN

Rett syd for broen nevnt over, er Kråkstad. Her må Bane NOR gå sammen med Akershus Fylkeskommune og bli enige om en etablering av midlertidig gangfelt. Det er allerede en svært belastet vei, og forslaget om enten å stenge periodevis eller legge om Løkenveien ved etablering av bruer, vil øke ÅDT med tungtransport betraktelig.

Langs Løkenveien går det eldre, skolebarn, joggere, syklister, barn leker i avgreninger og det er jordbruk som innebærer sin egen risiko med sine maskiner. Anleggsgjennomføringen er på flere år, og det må etableres noe mer enn skilting og tilpasning, det må etableres gang- og sykkelvei med brøyting om vinteren. Løkenveien mister opp til 0,5m på hver side om vinteren selv om det måkes flittig - her ligger det an til oppskrift for masse farlige situasjoner som Bane NOR er ansvarlige for å håndtere. Hvis dere utfører et godt tiltak her i begynnelsen, får både Bane NOR en smidig prosjektgjennomføring, men viktigst av alt så er lokalbefolkningen skjermet mot farlig tungtransport, som selvfølgelig må være Bane NORs prioritet i hvilket som helst prosjekt.



- Bane NOR har en gjennomtenkt plan for hvordan masser skal håndteres, men **det faktiske stedet for midlertidige og permanente deponier er ikke fastlagt ennå.**
- Hvor skal anleggsbrakken(e) stå?

- Som berørt grunneier er det relevant å høre hvilke vurderinger som gjøres rundt mulige masselager i mitt nærområde – om det er risiko for støv, trafikk eller landskapsinngrep.
- Som berørt grunneier er det relevant å være med i prosessen på risikovurdering(er)
- Hvordan vil Bane NOR sørge for at vi som bor i Kråkstad blir ivaretatt, BÅDE i gjennomføringsfasen og i ettertid av tiltaket deres? Lokalmiljøet skal ivaretas.

Vi er mange som håper at dette blir ivaretatt, og vi ser frem til å få vite hvordan dette jobbes med videre inn i deres planer.

Med vennlig hilsen

Frode Heggedal

+47 47 28 29 47

frode.heggedal@outlook.com

Fra: "Hans Ole Dørdal" <Hans.Ole.1999@outlook.com>
Sendt: mandag 1. september 2025 11:41:21
Til: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Emne: 202316532 Ny avgrening Østre linje

Hei

Min tilbakemelding fra perspektivet til en Ås borger.

Mitt hovedsynspunkt er at utbygging av ny rute er unødvendig og at jernbanen bør beholde den ruten den har.

Jeg er enig i oppgraderinger til sporene og utvidelse til dobbeltspor.

Den nye ruten som vises i forslaget vil trolig være mye dyrere en å beholde den gamle ruten. Det nye rutevalget krever omfattende arbeid og er ressurskrevende. Det nye rutevalget går ut over åker arealer i område som jeg ser som kritisk unødvendig. Bevare matjord i Follo regionen bør være svært prioritert. Annet aspekt jeg er opptatt av er at det vil visuelt ødelegge landskapet. Vei og jernbane bruer tar mye oppmerksomhet fra den naturlige utsikten. Bygget vil dominere landskapet og ødelegge turgåernes sikt i landskapet. Når en går fra Ås til Ski vil en se langt mot ski som gjør turen spennende å følge fordi en har mål i horisonten, dette blir ikke mulig å oppleve med bruene. Sjøen i område skaper et vakkert landskap som bør bevares for fremtiden. En må mulig rive eller lage dyre underganger i område for boligene som blir liggende på andre siden av sporet for hovedveien. Jernbanen bruker areal i Ås uten at det gir noe fordel til innbyggere i Ås.

Håper dere vurderer tilbakemeldingen min i arbeide videre.

mvh.

Hans Ole Hillestad Dørdal

Fra: "Jonny Fauske" <jonnyfauske@gmail.com>
Sendt: tirsdag 2. september 2025 22:33:28
Til: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Emne: Prosjekt 900078 Ny avgrening Østre linje
Vedlegg: Forslag til østre linje utgang fra Ski 2.pdf

Bane NOR

Ski - Kråkstad dobbelt spor alternativ i kulvert under dagens spor

Viser til høringsutsendelse om Ski - Kråkstad Dobbeltspor.

Da jeg mener at Ny avgrening Østre linje er et meget dårlig forslag, dyrt og unødvendig løsning, så sender jeg inn mitt alternativ, som Bane NOR skal utrede komplett først, og da kan en sette disse opp mot hverandre.

Det er et alternativ jeg ikke kan se har blitt utredet og vil koste bare 1/10 (en tiendedel) av det som det er kostnadsoverslag på nå: 6 - 7 mrd. NOK.

Legger også ved en skisse som viser min alternative løsning, og den er enklere å bygge og griper ikke mer inn i Ski stasjons drift enn foreslått løsning.

LØSNINGEN

Bygg spor ned i en kulvert under dagens spor, sør av Ski stasjon på vestsiden fra Spor 1.

Da blir det som på motorveier, at en tar av til høyre og krysser under dagens spor i sør inkl, hensettingsspor.

Kommer da inn på Kråkstadlinjen igjen ved undergangen.

Nedkjøringen på vest blir på ca. 4% fall og oppstigningen mot undergangen blir ca. 3% stigning da dette blir kjøreretning ut av Ski st. mot Kråkstad.

Horisontal kurve er vurdert til radius på 150 meter og vertikal kurvatur på 500 meter.

Da er det forutsatt ca 7 meter høydeforskjell mellom dagens spor mot Ås til det underliggende kryssningssporet på 7 meter, målt på skinnene.

Strekningen blir ca 450 til 500 meter langt nytt spor.

TRAFIKK FORHOLD

Fordelen for framtiden er at tog inn og ut av Ski stasjon fra sør kan holde dagens høye hastighet over Hvalstad gården sine jorder.

Det blir ikke som i dag at tog til Kråkstad må krysse over 4 - 5 spor, da det nå blir kulvert under i stedet.

Ingen kryssing av "midtdeleren", som er et mål.

Forstår ikke behovet for dobbeltspor til Kråkstad, da det ikke er planlagt til Fredrikstad eller Lillehammer på lang tid ennå.

Selvsagt må togsporene som brukes i dag legges om ved arbeide med kulvert løsning også, men en kan da bruke hensettingssporene for å komme forbi.

Dagens spor til Kråkstad blir da i framtiden kun for togtrafikk inn til Ski st.

Tog til Kråkstad kan vente i undergangen om tog inn fra Kråkstad er litt forsinket.

BYGGEFORHOLD

Utførelse her er på leire grunnforhold, samme som planlagt trasé har.

Men her på Ski er det vel antagelig allerede kalkstabilisert mye.

Det blir stålpunt vegger først som har dobbelt så lange nåler som det en skal grave ned til, for å unngå bunnoppressing.

Stålpunt brukes til ytterforskaling av kulvert, slik at det blir mindre berørt areal og mindre kbm å ta vekk.

Man kan velge en suksessiv utgraving i kulvert trasé mellom spunt i 2 - 3 meter, og støpe arbeidsdekket mellom spuntveggene hver ettermiddag, så slipper en med enklere utførelse.

Og der spunten og ny trase går inn i en kurve vil det være med å stabilisere spunten.

NATURINNGREP.

Denne løsningen med kulvert er i et allerede bebygget område og får et anleggsområde langs sporet på ca 500 meter.

For byggingen av nytt dobbeltspor til Kråkstad blir det 5 km anleggsområde og anleggsvei ved siden av.

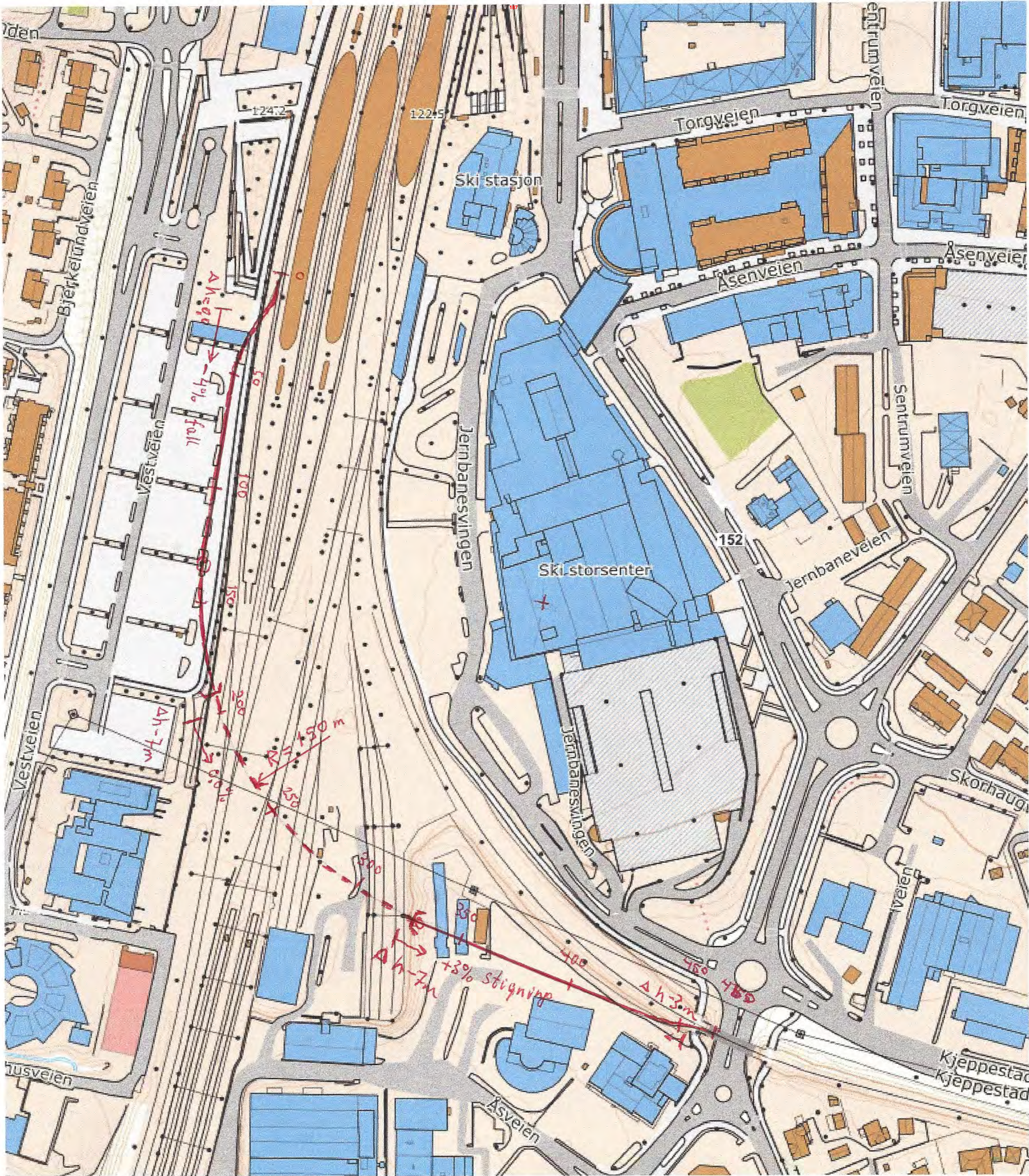
Hvordan man kan få opp store kraner og maskiner for å sjakte peler til fjell blir nok vanskelig over leire områdene ned mot Østensjøvannet i forslaget til ny avgrening.

Gå for løsning med kulvert! Billigere og enklere!

Forslaget er selvsagt til fri bruk, og jeg kan redegjøre mer om det er ønskelig i forbindelse med utarbeiding av komplett prosjekt med mitt forslag med kryssningskulvert på Ski.

Mvh.

Jonny Fauske mtf. 975 68 915
Eikeliteigen 13,
1424 Ski



Ski stasjon skisse forslag til til fri bruk av Bane Nor og deres rådgivere.
 Østre linje krysser under alle spor fra vest til øst for tog i retning Mysen/ Rakkestad.
 Dette er en prinsipp forslag som må bearbeides til riktige normer.
 Håper at skissen kan brukes til noe, da det er en betydelig forenkling mot Kråkstad st.

Tegningsskisse har målestokk M 1: ca.2200.
 01.08.2025 Jonny Fauske

Fra: [Jon Hamre](#)
Til: [Sørgaard Knut](#); JohnIvarbjoner@gmail.com
Emne: Høring Østre linje
Dato: onsdag 27. august 2025 15:18:45

Bane nor
att: Knut Sørgård

Spørsmål om dokumentasjon på påstander i høringsbrev. I høringsbrevet skriver dere følgende:

«Ved å kople Østre linje til Vestre linje på den måten som er foreslått vil man skille lokaltog- og

regiontogtrafikken på Ski stasjon. Slik legger prosjektet til rette for økt frekvens og bedre regularitet på Follobanen og Østfoldbanen for alle strekninger knyttet til Ski stasjon. Blant annet

blir det mulig med seks tog i timen på lokalstrekningen via Kolbotn. Prosjektet bidrar til at de

store investeringene som er lagt ned i Follobanen og på Ski stasjon kan bli utnyttet videre.

Prosjektet er også et nødvendig første trinn for å på sikt få en tilbudsforbedring på Østre linje».

Vi ønsker å få skriftlig materiale i form av analyser, tabeller og figurer som underbygger at det er

umulig med 6 lokaltog pr time mellom Oslo og Ski og tilbud forbedring på Østre linje (to tog pr

time på grunnrute) hvis ny avkjøring ikke bygges.

Ordet nødvendig betyr at Banenor mener tilbuds forbedring er umulig uten ny avkjøring. Vi ber

om dokumentasjon som beviser dette.

Håper dere kan sende oss et slikt materiale i god tid før høringsfristen.

mvh

--

Jon Hamre
Tel 93036901
E-post: hamrejon@gmail.com

Fra: [Jon Hamre](#)
Til: [Johnsgaard-Lewis Agnete](#)
Kopi: [Lunøe Jon-Erik](#); [Deck Beate Hamre](#); [Riiber Anders](#); [Synnestvedt Gunhild Hernes](#); [Warholm Vibeke Røise](#); [Sandvin Bettina](#); [Wikstrøm Frislid Tonie](#); [Sørgaard Knut](#); [Wolme Lisa](#); [Øystein Tronsli Drabløs](#); [Morten Solli](#); [JohnIvarbjoner@gmail.com](#); [Jan Frederik Geiner](#)
Emne: Ny avkjøring Østre linje
Dato: onsdag 10. september 2025 14:58:25
Vedlegg: [image.png](#)
[image.png](#)

Konsernsjef
 Agnete Johnsgaard Lewis
 Bane Nor

Dokumentasjon av påstander om Ny avkjøring Østre linje

Først vil jeg gratulere med ny jobb. Din ansettelse følger et klart mønster. Nye direktører i jernbanen har ingen jernbane kompetanse.

Undertegnede arbeider for Grunneier foreningen langs Østre linje og har fulgt denne saken siden oppstart. Jeg er ruteplanlegger og har arbeidet i NSB der jeg var hovedarkitekt for 10 minutt systemet Lillestrøm - Asker/Drammen som vi laget (på papiret) i 2006. Jeg har derfor inngående kjennskap til de problemstillinger jernbaneplanene må løse.

Man trenger ikke jernbane kompetanse for å forstå at man ikke kan legge frem et prosjekt til 6 milliarder kroner med stor negativ påvirkning på dyrket mark og kulturlandskap uten å dokumentere behovet for tiltaket. Vi har lenge etterlyst skriftlig dokumentasjon i form av tabeller og figurer som viser at Ny avkjøring er nødvendig for å få to tog pr time på grunnrute på Østre linje. Ordet nødvendig betyr at det er umulig med denne trafikken hvis Ny avkjøring ikke bygges.

For å få kapasitet til to tog pr time må det investeres i linjen øst for Kråkstad. Bane Nor anbefaler selv å korte inn kjøretiden mellom Spydeberg og Askim slik at kjøretiden Tomter - Askim kommer ned i et kvarter. Når frekvensen er 30 minutter krysser togene hverandre etter 15 minutters kjøring. System kryssing på Tomter og Askim gir en effektiv driftsmodell med 10-12 minutters snutid på Mysen. Kjøretiden mellom Tomter og Ski er mindre enn 15 minutter. Det gjør at kryssingen før Tomter skjer på Ski stasjon med god margin. Tabellen under illustrerer dette.

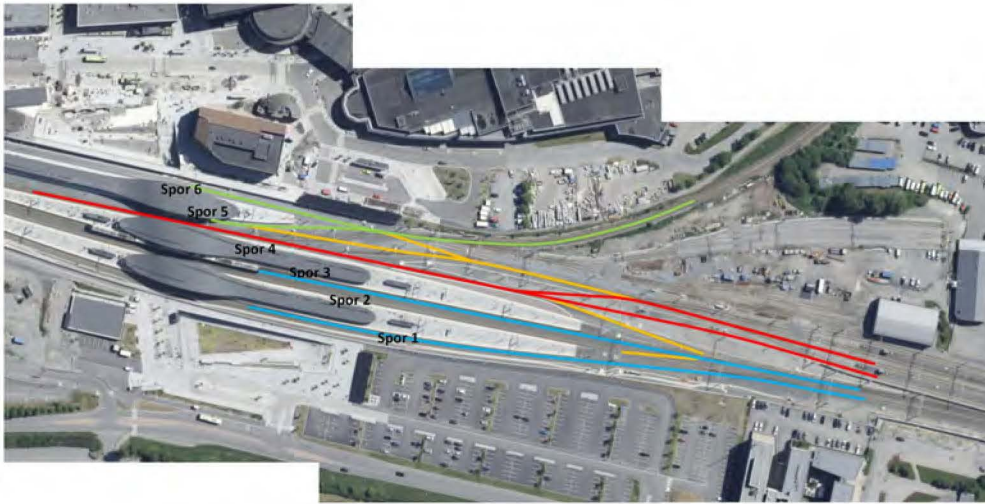
Ny avkjøring med dobbeltspor Ski - Kråkstad endrer ikke på dette. Så lenge kryssingen er på Tomter vil kryssing på Ski ligge fast. Ny avkjøring vil derfor kun gi marginal nytte ved at tiltaket kun gir bedre drift ved forsinkelser.

Stabekk	41	11		36	06
Oslo S	54	24		23	53
Oslo S	56	26		21	51
Blixtunnelen					
Sporveksel ca 23,3 km	06	36		11	41
Ski stasjon spor 5/6 24,2 km	08	38		10	40
Ski	09	39		09	39
Kråkstad	14	44		03	33
Tomter	21	51		55	25
Tomter	24	54		54	24
Knappstad	27	57		51	21
Spydeberg	31	01		47	17
Askim	38	08		39	09
Askim	39	09		38	08
Mysen	48	18		29	59

Prosjektledelsen er desperat for å finne gode grunner for Ny avkjøring. Etter hvert som underegnete har påvist at overkjøring av motsatt togvei på Ski stasjon fint kan tilpasses et ti minutters tilbud gjennom Blixtunnelen og at Ski stasjon med sine 6 spor har kapasitet til å vende L 2 selv om togene til/fra Østre linje krysser på spor 5 og 6, lanseres to tog i timen som et nytt argument for planen.

En vesentlig premiss for planen som har endret seg siden tiltaket ble lansert for over 10 år siden er minste snutid for tog. Mens vi før opererte med 10 minutt som minstetid kan de nye lokaltogene som er under bestilling snu på 5 minutt. Hvis man i tillegg skifter lokfører ved plattform slik at tid til å gå fra det ene førerrommet til det andre faller bort, kan toget i praksis snus på 2-3 minutt. Det betyr at et 10 minutters tilbud på lokalstrekningen kun trenger et spor på Ski stasjon (5-7 minutters fast snutid. Arnalokalen i Bergen har 7 minutt snutid og er den mest punktligste tilbudet i Norge).

Tegningen under viser en justering av spor på stasjonen som frigjør spor 4 til lokaltogspor. Vestre linje trenger kun et spor i hver retning slik at spor 2 kan fungere som reservekapasitet. (I og med at Bane Nor har mislykkes med dobbeltsporet til Fredrikstad er en betydelig trafikkøkning på Vestre linje helt i det blå).



Bane Nor er meget upresis i sine forklaringer om hvorfor de trenger nye prosjekter. Undertegnede har tidligere korrigert nettsidene til prosjektet Ny avkjøring Østre linje og prosjektet i Brynsbakken for direkte feilinformasjon. Bane Nor har da rettet opp i dette. Imidlertid nekter prosjektledelsen å trekke sine påstander om at Ny avkjøring er nødvendig for to tog i timen på Østre linje.

Bane Nor vil aldri få politikerne til å bevilge 6 mrd kr til bygging når vi kan påvise at prosjektet er unødvendig. I en situasjon der det nasjonal jernbanenettet er i ferd med å bryte sammen pga manglende vedlikehold/utbygging er prosjektet meningsløs sløsing av offentlige midler.

Undertegnede stiller gjerne i et møte for en grundig gjennomgang av de trafikale problemstillingene i dette prosjektet

mvh

Jon Hamre

Tel 93036901

E-post: hamrjon@gmail.com

From: "Karl Erik Navestad" <Karl.Erik.Navestad@hoegheiendom.no>
Sent: Thu, 2 Oct 2025 12:46:00 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "Sørgaard Knut" <Knut.Sorgaard@banenor.no>
Subject: Høringsinnspill til detaljregulering 202316532 Ny avgrening Østre Linje

Viser til høringsutkast av 15.08.2025 vedrørende ny avgrening Østre Line.

Basert på pågående områdeplanprosess for den nye bydelen Ellingsrudgrenda, syd for Kjeppestadveien, sendes innspill til tillegg/ending i planbeskrivelse og tilhørende bestemmelser.

Innspillet er sendt på vegne av grunneierne Ski Øst AS, Stil Invest Eiendom AS, Industriveien Næringsbygg AS, O Langseter & Sønn AS, Saint Gobain Byggevarer AS og Ski Renseri Eiendom AS.

Forslag til endring/tillegg:

- Planbestemmelser - pkt. 6.2 og planbeskrivelse pkt. 6.4.2:
 - Fjerning av jernbaneteknisk utstyr - endres til : Alt jernbaneteknisk utstyr skal fjernes senest ett år etter åpningen av ny avgrening Østre Linje
- Planbeskrivelse pkt.6.4.2 og pkt. 7.2.2 - Bruk av dagens jernbanetrase fra Dynamitveien til Ski stasjon:
 - Endres til : Dagens jernbanetrase, fra avkjøringen til Dynamitveien og frem til Ski stasjon, etableres som gang- og sykkelvei senest 2 år etter åpning av ny avgrening Østre Linje.
- Nytt punkt - Midlertidig situasjon:
 - Frem til ny avgrening Østre Linje er etablert kan det aksepteres midlertidige tiltak knyttet til den fremtidige løsningen for den nye bydelen Ellingsrudgrenda - syd for Kjeppestadveien. Dette gjelder særlig bruk av dagens planovergang for kjørende og gående. Løsninger skal godkjennes av BaneNor.
 - Når investeringsbeslutningen er fattet i Stortinget, kan BaneNor, kommunen og utviklere diskutere permanente løsninger for utviklingen av Ellingsrudgrenda med utgangspunkt i at dagens trase fra Dynamitveien til Ski stasjon blir gang- og sykkelvei.

Med vennlig hilsen

Karl Erik Navestad

Områdedirektør Ski - og daglig leder Ski Øst AS

+47 920 65 403

Karl.Erik.Navestad@hoegheiendom.no

Parkveien 55, 0201 Oslo

hoegheiendom.no

HÖEGH EIENDOM.

[Se våre ledige lokaler her](#)

Disclaimer: This message (including any attachments) contains confidential information intended for a specific individual and purpose, and is protected by law. If you are not the intended recipient, you should delete this message and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message, or the taking of any action based on it, is strictly prohibited. We are processing your personal data in order to communicate with you. [For more information, please consult our privacy notice.](#)

Til Bane Nord.

Kråkstad 8/10-2025

Fra Knut Frogner

Nordre Frogner [g.nr](#) 2 br.nr3

Høringsuttalelse ang. ny avgrening Østre linje.

som berørt grunneier synes jeg det virker meningsløst når behovet for ny avgrening ikke er dokumentert, og dagens trase (null alternativet) ikke er utredet.

Nordre Frogner er en slektsgård som har vært i familien siden midten av attenhundretallet. Eiendommen representerer store deler av det unike kulturlandskapet i området.

Eiendommen vil få store konsekvenser med den nye traseen:

1. Jordeiendommen blir mere tidkrevende å drive på grunn av forringelse av arondering.
2. Tap av verdifull matjord.
3. Dreneringssystemet blir vanskelig å erstatte.
4. Eiendommen blir delt i to. Deler av gårdstunet blir borte, kanskje ubeboelig.
5. Verdien blir uansett svært forringet.

Hvis traseen blir en realitet vil dette få stor betydning for viltet.

Vilt overgangen som er planlagt i dag, fungerer dårlig fordi viltet krysser lengre østover. Jeg ser det slik at hvis traseen blir lagt dypt nok, ligger det til rette for en kulvert strekning fra Hagaveien og forbi Nordre Frogner.

Dette kan også medføre at brua over Kråkstadveien kan sløyfes.

Dermed kan gårdstunet og noe av jordveien spares.

Grunneierlaget har engasjert Jon Hamre som er en av Norges fremste jernbaneekspert. Han sier at dette prosjektet er helt unødvendig.

Jeg sitter med en følelse da nullalternativet er så opplagt gjennomførbart. Kanskje har det gått prestisje i prosjektet eller at det er en skjult agenda.

Knut Frogner.

From: "post@kvstimport.no" <post@kvstimport.no>
Sent: Mon, 13 Oct 2025 11:43:43 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Høringsinnspill i sak 202316532 Ny avgrening Østre linje
Attachments: Høringsinnspill i sak 202316532.pdf, Planininativ2022.pdf, 49f81c6d-4595-4f94-9a4e-719ca34b12ce (1).mp4, 06fasade.jpg

Vedlagt følger mitt Høringsinnspill i sak 202316532 Ny avgrening Østre linje

Andre vedlegg:

Planinitiativ, juni 2022 B/K2,Nordre Finstad gård av Code Arkitekter
- Punkt 2.6 Folkehelse samt støykart side 11
- Punkt 3.1 Innledning side 17

Lydfil fra veranda mot øst

Bilde av Nordre Finstad gård

Mvh

Per Arild Kvist
90130633

Høringsinnspill i sak 202316532 Ny avgrensing Østre linje

Dato 13/10 2025

Vedrørende togstøy på Nordre Finstad Gård.

Pr. i dag passerer det ca. 120 tog pr. døgn foran eiendommen.

Dur og støy fra parkeringsanlegg er fryktelig, og slik har det vært de 3 siste årene.

Frekvensen på lyd er verst. Det står opptil 7-8 togsett som durer. Det er både 69 tog og 72 tog. Slik er det gjennom hele døgnet samt gjennom de tre siste årene. 72 togene er verst da duringen går opp og ned. Om man oppholder seg i hagen må man ta en pause etter noen minutter. Dette anlegget ble tatt i bruk i 2015. Når godstogene kjører forbi må man slutte å snakke på grunn av støy om man er ute.

Et av soverommene ligger mot øst og de to andre har vindu mot nord og syd. Man kan ikke sove med vinduer oppe. Vinduer i 1 etg. kan ikke åpnes mot øst, nord eller sør grunnet støy. Hagen som i 90% er mot øst, kan ikke benyttes til aktiviteter og lek eller til opphold. Det er tatt opp video i flere omganger som dokumentasjon.

På jernbanedirektoratets side står det at (sitat) « potensialet er en femdobling av dagens godstrafikk på Østfoldbanen ved bedre kapasitet og større pålitelighet.

« Pr. i dag er det ca. 15 godstog pr. døgn. 5 av disse går i stille periode. Om dette resulterer i 5 ganger flere tog, tilsvarer dette en vanvittig økning rett foran eiendommen. Hastighet foran eiendommen er 130 kmt. Har selv målt over 90 DB når godstog kjører forbi. Man kan se togene fra veranda i første etg. Det er under 30 meter fra veranda til toget og ingen støysikring ute er gjort tidligere. Tidligere lå sporet 80 meter lengere unna eiendommen.

Fikk dette avsnittet fra miljødirektoratet tidligere:

Støy fra tog/jernbane

Grenseverdien for støy fra jernbane er 52 dB utendørs/på fasade (T-1442). Denne grenseverdien er basert på et gjennomsnittlig støynivå over døgnet, hvor støy på kveld og natt blir tillagt mer vekt enn støy på dagnivå. Det vil si at støynivået på enkelte tidspunkt kan være høyere enn 52 dB, så lenge det gjennomsnittlige støynivået ikke går over 52 dB.

Støy fra hensettingsområder for tog

De områdene hvor det står tog i ro over natten kalles hensettingsområder. Slike hensettingsområder regnes som en terminal. Grenseverdiene for slike terminaler er 55 dB hvis det ikke er impulslyder (slag og smell), og 50 dB hvis det er impulslyder.

I tillegg er det lavere grenseverdier for maksimalt støynivå på natt. Maksimalt støynivå skal ikke være over 60 dB og støynivå på natt skal ikke være over 45 dB. Alt dette står i tabell 2 i støyretningslinje T-1442.

..Sitat slutt.

Ketil Aldrin , som drev med barnehager i en årrekke i kommunen var på befaring og det første han sa var at her må man utføre støytiltak dersom eiendommen skal benyttes til barnehage formål.

Konklusjon

Nordre Finstad Gård må tas med i planområde eller i influensområde og støytiltak må gjøres så **raskt** som mulig uten at dette forringer utsyn. Bestemmelser om grenseverdiene for T-1442 må gjelde/ tas inn for denne reguleringen.

Slik som forholdene er i dag sett under et, er ikke eiendommen egnet som bolig med de helseplager som støyen gir. Slik vil det forbli inntil støyen blir borte. **Persontrafikken øker med ca 40 tog i døgnet ved at togene fra Østre linje kommer som direkte konsekvens av planforslaget. Omtrent tilsvarende økning når dobbeltspor til Moss er ferdig. Totalt vil det dermed passere ca. 200 tog i døgnet når alt er ferdig pluss økning i godstrafikken.**

At eiendommen ikke kan benyttes har også store økonomiske kostnader.

I støykart som ble laget av Rambøll i 2014 ligger eiendommen inne med 64 -70 DB. (orange sone, side 11 i vedlegg)

I forhold til T-1442 ligger nivåene langt over grenseverdiene. (kart vedlagt) Uti fra dette samt selvopplevd støy fra persontog / godstog og sterk dur fra hensetting, samt oppbremsing foran eiendommen, gjennom de siste 3 årene er det klart for meg at eiendommen har krav på skjerming. (dette samsvarer også med de akustikere jeg har snakket med)

Skjerming bør utformes i samarbeid mellom BaneNor og Kommunen og med grunneier.

Det er totalt 27 boenheter som sokner til Nordre Finstad Gård

Code Arkitektur AS ble engasjert av KJ Gruppen AS i 2022 som plankonsulent og arkitekt for detaljregulering av eiendom gnr./bnr. 137/627 (nabo eiendom) se rapport med bilder. Eiendommen ligger syd og vest for som en tidligere del av Nordre Finstad Gård. I denne rapporten er det i to punkter der det påpekes togstøy i området er en bekymring. Dette til tross for at område ligger mye lengere ifra hovedhuset og jernbanesporet.

Øst for eiendommen er fasaden (glatt vegg) på dette bygget med på å forsterke støy mot eiendommen som følge av refleksjon av støyen.

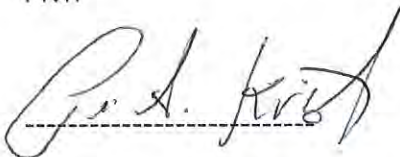
Ser for øvrig av planbestemmelsene at T-1442-2021 skal legges til grunn for gjennomføring av støytiltak innenfor og utenfor planområdet.

Det ble ikke etablert støytiltak mot eiendommen i forbindelse med byggingen av hensettingsspor slik reguleringsplanen fastslo. Ber om at planforslaget oppdateres slik at det sikrer avbøtende tiltak for Nordre Finstad Gård.

Vedlegg:

- Bilde Nordre Finstad Gård
- B/K2 Nordre Finstad Gård Planintinitativ av Code Arkitekter
- Punkt 2.6 Folkehelse. Støykart over område side 11.
- Punkt 3.1 Innledning. Side 17
- Lydfil

Mvh



Per Arild Kvist , Vestveien 44. Nordre Finstad Gård, hovedhus.

Mobil 90130633

epost : post@kvistimport.no



INNHold

Forord

1. Prosessavklaring

1.1 Hensikten med reguleringsplanen	s. 3
1.2 Samarbeid og medvirkning	s. 3
1.3 Vurdering av forskrift om konsekvensutredninger	s. 3
1.4 Samfunnssikkerhet – ROS-analyse	s. 3

2. Stedsanalyse

2.1 Analyse- og planområdet	s. 4
2.2 Komparativ plananalyse	s. 5-6
2.3 Gjeldende regulering	s. 7-8
2.4 Pågående planer	s. 9
2.5 Historisk utvikling	s. 10
2.6 Folkehelse	s. 11
2.7 Funksjoner	s. 12
2.8 Mobilitet og målpunkter	s. 13
2.9 Landskap og blågrønne forhold	s. 14
2.10 Samlet stedsanalyse	s. 15
2.11 Anbefalingskart	s. 16

3. Mulighetsstudie

3.1 Innledning	s.17
3.2 Typologier	s.18
3.3 Alternativ 1	s.19-20
3.4 Alternativ 2	s.21-22
3.5 Alternativ 3	s.23-24
3.6 Avveining av ulike plangrep	s.25
3.7 Foreslått plangrep - Illustrasjonsplan	s.26
3.8 Lengdesnitt gjennom planområdet	s.27-28

3.9 Terrassebygg	s. 29-30
3.10 Småhusbebyggelse	s. 31-32
3.11 3D - modell	s. 33
3.12 Hovedgrep	s. 34
3.13 Ny infrastruktur for gående og syklende	s. 35
3.14 Adkomst og trafikkmønster	s.36-37
3.15 Uteoppholdsarealer	s. 38
3.16 Solbelyst areal	s.39-40

FORORD

Code Arkitektur AS er engasjert av KJ Gruppen AS som plankonsulent og arkitekt for detaljregulering av eiendom gnr./bnr. 137/627, Planid: 201310, i Ski sentrum.

Planinitiativet er utarbeidet etter Nordre Follo kommunes retningslinjer for dokumentasjon ved oppstart av planarbeid. Analysen er utarbeidet av Code Arkitektur.

Oslo, juni 2022

1. PROSESSAVKLARING



1.1 Hensikten med reguleringsplanen

Formålet med planen er å legge til rette for boligfortetting innenfor områdeplanen for Ski sentrum. Bebyggelsen består av ett terrassebygg på 3-8 etasjer i nord og en boligenklave med småhus omkranset av et tun i sør. Planen legger opp til en lavere utnyttelse enn sentrumsplanen for å hensynta Nordre Finstad Gård, samt å sikre bilfri, støyskjermende og solbelyste nabokapsrom.

1.2 Samarbeid og medvirkning

Medvirkning i planprosessen gjennomføres i henhold til Plan- og bygningsloven. Det ønskes et dialogmøte med kommunen i forbindelse med innsendelsen av planinitiativet. Det skal også gjennomføres et oppstartsmøte med kommunens representanter for plan, byggesak og teknisk etat til stede. Etter varsling om planoppstart vil eventuelt behov for særmerter med andre fagmyndigheter, naboer, velforeninger eller andre interessegrupper synliggjøres. Forslagstiller og planmyndighet vil vurdere om det er behov for særskilte informasjonsmøter med naboer og hjemmelshavere i området.

1.3 Vurdering av forskrift om konsekvensutredninger

Forslagstiller har vurdert hvorvidt planen faller inn under krav til konsekvensutredning (KU) i henhold til kriteriene i forskriftens §6, §7 og §8. Planen omhandler ikke tiltak listet opp i vedlegg I. Det vil ikke reguleres mer enn 12 000 m² bruksareal for bolig. Planen skal ikke behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven, og den anses ikke å få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Plantiltaket faller derfor ikke inn under forskrift om konsekvensutredning og skal derfor ikke konsekvensutredes.

1.4 Samfunnssikkerhet – ROS-analyse

I henhold til plan- og bygningslovens § 4.3 vil det som del av planarbeidet bli gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Hensikten med analysen er å belyse alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om planområdet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3

2. STEDSANALYSE



Forslag til planavgrensning

2.1 Analyse- og planområdet

Analyseområdet

Planområdet ligger innenfor Ski sentrum og er definert i kommuneplanen som et prioritert utbyggingsområde i Nordre Follo kommune.

Innenfor områder avsatt som prioriterte utbyggingsområder skal det ved videre planlegging og regulering legges vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy kvalitet og miljøvennlige utbyggingsprosesser. Planleggingen skal styrke sykkel og gange som fremkomstmiddel og fremme universell utforming.

Planområdet er sentralt plassert i Ski sentrum, ca. 500 meter fra Ski stasjons atkomst på vestsiden av jernbanesporet. Analyseområdet tar for seg Villenga og Magasinleiren som er store utbyggingsområder for bolig. Planområdet grenser til områderegulering-plan for Ski vest, men ligger innenfor områderegulering-plan for Ski sentrum (sentrumsplanen)

Planområdet

Området ligger mellom Vestveien og jernbanen sørvest for Ski stasjon, og omfatter eiendommen gnr./bnr.137/627.

Forslag til planavgrensning

Foreslått planavgrensning omfatter B/K2 i områdeplanen for Ski sentrum. Eiendommen har flere adresser: Vestveien 26-32, 38, 40, samt 52-94.

Området er i dag ikke bebygget, men omkranser Nordre Finstad gård B/K1, som består av flere bygninger, samt tilgrensende veiareal (V12 og V7) og grenser mot jernbanen JB2 i øst.

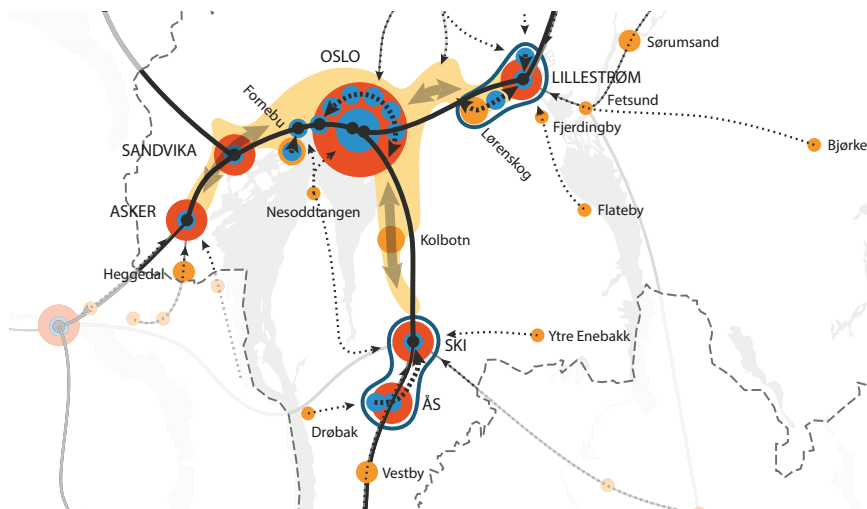


Områdeplan for Ski sentrum

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2. STEDSANALYSE



Prioriterte vekstområder:

- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bybåndet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

- Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter

Flyplasser

- Transportinfrastruktur
- jernbane (eksisterende og planlagt) og vei
- kun vei

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

5

2.2 Komparativ plananalyse

Regionale krav

Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus (vedtatt desember 2015)

Ski er del av bybåndet, - det sammenhengende bebygde byområdet mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker.

Ski er utpekt som en av seks regionale byer som er prioriterte vekstområder hvor det skal legges til rette for arbeidsplassintensive virksomheter som er tilgjengelig med kollektivtransport fra hele regionen.

Ski har et særlig potensial innen handel, service og tjenesteyting.

Prioriterte vekstområder skal utvikles med bykvalitet som flerfunksjonalitet og kvalitet i sentrum samt høy arealutnyttelse.

I sentrumsområder, områder med regionale knutepunkt og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse.

2. STEDSANALYSE



Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan for Nordre Follo 2019-2030 arealdel Ski (vedtatt 12.06.2019) er planområdet avsatt til sentrumsformål.

Kommuneplanens temakart

Kulturminner

Det er registrerte kulturminner innenfor planområdet.

Finstad, Bosetning/ aktivitetsområde er datert fra Jernalderen. Lokalitet som blandt annet består av kokegrop, stolpehull, mulige kulturlag og andre strukturer som ikke kunne funksjonsbestemmes.

Vernestatus: Fjernet (aut. fredet)

Tilgrensende områder:

Nordre Finstad gård har SEFRAX-registrerte bygninger. Det er registrert et gravminne vest for planområdet datert jernalder. Dette er automatisk fredet. Oldtidsveien, vernestatus er uavklart. I nærheten er det freda bygninger i Ski magasinleir.

Natur

Det er ingen registreringer innenfor planområdet.

Vannforekomsten Finstadbekken passerer langs planområdet i nord. Finstadbekken starter i Ski ved trafostasjonen sørøst for Finstad skole. Bekken krysser Vestveien i kulvert og renner åpent forbi Follo tingrett. Derfra går bekken i betongrør under jernbanen og videre ned under Eikeliveien til den dukker fram i dagen igjen ved sydenden av Eikeliveien. Finstadbekken renner deretter videre gjennom åkerlandskapet mellom Ski sentrum og Østensjøvann.

Friluftsliv

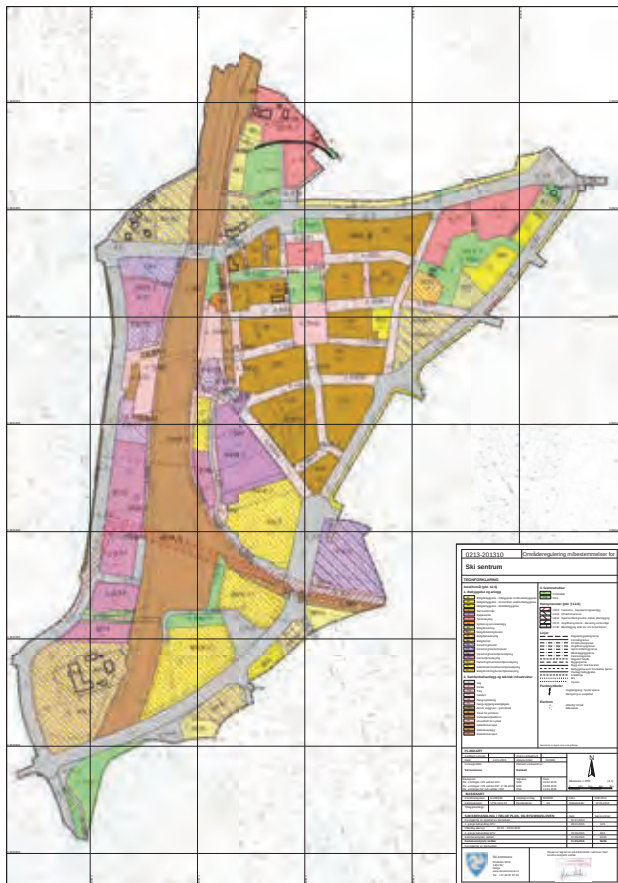
Det finnes ingen anlegg for friluftsliv innenfor planområdet.

Vest for planområdet er et nærturområde som regnes som et svært viktig friluftslivområde av verdi. Gjennom dette området går en gammel sti som ikke er rutemerket.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2. STEDSANALYSE

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2.3 Gjeldende regulering

I områdereguleringsplan for Ski sentrum (PlanID 201310), datert 11.05.2016, vedtatt 11.05.2022, er planområdet definert med feltbetegnelsene kvartal B/K2.

Utdrag fra reguleringsbestemmelsene:

S4 Bebyggelse og Anleggsformål

B/K2, Nordre Finstad gård

Utnyttingsgrad %BYA 40%, maks byggehøyde 4-7 etasjer, opp til kote +162.

Området skal benyttes til boligformål og/eller kontor. Ved detaljregulering av nye byggeområder ved Finstad gård skal gårdstunets struktur, form og skala legges til grunn. Det skal sikres regelmessige åpninger mellom nye bebyggelse, slik at gårdstunet er synlig fra omkringliggende gatenett. Bebyggelsen skal henvende seg mot Vestveien og Åsveien. Parkering på terreng skal som hovedprinsipp legges i bakkant.

S3 Fellesbestemmelser

Ved byggetiltak som overskrider 5000 m² BRA skal det utarbeides en enkel steds- og mulighetsanalyse som redegjør for:

- muligheter for å innpasse offentlige byrom/forbindelser i/gjennom området
- muligheter for publikumsrettede funksjoner mot gater og byrom
- muligheter for å styrke grønnstruktur, landskap, gate- og bebyggelsesstruktur
- muligheter for bilparkering i eksisterende parkeringsanlegg i nærområdet, og fjerning av eventuell overflateparkering i planområdet og tilstøtende gater.

Utnyttelsesgrad

Utnyttelsesgraden er definert ved prosent bebygd areal (% BYA), kombinert med tillatt byggehøyde angitt som maksimal kotehøyde. Ved beregning av % BYA skal parkeringsplasser på terreng medtas som bebygget areal med 15 m² pr. parkeringsplass.

Byggehøyder

Maksimalt tillatt byggehøyde er angitt som kotehøyder i plankartet. Kvartaler med ulike byggehøyder er inndelt i soner avgrenset av høydelinjer i plankartet. Høydelinjenes plassering er retningsgivende og skal endelig fastsettes i detaljreguleringsplan.

Byggegrenser

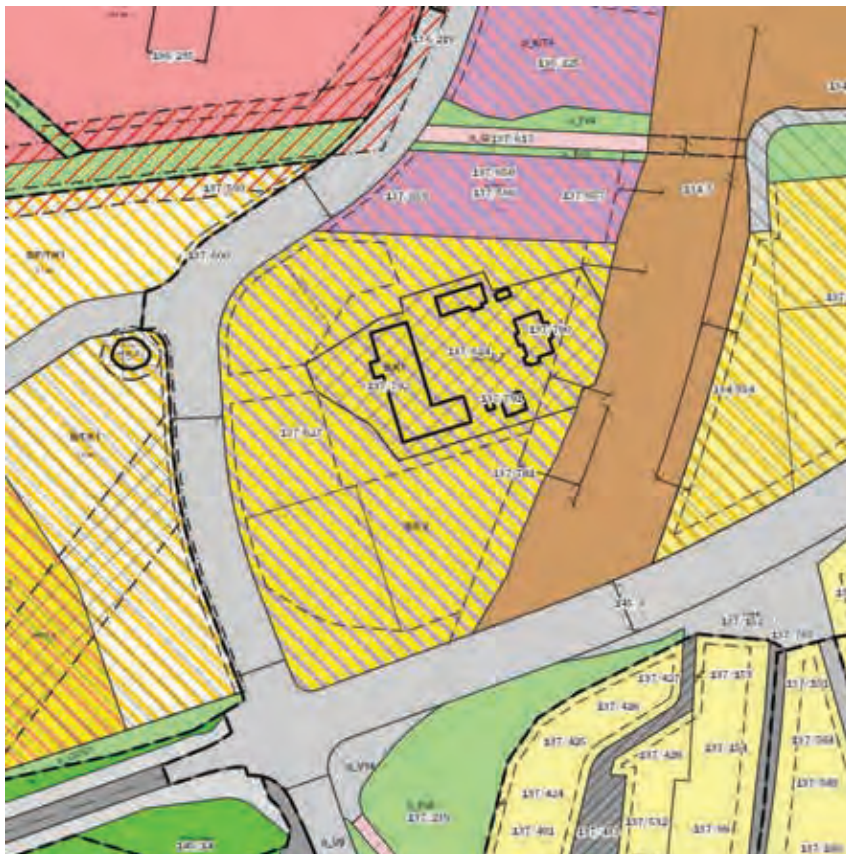
Bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på plankartet.

Uteoppholdsareal og lekeplasser for boliger

Minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal være 20 % av boligenes BRA. Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal ligge på terreng eller dekke/lokk på/over gateplan. Øvrig del av felles uteoppholdsarealer kan plasseres på takterrasser. Leke- og uteoppholdsarealer skal være skjermet mot trafikkfare, støy og forurensning. Arealene skal ha gunstig beliggenhet og være solbelyst i minst 5 timer ved jevndøgn.

For den del av MFUA med størrelse og samlet form som egner seg til plasskrevende aktivitet/lek, skal lengde/breddeforholdet ikke overstige 2:1 og minste bredde skal være 12 meter. Minimum 50 % av felles uteoppholdsareal på terreng skal kunne beplantes med trær og annen vegetasjon. Dersom den beplantede delen av utearealet ligger på lokk, skal konstruksjonen dimensjoneres for en jorddybde på 0,8 meter eller mer.

2. STEDSANALYSE

**Parkeringskrav**

Parkering skal som hovedprinsipp lokaliseres i kjeller/under terreng.

Bolig Bil, maksimumskrav - 1 plass pr. boenhet.

Bolig Sykkel, minimumskrav - 2,5 plasser pr 100 m²

Støy

Alle boenheter skal som hovedregel være gjennomgående med tilgang til stille side, hvor støygrensene i tabell 2 tilfredsstilles.

For hver boenhet skal minimum ett soverom ha vindusfasade mot stille side, hvor støygrensene i tabell 2 tilfredsstilles.

Alle boenheter skal ha tilgang til privat eller felles utearealer hvor støygrensene i tabell 2 tilfredsstilles. Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal tilfredsstille grenseverdiene for støy i tabell 2.

Renovasjonsanlegg

Der løsning for renovasjon skal være nedgravde containere skal det tilrettelegges for henting med lastebil.

Vestveien V12

Det skal utarbeides samlet detaljreguleringsplan for Vestveien, V12. Planen skal sikre følgende forhold:

- Gatemessig utforming med trekker, tosidig fortau og sykkelfelt. Rundkjøringer skal unngås.
- Utrede behov, og eventuelt sikre arealer, for utvidelse fra to til fire kjørefelt.
- Vurdere behov for arealer/holdplasser for rutegående buss.

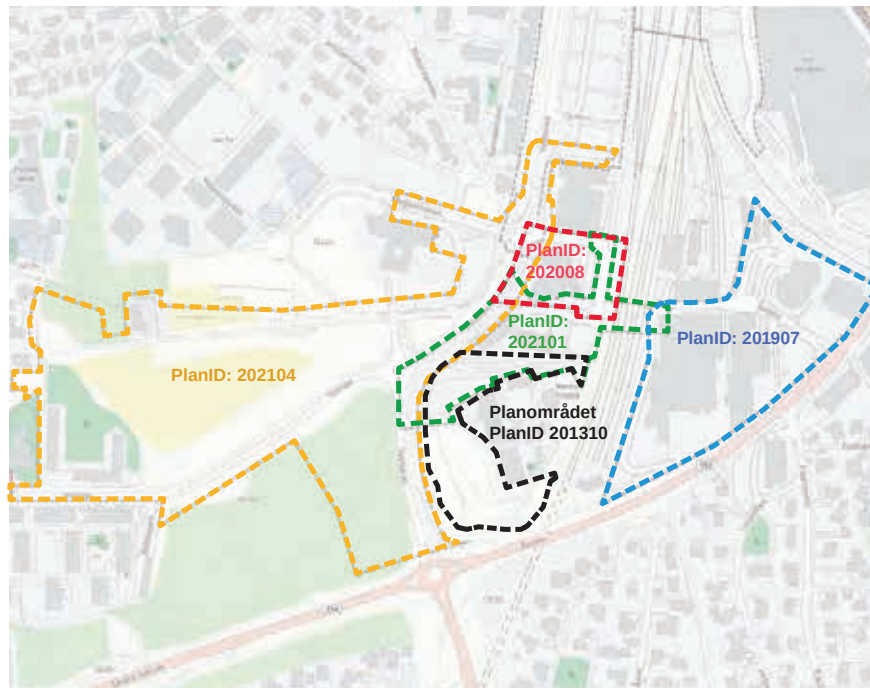
Nordre Finstad Gård, H570_7

Innenfor hensynssone H570_7 gjelder detaljreguleringsplaner som listet opp under punkt 2.3.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2. STEDSANALYSE



2.4 Pågående planer

PlanID 201804 - Villenga

Kunngjøring av planarbeidet 14.05.2022

Hensikten med planen er å tilrettelegge for ny boligbebyggelse, barnehage, nærings- og tjenestetilgang.

Også adkomstvei Villenga og søndre del av Vestveien, samt sikring av friområder og strøkslekeplass inngår i detaljreguleringen. Målsetningen for området følger intensjonen i vedtatt områderegulering for Ski Vest, men foreslår å avsette mer areal til grønt/ friområder.

PlanID 201907 - Åsveien 3-15

Kunngjøring av planarbeidet 24.01.2020

PlanID 202008 - Vestveien 22

Kunngjøring av planarbeidet 17.02.2021

Formålet med detaljreguleringen er å legge til rette for etablering av et nytt kontorbygg mellom Follo Tingrett og jernbanen. Det planlegges et nytt bygg på inntil ca. 1100 m² BRA pr. etasje over bakken i tillegg til dagens bebyggelse som skal bestå.

Byggehøyde på opptil 5 etasjer med atkomst fra Vestveien via eksisterende vei mellom Tingretten og Follo politistasjon. Parkering legges i p-kjeller under bakken.

PlanID 202101 - Vestveien 24 M.FL.

Kunngjøring av planarbeidet 22.03.2021

Formålet med planarbeidet er oppføring av et nytt kontorbygg med tilhørende parkeringskjeller samt noe publikumsrettet virksomhet på byggets inngangsplan. Det tilrettelegges for en helhetlig næringsbebyggelse ved at planområdet omfatter både et nytt bygg og eksisterende nabobygg. Byggene innlemmes i et felles utomhusanlegg med et bymessige inngangstorg og grønne utearealer.

Planen tilrettelegger for en ny gang- og sykkelvei som skal være del av en øst-vest forbindelse i Ski sentrum. Samtidig legges det opp til en god tilkobling til den fremtidige broen som skal føres over jernbanelinjen.

Etter ønske fra kommunen er en større del av gnr/bnr: 137/627 medtatt i forbindelse med varslings for å ta høyde for mulige alternative adkomstløsninger. I tillegg er en del av gnr/bnr: 136/225 (Vestveien22) medtatt ifm å sikre adkomst til tiltaket og eksisterende bygninger på Vestveien 18 og 20. Friområde 4 med Finstadbekken, samt området for gang-/sykkelbro over jernbanelinjen (gnr/bnr: del av 134/5 og 137/211), er også inkludert i den varslede planavgrensning etter ønske fra kommunen. Planområdets omfang og avgrensning mot naboeiendommer Vestveien 22 og gnr/bnr: 137/627 vil avklares i det videre planarbeidet.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

9

2. STEDSANALYSE



1884



1956



1978



2002



2008



2013



2017



2019



2021

2.5 Historisk utvikling

Fram til etablering av jernbanen i siste del av 1800-tallet har Ski tradisjonelt vært en jord- og skogbrukskommune. På høydedraget sør for Ski stasjon ligger i dag Nordre Finstad gård. Navnet på gården Finstad dukker først opp i skriftlige kilder fra 1578, men navnet antyder at det kan ha vært bosetting her allerede fra slutten av vikingtiden.

Finstad ble delt i en Nordre og Søndre Finstad i 1823. Jernbaneetableringen ble starten på tettstedet Ski med utvikling av arbeidsplasser og forretninger. I 1897 ble Magasinleiren etablert og dette ga grunnlag for flere arbeidsplasser og et bredere nærings- og befolkningsgrunnlag for en videre vekst av Skibyen. Sentrumsutviklingen skjer hovedsakelig langs østsiden av jernbanen.

Fra 1990-tallet og fram til i dag er det etablert bebyggelse langs Vestveien i form av boligblokker på vestsiden og større bygg for regionale, offentlige funksjoner på østsiden. Av disse byggene er det Follo tingrett som skiller seg ut med utpreget arkitektur. Det er også etablert ny bebyggelse på og rundt Nordre Finstad gård.

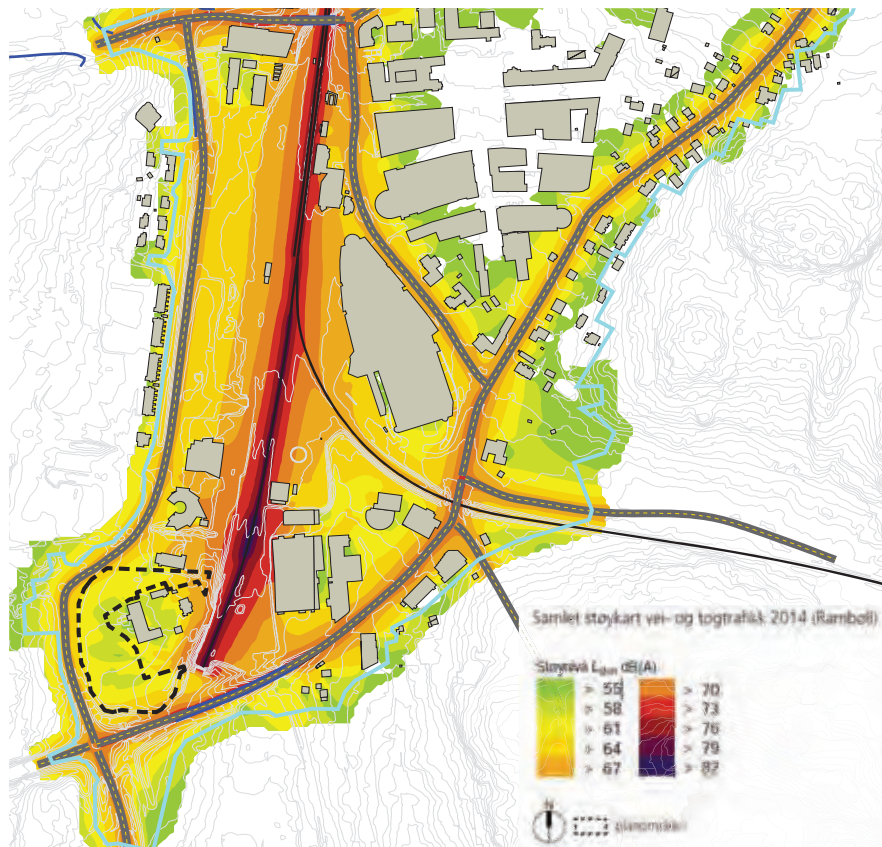
Historiske spor

Gjennom skogen fra vest går en gammel Kongevei fra oldtiden. Det ligger også et gravfelt sørvest for krysset ved Midtskogen. Tunet på Nordre Finstad gård er et viktige bygningsmiljø med store verneverdier.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2. STEDSANALYSE



2.6 Folkehelse

Støysoner

Ski sentrum er et kollektivknutepunkt preget av støy fra veitrafikk og togtrafikk. Togtrafikk utgjør den dominerende støykilden i området rundt Ski stasjon, og veitrafikk dominerer langs de trafikerte veiene. Som følge av utbyggingen av Ski stasjon vil støy fra jernbane øke i Ski sentrum.

Planområdet er utsatt for støy både fra Åsveien, Vestveien og fra jernbanen. Bygninger vil effektivt kunne skjerme for bakenforliggende arealer slik at det kan oppnås stille side for boliger og utearealer.

Planområdet ligger hovedsaklig i gul støysoner med verdier fra 55-70 dB. I områdereguleringsplan for Ski sentrum står det: Unntak gis for fasader som vender mot jernbanen, Vestveien, Kirkeveien og Sanderveien, hvor det tillates overskridelse av grenseverdiene for støy fra vei- og jernbanetraffikk. Som avbøtende tiltak skal følgende oppfylles for planen:

- Alle boenheter skal som hovedregel være gjennomgående med tilgang til stille side, hvor støygrensene i tabell 2 tilfredsstilles. Ensidige leiligheter mot nord er ikke tillatt. For hver boenhet skal minimum ett soverom ha vindusfasade mot stille side, hvor støygrensene i tabell 2 tilfredsstilles.
- Alle boenheter skal ha tilgang til privat eller felles utearealer hvor støygrensene i tabell 2 tilfredsstilles.
- Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal tilfredsstille grenseverdiene for støy i tabell 2.

Støyutredning utført i forbindelse med planarbeidet for områderegulering av Ski sentrum viser den samlede støybelastningen fra veitrafikk og togtrafikk for 2014. Kartet må betraktes som en synliggjøring av støybelastningen, da det ikke er direkte sammenhengbart med grenseverdiene for soneinndeling i tabell 3 i T-1442.

Tilgjengelighet til rekreasjonsområder

I nærmiljøet er skogen på sørsiden av Finstad skole et viktig rekreasjons- og lekeområde. Også Oldtidsveien utgjør et viktig bindeledd mellom østre deler av Ski og turnetttverk sør og vest for planområdet. Grønne forbindelser innenfor områderegulering Ski vest planlegges ivarettatt.

Forurensning

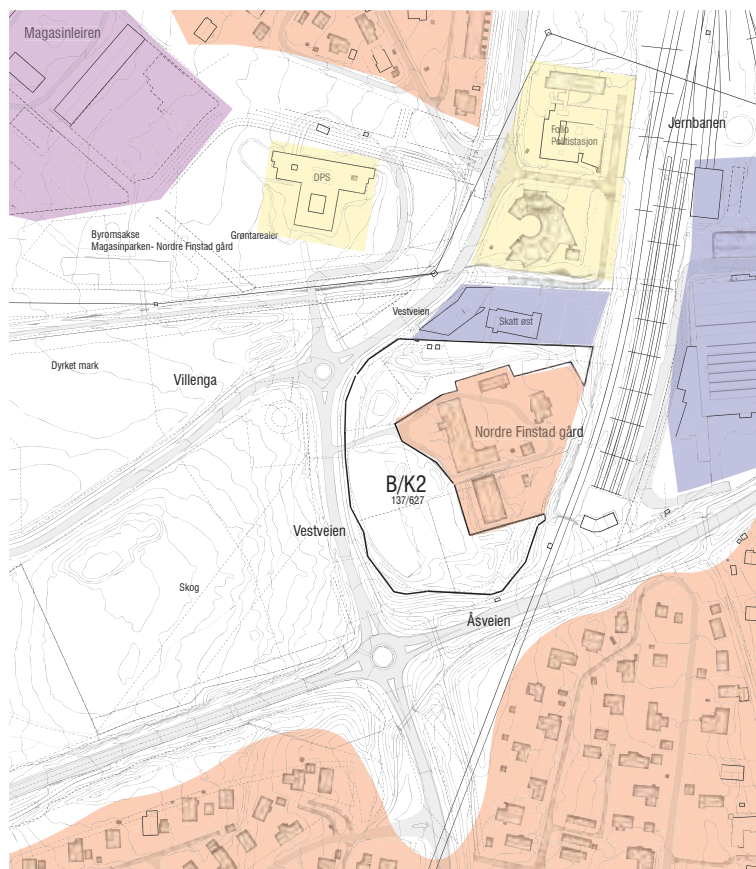
Utbygging av hele Ski vest i tråd med områdereguleringen vil medføre økt trafikk med utslipp av klimagasser og veistøv. Det er imidlertid kort vei til sentrum og trafikkknutepunkt, og det tilrettelegges for grønn mobilitet. Det forutsettes at risiko for støy i bygge- og anleggsfase vurderes og tiltak for å oppfylle krav i «Retningslinjer for luftkvalitet i arealplanleggingen T-1520» ivaretas.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

11

2. STEDSANALYSE



2.7 Funksjoner

Skibyen er omkranset av boligområder og fremstår som en homogen småhusby med enkelte innslag av leilighetsbygg. Handelscenteret ligger på østsiden av jernbanen.

Planområdet ligger på vestsiden av jernbaneaksen mellom næringsbygg i nord og småhusbebyggelse i sør.

Det er lite boligbebyggelse så tett opp mot kollektivknutepunktet ski stasjon.

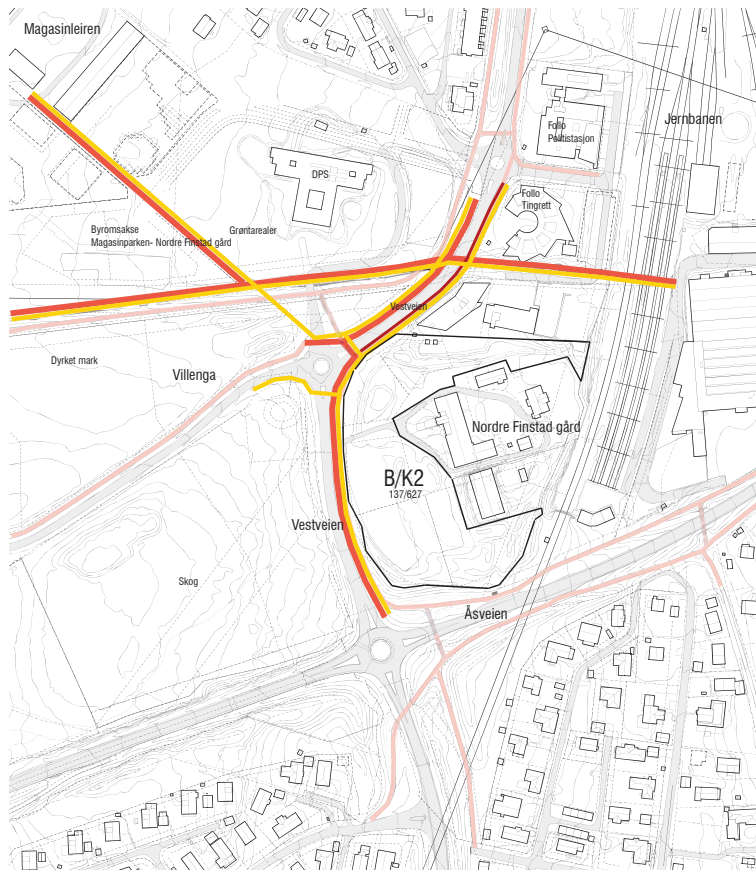
Det er derimot en stor utbygging av leilighetsbygg rund Magasinleiren som er ferdig utbygget om ett par år.

- Næringsbygg
- Småhusbebyggelse
- Leilighetsbygg
- Offentlige bygg

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2. STEDSANALYSE

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2.8 Mobilitet og målpunkter

Sporområdet er en fysisk barriere som i dag kun har to krysningspunkter; Nordbyveien bru og undergangen under nye Ski stasjon for forbinder Jernbanetorget på østsiden med Reisetorg vest.

Det er i områdeplan for Ski sentrum regulert en grønn gang- og sykkelakse over jernbanen mellom Follo tingrett og søndre del av sentrum øst. Dette er en viktig forbindelse for å oppnå økt tilgjengelighet og mobilitet øst-vest i Ski sentrum.

Ferdsl i denne delen av Ski sentrum er hovedsakelig bilbasert. Området oppleves som lite bymessig og mindre attraktivt for gående og syklende, særlig barn og unge.

Grindaker landskapsarkitekter bistår Bane NOR og Skanska/KJ-gruppen med å utarbeide en prinsipplan for Vestveien som skal legges til grunn for detaljreguleringen av veien. Hovedhensikten med prinsipplanen er å lande en omforent og helhetlig plan som sikrer at gående og syklende prioriteres.

Det jobbes med å ferdigstille et utkast til rapport som drøfter de ulike løsningsene. Når det gjelder løsningen forbi planområdet, gnr/bnr 137/627 anbefales det toveis sykkelvei med fortau som krysser Vestveien ved rundkjøringen og fortsetter på nordsiden av veien. Fra rundkjøringen legges det opp til enveisregulert opphøyd sykkelvei på østsiden av Vestveien.

Kort forklaring til illustrasjonen: Breddene som legges til grunn er 4m sykkelvei (toveis) og 3m fortau. For enveisregulert sykkelvei er bredden 2,2m og fortauet 3m. I tillegg ønsker kommunen et fysisk skille mellom vei og sykkelvei. Det er lagt til grunn en grønn rabatt på minimum 2m.

- Vei
- Eksisterende gang- og sykkelvei
- Planlagt fortau
- Planlagt sykkelvei

13

2. STEDSANALYSE



2.9 Landskap og blågrønne forhold

Planområdet ligger i ytterkanten av Ski sentrum der kulturlandskapet og boligområdene i sør og vest møter byen. Terrenget heller svakt sørover ned mot Asveien.

Finstadbekken ligger rett nord for planområdet og renner ut i Østensjøvann naturreservat. Bekken er åpen fra transformatorstasjonen og frem til Vestveien. Vest for trafoen går bekken i kulvert. Bekkeløpet planlegges restaurert.

Planområdet grenser til et stort skogkledd område på vestsiden av Vestveien. Ellers finner en noe skog i randsonen rundt Magasinleiren, arealet øst for Finstad skole ("Hundremeterskogen").

Det finnes i dag noe dyrket mark på Villenga, som nå er regulert til utbyggingssområde.

I de eldre boligområdene er det en del større enkelttrær, mens de nye boligområdene preges av mangel på variasjon og høyere vegetasjon (hovedsakelig er det kun små busker og gressplener, og få trær).

Det finnes også noe vegetasjon på Nordre Finstad gård som grenser til jernbanen i øst.

- Grøntarealer
- Skog
- Dyrket mark

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2. STEDSANALYSE

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

2.10 Samlet stedsanalyse

Planområdet ligger i utkanten av Ski sentrum og inngår som del av utviklingsområde for bolig/kontor langs vestsiden av jernbanen.

Stedsanalysen viser et omkringliggende grønt område i nord, sør og vest, med jernbanen som en barriere, mot handel i øst.

Analyseområdet er under stor utvikling og vil bli en betydelig utvidelse av Ski sentrum.

Infrastrukturen vil oppgraderes og tilrettelegges for gang og sykkel, mens trafikken vest for jernbanen vil øke.

- Næringsbygg
- Småhusbebyggelse
- Leilighetsbygg
- Offentlige bygg
- Eksisterende gang- og sykkelvei
- Planlagt fortau
- Planlagt sykkelvei
- Grøntarealer
- Skog
- Dyrket mark

15

2. STEDSANALYSE



2.9 Anbefalingskart

- Planområdet omkranser Nordre Finstad gård
- Konsentrert småhusbebyggelse mot Nordre Finstad gård
- Høyhus mot rundkjøringen i nord med nedtrapping mot Nordre Finstad gård
- Etablere et nytt byrom/møteplass i akse fra Magasinparken
- Legge hovedtyngden av parkering under terreng
- Etablere gangforbindelser gjennom området som knytter eksisterende funksjoner sammen
- Videreutvikle blågrønnstruktur ved etablering av parkdrag og gode lekearealer for barn.
- Erstatte grå flater med grønne absorberende dekker og mer vegetasjon

- Siktiline til Magasinparken
- Eksisterende gang- og sykkelvei
- Planlagt gatetun
- Planlagt fortau
- Planlagt sykkelvei
- Ny park
- Grøntarealer
- Skog
- Dyrket mark

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE



Dagens situasjon (Skråfoto av tomten fra 2021)

3.1 Innledning

Mulighetsstudie tar for seg områdereguleringen for Ski sentrum (sentrum-planen)

Planområdet B/K2 er regulert til bolig/kontor og har en %BYA på 40% med regulerte byggehøyder fra 3 til 8 etasjer og et MUA-krav på 20% BRA.

Ønsket fra KJ gruppen er å utvikle området med boligbebyggelse.

For å klare en utnyttelse iht. reguleringsplanen vil gå på bekostning av uteoppholdsarealene og hensynet til Nordre Finstad gård. Det er også krav til støy og solbelyst uteoppholdsareal som blir vanskeligere å oppnå for bolig kontra kontor.

Alternativene i mulighetsstudie viser derfor en lavere utnyttelse på opp mot 12 000m² BRA (%BYA =27%)

Utfordringene på tomten er:

- Støy fra vei og jernbane (stille side til boligene og støyskjerming til uteoppholdsarealer)
- Solforhold til boligene
- Solforhold til felles og private uteoppholdsarealer
- Siktlinjer til Nordre Finstad gård
- Adkomstvei til boligene
- Nedtrapping mot Nordre Finstad gård
- Hensynta tverrforbindelsen/siktlinjen fra Magasinparken til Nordre Finstad gård
- Parkering

Mulighetsstudie startet med å utforske ulike typologier på tomten.

Småhus/rekkehus eller leilighetsbygg som punkthus, lamellbygg, tuebygg og terrassebygg. Videre er det sett på ulike alternativer for plassering av bebyggelsen og en blanding av ulike typologier.



CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

17

3. MULIGHETSSTUDIE



Skråfoto av tomten fra 2013

3.2 Typologier



5 avtrappede leilighetsbygg på 2-5 etasjer



5 Punkthus på 6 etasjer



2 punkthus + 2 lamellbygg på 6 etasjer

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE

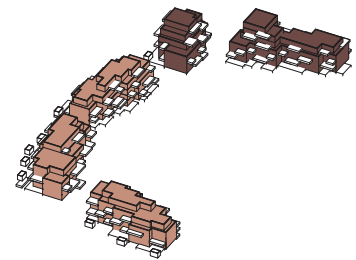
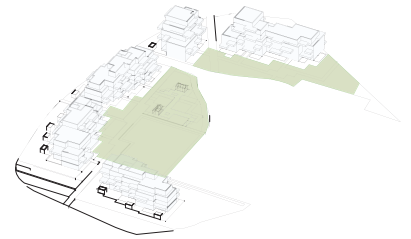
CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3.3 Alternativ 1

Viser 5 avtrappende leilighetsbygg fra 3-6 etasjer.

Byggene legges langs Åsveien og Vestveien og skaper et parkdrag mot Nordre Finstad gård. Den viser også innkjøring fra Vestveien med dagens adkomst til Nordre Finstad gård. Parkering under terreng.



19

3. MULIGHETSSTUDIE

Alternativ 1

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022



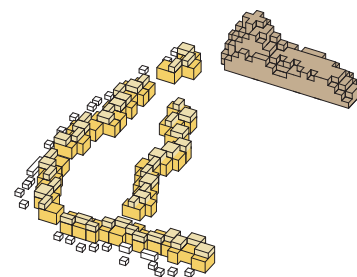
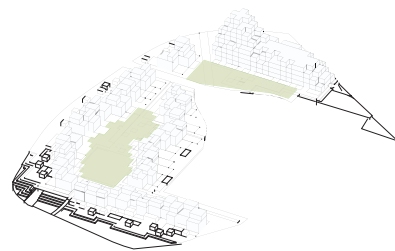
CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3.4 Alternativ 2

Viser 5 avtrappende leilighetsbygg fra 1-8 etasjer.

Alternativ 2 viser konsentrert småhusbebyggelse som omkranser et skjermet gårdsrom, samt et større terrassebygg som trapper seg opp mot rundkjøringen i nordvest. Den viser også innkjøring fra Vestveien med dagens adkomst til Nordre Finstad gård. Parkering under terreng.



Alternativ 2



CODE
ARHITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE



3.5 Alternativ 3 (anbefalt plangrep)

Alternativ 3 viser ikkesentrert småhusbebyggelse som omkranses et skjermt gårdrom, samt et større terrassebygg som trapper seg opp mot rundkjøringen i nordvest. Småhusene har et avtrappet bygningsvolum på 3 etasjer med parkering i garage eller carport på terreng. Innkjøring fra rundkjøringen i Vestveien og adkomst gjennom et gatetut mot Vestveien og Åsveien. Terrassebygget har også et avtrappet bygningsvolum, men fra 3-8 etasjer og har innkjøring til underliggende parkeringskjeller via innkjøringsveien til næringsbyggene i nord.

Aksen fra Magasinneiren deler typologiene med ny adkomstvei og torg inn mot Nordre Finstad gård. Nordfasaden til terrassebygget fungerer som en støyskjerm mot Vestveien med gjennomgående leiligheter som får stille side i sør. For småhusbebyggelsen i sør fungerer et felles garasjeanlegg som støyskjermen mot Åsveien.

Volum og høyder

Konsentrert småhusbebyggelse 1-3 etg:

Hovedgesims kote+ 148,3.

Antall småhus = 56

Terrasseblokk 3-8 etasjer:

Hovedgesims kote+ 165,2. Over dette kommer teknisk takoppbygg/heis.
Antall leiligheter = 55

Antall leiligheter = 55

Fotavtrykk, utnyttelse og formål

Formål: Bolig med parkeringskjeller

Tomt: 14 994 m2

Fotavtrykk: 6000 m2

BRA over bakken: 11 790



3. MULIGHETSSTUDIE



Alternativ 3

3. MULIGHETSSTUDIE



Alternativ 1



Alternativ 2



Alternativ 3

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3.6 Avveining av ulike plangrep

Alle 3 alternativene har en ca. samme BRA på opp mot 12000 m².

Vi mener alle forslagene vil kunne fungere bra, men de har noen ulike kvaliteter og utfordringer.

Både Alt.1 og Alt.2 har all parkering under bakken. Dette gir noe større grøntarealer enn Alt.3, men dette er arealer som ligger utsatt for støy.

Vi erfarer at støyproblematikken med leilighetsblokker mot veintrafikk er utfordrende i alternativ 1. Dette gjelder også uteoppsholdsarealene. Det må i så fall inn støyttiltak i fasadene for å oppnå stille side og bygges en støyskjerm rundt hele bebyggelse mot Vestveien og Åsveien.

Vi mener plangrepet med en variasjon i typologier og høyder (leiligheter og småhus), er mest steddilpasset i forhold til omkringliggende bebyggelse.

Lav bebyggelse i sør, som hensyntar Nordre Finstad gård. Et høyere terrassebygg i nord, som trapper seg ned mot Nordre Finstad gård i øst og trappes opp og spiles mot planlagte høyhus i nord-vest på Villenga.

Vi mener en etablering av et nytt torg i aksen fra Magasinparken, gir området et nytt byrom i forlengelse ski sentrum, noe som er viktig for en bærekraftig byutvikling.

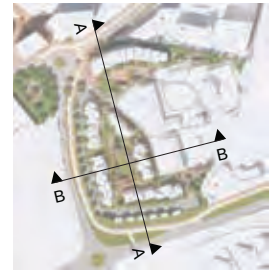
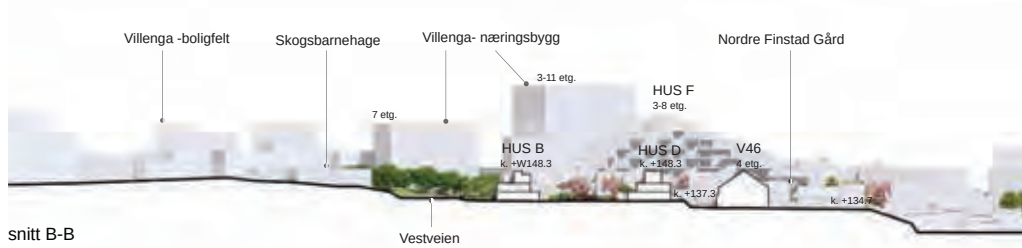
Alternativ 3 legger opp til parkeringskjeller under terrassebygget med innkjøring fra nord. Dette åpner opp for et mulig sambruk med tilgrensende næringseiendommer (Vestveien 18,20 og 24). Forslaget er også mer gunstig i forhold tomten topografi, da innkjøringen kan skje rett inn fra adkomstveien uten nedkjøringsrampe.

3. MULIGHETSSTUDIE



2. STEDSANALYSE

3. 8 Lengdesnitt gjennom planområdet



27

3. MULIGHETSSTUDIE



Oversiktsperspektiv 1

Tiltaket sett fra sørvest med Vestveien og høyhuset i Villenga-planen til venstre. Langs veien vises det nye forslaget til sykkelvei og fortau, men grøntrabatt og gatetun før bebyggelsen.

3. MULIGHETSSTUDIE



Bildet sett fra Nordre Finstad Gård



Bildet sett fra gatetun viser hvordan terrassebygget møter det høye næringsbygget i Villengaprojektet.



Bildet sett fra en rundkjøring ved Villenga i nordvest. Byggets utforming gir også denne fasaden fine solforhold på ettermiddag/kveld.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

29

3. MULIGHETSSTUDIE

Referanseprosjekter:
Terrassebygg



Mulighetsstudie -
Code arkitektur



Gotaasalleen, Jessheim - Code arkitektur - ferdigstilt august 2022



Hengende hage, Kolbotn - CODE arkitektur - ferdigstilt 2019



Gotaasalleen, Jessheim

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE

3.10 Småhusbebyggelse



Småhusene definerer et tun skjermet for støy og har gode solforhold hele dagen.



Bildet sett fra sør.



Bildet sett fra gatetunet langs Vestveien - Gatetunet skal ha rom for ferdsel med bil og sykkel, parkering, vegetasjon og skjermede utearealer i grønne omgivelser.



Bildet sett fra gatetunet langs Vestveien.

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

31

3. MULIGHETSSTUDIE

Referanseprosjekter: Småhusbebyggelse



Mulighetsstudie - Code arkitektur



Leangveien, Asker - Code arkitektur - under bygging



Mulighetsstudie - Code arkitektur



Jan Wils, Papaverhof

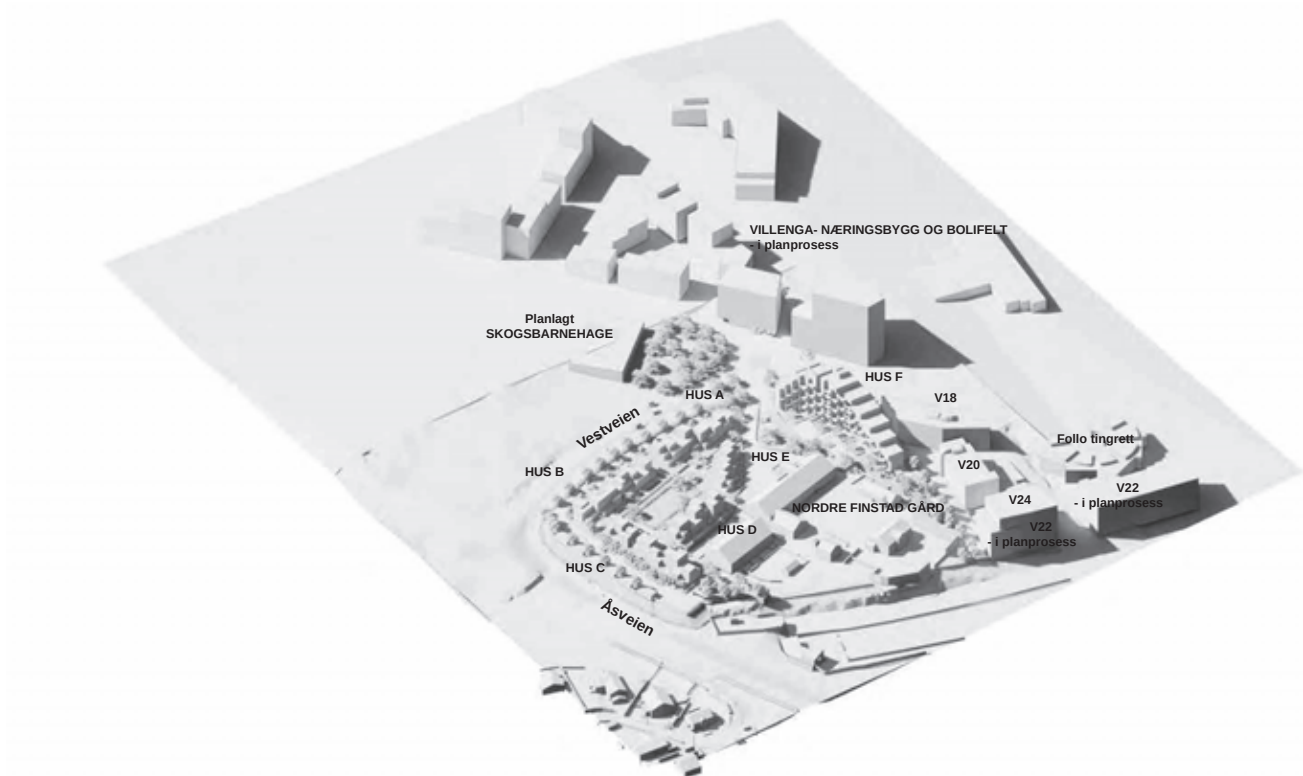
CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE

3.11 3D - modell

Whiteview viser eksisterende og planlagt bebyggelse.



CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

33

3. MULIGHETSSTUDIE

Videreføring av turdraget med siklinjen fra Magasinparken til Nordre Finstad gård.

Gjennomgående leiligheter med støyfasade mot Vestveien i nord som gir stille side mot sør.

Nytt torg ved rundkjøringen og ev. kafe i 1. etasje i hus F.

Ny adkomstvei fra rundkjøringen ved Villenga.

Forbindelse fra Oldtidsveien

Nennsom overgang fra gang- og sykkelvei til gatetun og småhusene langs Vestveien.

Siktlinje fra Vestveien til Nordre Finstad gård.

Gatetun i tilknytning til småhusbebyggelsen senker farten for bil og åpner opp for lek og aktivitet

Hus F trapper seg opp mot rundkjøringen og foreslått høyhus på Villenga



3.12 Hovedgrep

Ny adkomstvei til næringsbyggene og parkeringskjeller i nord.

Plassering av bebyggelsen gir solrike uteoppholdsarealer

Lav bebyggelse og nedtrapping og nedtrapping mot Nordre Finstad gård.

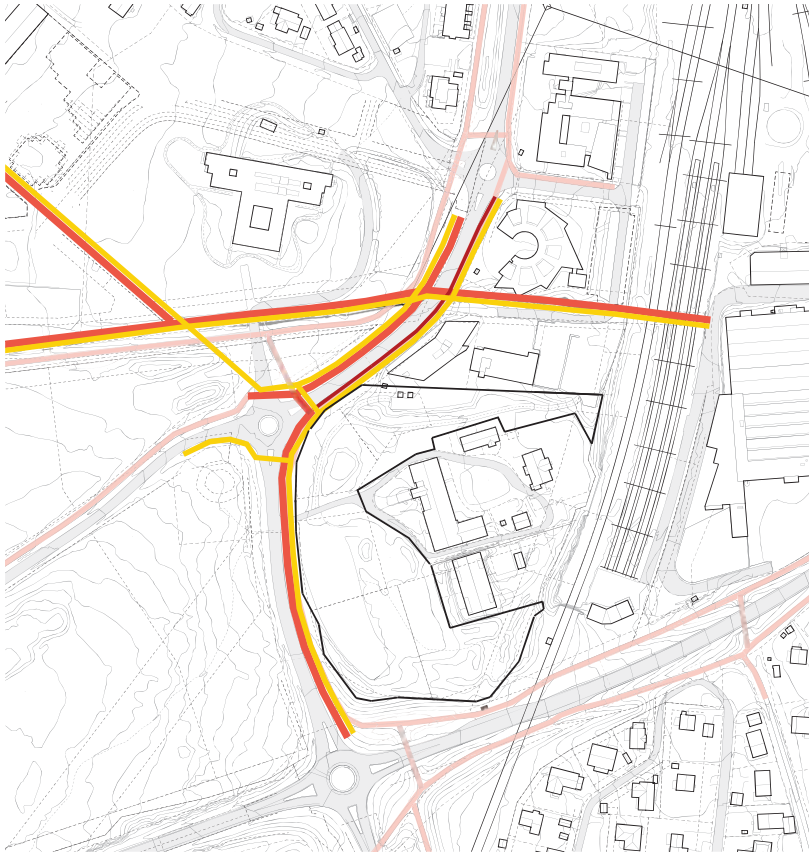
5 typer parkrom med ulike kvaliteter med fokus på blågrønn faktor

Felles garasjeanlegg som fungerer som en støyskjerm mot Åsveien

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE



3.13 Ny infrastruktur for gående og syklende

Fra rundkjøringen i Åsveien skal det etableres en ny sykkeltrase langs vestveien.

Grindaker landskapsarkitekter bistår Bane NOR og Skanska/KJ-gruppen med å utarbeide en prinsipplan for Vestveien som skal legges til grunn for detaljreguleringen av veien. Hovedhensikten med prinsipplanen er å lande en omforent og helhetlig plan som sikrer at gående og syklende prioriteres.

Det jobbes med å ferdigstille et utkast til rapport som drøfter de ulike løsningsene. Når det gjelder løsningen forbi planområdet, gnr/bnr 137/627 anbefales det toveis sykkelvei med fortau som krysser Vestveien ved rundkjøringen og fortsetter på nordsiden av veien. Fra rundkjøringen legges det opp til enveisregulert opphøyd sykkelvei på østsiden av Vestveien.

Kort forklaring til illustrasjonen: Breddene som legger til grunn er 4m sykkelvei (toveis) og 3m fortau. For enveisregulert sykkelvei er bredden 2,2m og fortauet 3m. I tillegg ønsker kommunen et fysisk skille mellom vei og sykkelvei. Det er lagt til grunn en grønn rabatt på minimum 2m.

Det er regulert inn et turdrag fra Magasinleiren i en akse mot Nedre Finstad Gård. Denne fortsetter gjennom planområdet og ender ved inngangen til gårdstuet til NFG.

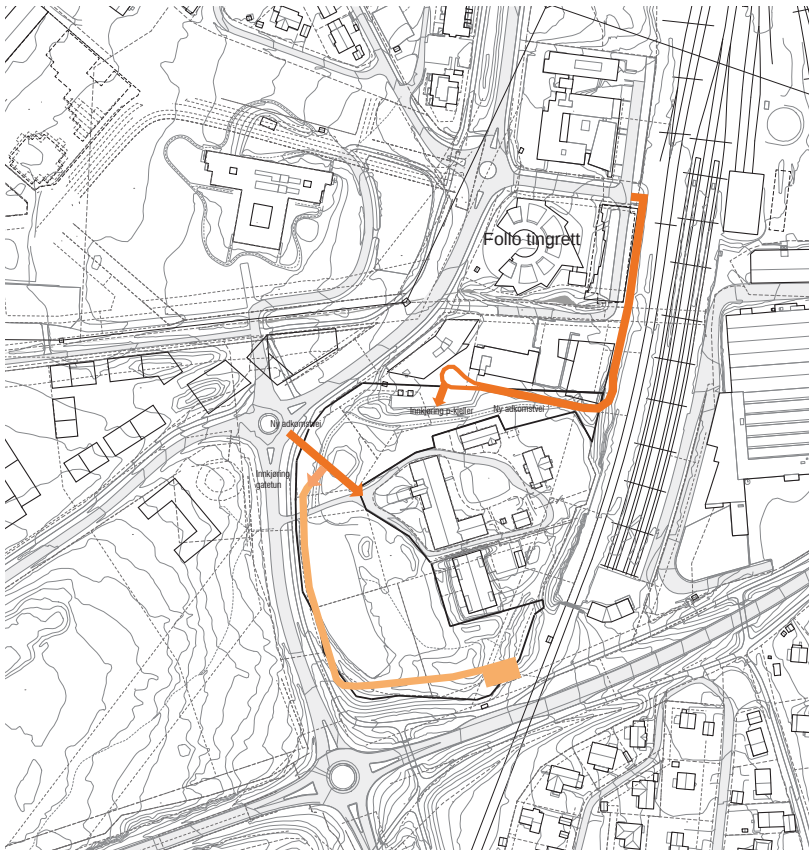
- Eksisterende gangvei
- Planlagt fortau
- Planlagt sykkelvei

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

35

3. MULIGHETSSTUDIE



3.14 Adkomst og trafikkmønster

All atkomst til området langs vestsiden av jernbanen er fra Vestveien, en kommunal hovedvei som inngår i hovedgatenettet i Ski sentrum. Adkomst og trafikkmønster fra hovedveien og til de ulike kvartalene er kun delvis definert i områdeplan for Ski sentrum.

Innkjøringen fra Vestveien til Nedre Finstad gård flyttes opp til rundkjøringen ved Villenga. Denne blir også adkomstvei til rekkehusene.

Planområdet grenser i tillegg til Åsveien som er fylkesvei. Her blir det ingen innkjøring til planområdet.

Det skal etableres en parkeringskjeller under deler av terrasseblokken. Den vil få adkomst fra rundkjøringen ved Follo tingrett og fortsette langs jernbanen før den svinger inn mellom næringsbyggene og planområdet.

Parkeringskjelleren åpner opp for parkeringsplasser til næringsbyggene i Vestveien 18, 20 og 24.

Ut i fra områdets topografi, er det mest hensiktsmessig med innkjøring fra områdets laveste punkt.

- Ny innkjøring gatetun
- Ny adkomstvei

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE

Dagens situasjon

Dagens innkjøring fra Vestveien viser den historiske veien til Nordre Finstad gård

Alternativ 1

Alternativet viser ny adkomst til planområdet via rundkjøringen ved Villenga. Det er også en foretrukket løsning fra kommunen sin side å koble adkomstveien på rundkjøringen.

Den er godt egnet som adkomstpunkt for småhusbebyggelsen og Nordre Finstad gård.

Løsningen er mindre robust i forhold til terrasseblokken, der nedkjøringsrampen fort vil spise mye av uteoppholdsarealet i det solfylte parkområdet.

Alternativ 2 (anbefalt løsning)

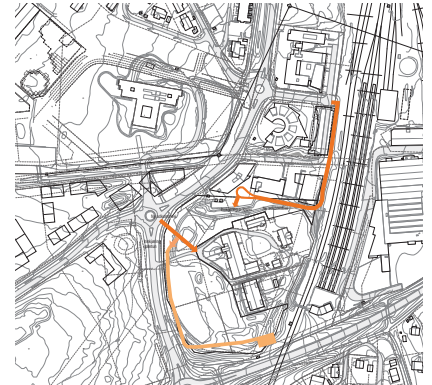
Alternativet viser også ny adkomst til planområdet via rundkjøringen ved Villenga, men har i tillegg innkjøring til parkeringskjeller i nord.

Denne vil kunne få adkomst fra rundkjøringen ved Follo tingrett og fortsette langs jernbanen før den svinger inn mellom næringsbyggene og planområdet.

Utifra områdets topografi, er det mest hensiktsmessig med innkjøring fra områdets laveste punkt. I tillegg åpner dette opp for parkeringsplasser til næringsbyggene i Vestveien 18, 20 og 24.

 Ny innkjøring gatetun

 Ny adkomstvei



CODE
ARKITEKTUR

PLANINICIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

37

3. MULIGHETSSTUDIE



3.15 Uteoppholdsarealer

Innenfor planområdet er det et overskudd av blågrønn faktor, slik at arealet atkomstveien rundt Vestveien 24 tar, ikke er kritisk. Utearealet vil utvikles videre slik at også behovet Vestveien 24 har for blågrønn faktor ivaretas.

HUS A-E
BRA bolig= 5790 m²
HUS F
BRA bolig= 6000 m²
Totalt BRA= 11790 m²

Minste felles uteoppholdsareal
20% av boligens BRA

BRA bolig totalt: 11790 m²
 MFUA totalt: 4324 m²
 Krav til MFUA 2358 m²

Privat uteoppholdsareal på terreng, takterrasser eller terrasser: 6346 m²

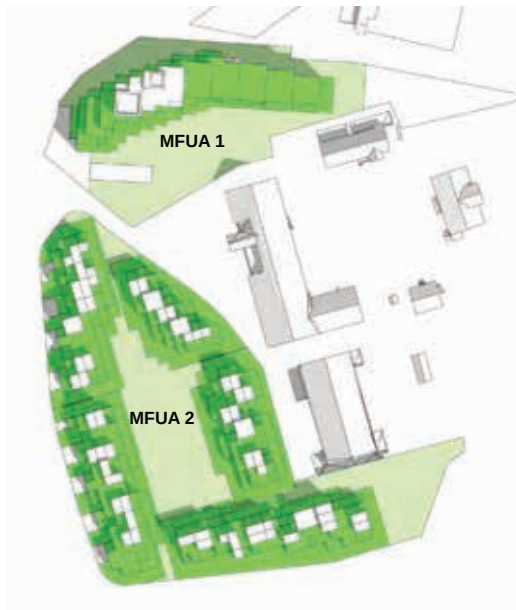
Utrengningen av uteoppholdsarealer diskuteres med kommunen i videre planprosess.

CODE
ARKITEKTUR

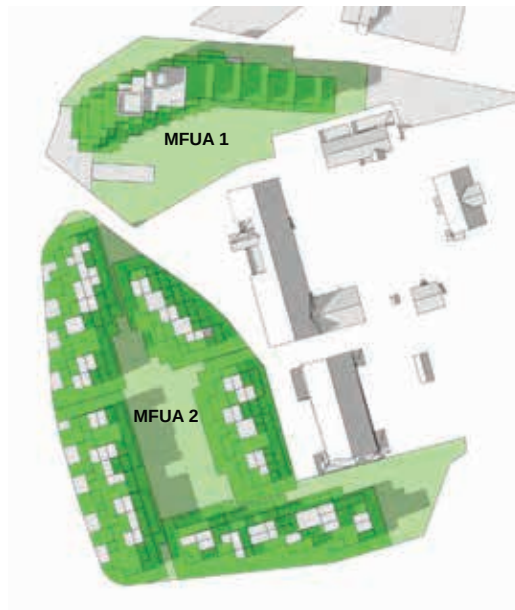
PLANINICIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

3. MULIGHETSSTUDIE

Vårjevdøgn
21.03 kl. 10.00



Vårjevdøgn
21.03 kl. 16.00



3.16 Solbelyst areal

Tekst hentet fra Reguleringsbestemmelser for Områderegulering Ski sentrum

3.6 Uteoppholdsareal og lekeplasser for boliger

Minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal være 20 % av boligens BRA. Minimum 75 % av felles uteoppholdsareal skal ligge på terreng eller dekke/lokk på/over gateplan. Øvrig del av felles uteoppholdsarealer kan plasseres på takterrasser. Minste felles uteoppholdsareal skal beregnes i samsvar med beregningsmåte i Veileder til Grad av utnyttning-beregnings- og målerregler, H2300-B. Leke- og uteoppholdsarealer skal være skjermet mot trafikkfare, støy og forurensning. Arealene skal ha gunstig beliggenhet og være solbelyst i minst 5 timer ved jevndøgn.

Solbelyst areal i minst 5 timer ved jevndøgn

BRA bolighus A-E: 5790 m²
5 timer ved jevndøgn: 1710 m²
Krav til solbelyst areal 1158 m²

BRA bolighus F: 6000 m²
5 timer ved jevndøgn: 1717 m²
Krav til solbelyst areal 1200 m²

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022

39

3. MULIGHETSSTUDIE



Vårjevdøgn 21.03 kl. 09.00



21.03 kl. 12.00



21.03 kl. 15.00



21.03 kl. 18.00



Solverv 21.06 kl. 09.00



21.06 kl. 12.00



21.06 kl. 15.00



21.06 kl. 18.00

CODE
ARKITEKTUR

PLANINITIATIV - VESTVEIEN, SKI - JUNI 2022



Bane Nor

2308 Hamar

Langhus 13.10.2025

Høringsuttalelse til «202316532 Ny avgrening Østre linje»

Jeg vil foreslå at alle forslag legges bort. I det hensettingssporene ble tatt ut av planforslaget, endret prosjektet seg så mye at man bør se på følgende forslag som Bane Nor delvis kjenner til fra tidligere.

1. Boring av ekstra vekslingsspor.

Boring av ekstra vekslingsspor (over el. under eksisterende spor) i fjellet mellom Ski og Langhus ville lagt til rette for at Østre linje kunne bruke de østlige sporene på Ski stasjon. Dette burde blitt vurdert da boremaskinene var inne i fjellet. I ettertid må dette antagelig løses på annen måte. Ekstra over/underkjøring hadde uansett økt fleksibiliteten på Ski stasjon.

2. Norsk Bane har lansert en løsning i Østlandet Blad, hvor sørgående tog, østre linje, legges i tunnel i stor sløyfe under Ski sentrum og kobles på eksisterende østre linje. Nordgående tog går som før. Dette legger til rette for at østre linje kan benytte Follotunnelen begge veier.

Disse forslagene har ikke blitt seriøst vurdert meg bekjent. De har det til felles at de løser alle miljøutfordringene ved fremlagte forslag. Sannsynligvis er kostnadene betydelig lavere. Til sist, disse løsningene er helt i tråd med moderne tenking om bevaring av areal og minimering av miljøpåvirkning og i overensstemmelse med Nordre Follo kommunes arbeid med areal og miljø.

Med hilsen

Georg Stub

geostub@outlook.com

92063050

From: "eikelijordetparsellen@styrerommet.no"
<eikelijordetparsellen@styrerommet.no>
Sent: Wed, 15 Oct 2025 12:30:51 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje
Attachments: 202316532 Ny avgrening Østre linje - Eikelijordet Parsellen.pdf

Hei,

Eikelijordet Parsellen Boligsameie ønsker å sende inn vedlagt høringsinnspill til reguleringsplanen for 202316532 Ny avgrening Østre linje.

Vennlig hilsen,
Lotte Opdan Yttereng
På vegne av styret i Eikelijordet Parsellen

Til Bane NOR,

Styret i sameiet Eikelijordet Parsellen ønsker med dette å gi innspill til reguleringsplanen for *Ny avgreining Østre linje* på Østfoldbanen, som nå er ute til offentlig høring.

Vi er bekymret for flere vesentlige konsekvenser som prosjektet vil medføre for vårt nærmiljø, og ønsker å gi følgende innspill:

Støy

Planbeskrivelsen viser at ingen boliger vil ligge i gul eller rød støysone fra jernbanestøy. Likevel er det kjent at lyd bærer godt i åpne landskap. Dette vil medføre økt støybelastning, særlig fra godstog som har høyere lydnivå og normalt kjører på nattestid. Vi ber om at det gjennomføres grundige støyberegninger også underveis i prosjektet og at det vurderes avbøtende tiltak som støyskjermer eller terrengtilpasninger.

Redusert landskapsopplevelse

Sameiet har i dag utsikt mot et åpent jordbrukslandskap og skogsområder. Den nye traseen vil bryte opp dette landskapsbildet og redusere opplevelsen av å bo i et grønt og landlig område. Som beskrevet i planbeskrivelsen vil prosjektet ha stor negativ konsekvens for landskapsbilde. Vi ber om at landskapsmessige hensyn vektlegges, og at det vurderes visuelle skjermingstiltak.

Tilgang til nærmiljø og friluftsområder

De berørte naturområde i prosjektet er viktige turområder for våre beboere. Vi er bekymret for at anleggsarbeid og ny infrastruktur vil redusere tilgjengeligheten. Vi ber om at turveier og stier opprettholdes og forbedres gjennom gode krysningsspunkter, og støtter etablering av ny turvei nord for Østensjøbekken jernbanebru som kompensasjon.

Anleggsperiode og sikkerhet

Byggeperioden på fem år vil medføre betydelig anleggstrafikk, støv og støy. Dette kan påvirke både livskvalitet og sikkerhet for beboere, særlig barn. Sameiet ser positivt på at det så langt som mulig ikke vil gå anleggstrafikk nordfra på Kråkstadveien. Likevel ser vi at anleggsarbeidet vil berøre vårt nærområde sørover. Vi er videre bekymret for at støyen fra arbeidet vil kunne oppleves som belastende, særlig i de åpne landskapsområdene. Vi ber om at det utarbeides en tydelig plan for anleggsgjennomføring med minst mulig belastning for nærliggende boligområder, og at sameiet inkluderes i dialogen om gjennomføring.

Sameiet Eikelijordet Parsellen ber om at det i den videre planleggingen tas hensyn til våre innspill og at det vurderes konkrete avbøtende tiltak. Videre ber sameiet om at vi holdes informert og vurderes som berørt gjennom hele prosessen.

Med vennlig hilsen,
Styret i Eikelijordet Parsellen

From: "Per Kristian Høyum" <perkristian2@icloud.com>
Sent: Wed, 15 Oct 2025 11:07:45 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Saksnr.202316532

Høringsuttalelse ang. ny avgreining Østre linje.

Er det behov for ny avgreining Østre linje?
Hvorfor ble dette kontroversielt?

Etter vår mening ble det gjort en stor feil ved prosessens start. Det var intet samarbeid mellom prosjektene Blix tunnelen og Ski stasjon. Dette førte til en «forglemmelse»: at Østre linje skulle benytte seg av tunnelen. Det er TRIST at alternativet til Jon

Hamre ikke blir godtatt som en løsning.. Alternativet kunne rette opp i den feilen som ble gjort i startfasen. Her kunne både miljøet og millioner blitt spart.

Det er et krav fra samfunnet at prosjekter blir løst på billigst mulig måte. Slik vi ser det virker det som at forberedelsene til avgreininga bærer preg av et stort sløseri. Kanskje ute av kontroll? Det er vanskelig å forstå hvorfor det samme området gjennomgår grunnborringer i flere omganger, sist fjerde omgang. Det samme gjelder alle arkeologiske undersøkelser. TRIST at store verdier går tapt som kulturlandskap, dyrkamark og områder for den store viltbestanden i vårt område.

På bakgrunn av gjentatte faderer i Blix tunnelen, Moss og Levanger, håper vi at de bevilgende myndigheter vil stille store spørsmålsteget ved dette prosjektet

Kråkstad 15/10-2025
Torunn Høyum
Per Kristian Høyum

From: "Vestveien 46 Vestveien 46" <vestveien46post@outlook.com>
Sent: Wed, 15 Oct 2025 11:35:52 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "Eilif Ervik" <eilif@ervikas.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje

I forbindelse med ny avgrening av Østre linje ved område Ski Stasjon ønsker vi som nabo til ny linje (Vestveien 46, Ski.) å presisere følgende:

1. At Bane Nor må forholde seg til de Kommunale retningslinjer for tettstedet Ski når det gjelder støy (T-1442). Dette presiseres på grunn av at både antall tog og høyere hastighet i området er beskrevet.
2. At Bane Nor gjør tiltak som justerer for endret støy bilde i vårt område. Dette være seg bygningsmessig eller annen avdemping av forverret støy.

Vi forventer å bli orientert om endringer vedrørende ny forgrening som gjelder vårt område d.v.s. nord for dagen tunell (Ski stasjonsområde)

For Sameie Vestveien 46 ,
Jan Aandal
Styremedlem

From: "John Ivar Bjoner" <johnivarbjoner@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 21:28:07 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "jan.erik@bjoner.no" <jan.erik@bjoner.no>; "helga@bjoner.no" <helga@bjoner.no>; "Kristin Våge" <kristinvaage@gmail.com>
Subject: «202316532 Ny avgrening Østre linje».
Attachments: Behovet for ny avkjøring Østre linje.pdf, Høringsinnspill_2025_Vang_Gard.pdf, 202316532 Ny avgrening Østre linje - Høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag - PDF.pdf

Hei.

Se vedlagt høringsinnspill fra grunneiere av Vang gård (gnr5 og bnr 1+2)

I tillegg legger jeg ved Østre linje Grunneierlags rapport og rapport fra Trafikkonsept ved Jon Hamre.

«202316532 Ny avgrening Østre linje».

Vennlig hilsen

John Ivar Bjoner
+47 995 85 911

Løkenveien 29 A
1408 Kråkstad

Høringsinnspill «202316532 Ny avgrening Østre linje»

Fra: John Ivar Bjoner og Kristin Våge (grunneiere Vang gård Nordre Follo (g.nr 5 br.1 og 2)
Helga og Jan Erik Bjoner (tidligere eiere/ nå beboere).

1	Høringspill vedrørende det overordende planforslaget.....	2
1.1	Primært standpunkt	2
1.2	Østre Linje Grunneierlag.....	3
1.3	KULA.....	3
1.4	Tap av matjord	4
1.5	Tap av verdifulle skogs- og friluftsområder	4
2	Høringsinnspill vedrørende planlagt inngrep Vang Gård, Nordre Follo.....	5
2.1	Sekundære innspill	5
2.2	Traséalternativer	5
2.3	Sterk negativ påvirkning av kulturlandskap og kulturarv i vårt område	5
2.4	Ny innkjøring /behov for å «snu» deler av tun og bygningsmasse	6
2.5	Heving av Løkenveien - fartsgrenser	6
2.6	Arrondering	7
2.7	Kvikkleire.....	7
2.8	Jordbruksdreneringer	8
2.9	Avløp fra kloakkrenseanlegg	8
2.10	Privat vannforsyning	8
2.11	Tap av matjord	9
2.11.1	Permanent tap av matjord	9
2.11.2	Midlertidig beslag av matjord.....	10
2.11.3	Flytting og midlertidig lagring av matjord	10
2.11.4	Tilbakeføring av eksisterende Østre Linje Trasé til jordbruksformål.....	10
2.12	Andre ulemper.....	11
2.13	Uavhengig kvalitetsvurdering (KS2).....	12
2.14	Forbehold om ytterligere krav	12
3	Vedlegg	13
3.1	Rapport /høringsdokumenter fra Østre Linje Grunneierlag	13
3.2	Område for kulvert/kryssingsmulighet nord/syd for planlagt bane	13
3.3	Tegning av tiltak for å redusere skjæringer:.....	13

1 Høringspill vedrørende det overordnede planforslaget

1.1 Primært standpunkt

Vårt primære standpunkt er at planforslaget må **avvises**.

- Behovet for ny avgrensning er **ikke dokumentert**, og videre bruk av dagens trasé (nullalternativet) er ikke reelt utredet.
- Etter vårt syn har de konkludert før utredningen (KVU) er gjort, og «såkalte uavhengige undersøkelser» av mulighets-rommet på Ski stasjon er fullstendig fraværende.

I dokumentet «Statlig reguleringsplan» Dok.nr UNA-00-A-20002 side 75 står det følgende om referansealternativet:

«Referansealternativet

Konsekvensene av tiltaket vurderes mot et referansealternativ (alt. 0). Referansealternativet (også kalt nullalternativet) er situasjonen som oppstår om tiltaket ikke blir gjennomført. Hensikten med dette er å sammenlikne situasjonen med og uten gjennomføring av prosjektet. Dette skal gi et grunnlag for å vurdere om det samfunnsøkonomisk sett er fornuftig å gjennomføre prosjektet. Referansealternativet tar utgangspunkt i året anlegget er planlagt ferdig bygd.

Referansealternativet:

- *tar utgangspunkt i dagens situasjon*
- *inkluderer ordinært vedlikehold*
- *inkluderer korrigerende vedlikehold (reparasjoner av feil, utskifting av ødelagte deler)*
- *inkluderer forebyggende vedlikehold (periodisk vedlikehold)*
- *inkluderer utskiftinger/fornyelse (nødvendige reinvesteringer, oppgraderinger) for å kunne fungere*
- *tar hensyn til andre vedtatte tiltak som er i gang eller har fått bevilgning*

I dette prosjektet er referansealternativet ganske likt dagens situasjon. Planområdet ligger for en stor del på arealer uten eksisterende infrastruktur»

Vår mening er at det som står skrevet om referansealternativet (nullalternativet) er meningsløst.

Bane NOR har bygd ny Ski stasjon og har i prosjektet med Blixtunellen ikke klart å samordne Østre Linjes påkobling til denne nord for stasjonen. Ski stasjon er bygd som opprinnelig planlagt. Da kommunene i Indre Østfold klaget over at deres reisende ikke fikk direkte tilgang til den nye tunellen pekte Bane NOR på en løsning sør for Ski stasjon. Det Bane NOR aldri har vurdert er å løse den nye utfordringen som dukket opp innenfor Ski stasjon, ved å gjøre ombyggingsarbeider på stasjonen og se på alternativ bruk av de seks sporene.

Bane NORs oppfatning av nullalternativet synes å være at Ski stasjon, slik den opprinnelig ble planlagt, ikke kan endres. Følgelig er deres svar at ny trasé må bygges. Sett opp i mot de konsekvensene dette tiltaket medfører mener vi det er et vesentlig misbruk av offentlige midler, som kunne vært benyttet til langt nyttigere samfunnsformål.

Vår påstand er at det hele er lite gjennomtenkt og det virker som det har gått prestisje i å avvise alternative og billigere løsninger.

Bane NOR skriver videre i sine plandokumenter: «Planbeskrivelse statlig reguleringsplan» side 16 pkt 1.3:

«Bane NOR har som mål i planleggingen og prosjekteringen av sine utbyggingsprosjekter å finne løsninger som medfører minst mulig negative konsekvenser for det ytre miljø.»

Jon Hamre (Trafikkonsept) har dokumentert overfor Bane NOR og Jernbanedirektoratet at det er mulig å unngå bygging av «ny planskilt påkobling» for Østre linje ved å bruke sporene på Ski stasjon på en annen måte enn opprinnelig planlagt. Vi mener ambisjonen forplikter Bane NOR til å utrede alle muligheter for å unngå å bygge et unødvendig samferdselsprosjekt.

Vi krever svart ut:

1) Står Bane NOR ved sin miljøambisjon?

Hvis svaret på spørsmålet over er «ja» mener vi at Bane NOR er forpliktet til å utrede alle muligheter som kan forhindre de konsekvenser og miljøskader som er listet nedenfor:

- Alvorlig miljøskade og sterk negativ påvirkning på landskapsbilde, kulturlandskap og kulturarv
- Tap av verdifulle matjordarealer
- Nydyrking i skog som kompensasjon svekker nasjonale jordreserver og fremtidig produksjonsevne, man ivaretar ikke kravet om arealnøytralitet
- Tap og fragmentering av viktige skog- og friluftsområder
- Påviste kvikkleireområder øker risiko for skred og eskalerende kostnader
- Store klimautslipp i byggefasen - 101.000 tonn Co2 ekvivalenter (L1).
- Unødvendig bruk av offentlige midler (minimum NOK 6 mrd) – Til sammenligning er vedlikeholdsetterslepet i norsk jernbane anslått til NOK 127 mrd.

2) Vil Bane NOR invitere Jon Hamre (Trafikkonsept) til å utrede sitt forslag i samarbeid med dere, slik at Bane NOR kan oppfylle sin egen miljøambisjon og spare samfunnet for unødvendig ressursbruk? Ref vårt pkt om Referanselternativet 1.1 ovenfor.

1.2 Østre Linje Grunneierlag

Som berørte grunneiere og beboere vil vi påpeke at vi fullt og helt stiller oss bak høringsinnspillet fra Østre Linje Grunneierlag og betrakter dette som del av vårt eget høringsinnspill. Se vedlegg 3.1.

1.3 KULA

Konsekvensene for landskapet mellom **Kråkstad kirkested og Ski middelalderkirke**, som av Riksantikvaren er klassifisert som et **kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA)**, blir **sterkt forringet**. En ny bane vil skjære på tvers gjennom området og etterlate et varig, skjemmende sår i kulturlandskapet.

Det fremstår som et paradoks at kommunen er tvunget til å håndheve dette regelverket strengt for selv mindre byggesaker i området, mens en statlig aktør kan sette de samme hensynene til side til tross for at det i dette tilfellet påvises store og uopprettelige skader i det kulturhistoriske landskapet.

I «**Temauredning landskapsbilde**» (Dok.nr. UNA-00-A-20009, s. 78) konkluderes det:

«Basert på kriterier for fastsettelse av konsekvens, vurderes tiltaket samlet sett å ha stor negativ konsekvens, uavhengig av alternativ.....»

Videre heter det i «**Temautredning kulturarv**» (Dok.nr. UNA-00-A-20006, s. 8):

«Samlet sett er ny avgrensning for Østre linje, både alternativ L0 og L1, vurdert å ha stor negativ konsekvens for kulturarv. L1 er vurdert til noe lavere konsekvens enn L0. Dette knyttes hovedsakelig til at senket linje gir lavere fyllinger og veibruer ved Vang og Nordre Frogner, innenfor delområde 3 og 5, med høyest verdi. Samlet gir L1 noe mindre negativ påvirkning i det kulturhistoriske landskapet enn L0, men ikke nok til at dette alternativet får endret samlet konsekvensgrad. Samlet konsekvensgrad for både L0 og L1 knyttes til direkte konflikt med automatisk fredete kulturminnelokaliteter og ny jernbanelinje i et autentisk og sammenhengende jordbrukslandskap.»

Det må også påpekes at Bane NOR i sitt planforslag **ikke har tegnet inn eller synliggjort i tilstrekkelig grad de høye viltgjerdene** som vil omkranse banen. Disse vil bli svært synlige og ytterligere forsterke inntrykket av barriere og inngrepet gjennom kulturlandskapet.

Vi er klar over at KULA som sådan ikke betyr fredning, men er et signal om at kulturmiljøverdiene skal vektlegges i plan- og byggesaker. Statusen skal ikke stoppe utvikling men styre den slik at verdiene ivaretas.

Dette er viktige punkter da planbeskrivelsene er et viktig beslutningsdokument for Kommunal og Distriktsdepartementet (KDD).

Vi krever svart ut:

- Hvordan kan Bane NOR mene at de ivaretar KULA verdiene når temautredningene viser at området vil bli «sterkt forringet» nær «ødelagt» i visse områder?
- Vi mener at Bane NOR ikke har strukket seg langt nok i å foreslå skadebegrensende tiltak ved f.eks å legge banen i størst mulig grad under bakken og krever dette utredet.
- Vi krever at Bane NOR korrigerer sin bildebruk i plandokumentene, som vi finner svært spekulative. Det er bevisst nedtonet hvordan tiltaket vil synes i kulturlandskapet. ved bl.a. ikke å tydeliggjøre de store skjæringene som blir nødvendige og hvordan siktlinjene i landskapet blir forringet ved bevisst valg av kameraretning.

1.4 Tap av matjord

Videre kommer tap av matjord med noe av landets beste yteevne i en periode da Norge absolutt bør heve sin selvforsyningsgrad. Stortinget har vedtatt at norsk matproduksjon skal økes, og tiltaket ødelegger noe av de bestytende landbruksområdene i Norge.

Bane NOR hevder at de har avtaler om nydyrking (i nåværende skogsområder) uten at dette vil kompensere fullt ut det som går tapt. En slik nydyrking vil i så fall gå utover den nasjonale matjordsreserven man har til rådighet.

Kravet til arealnøytralitet er følgelig ikke ivaretatt.

Det er også verdt å merke seg at store arealer i tillegg vil være ute av drift i en evt anleggsperiode, antagelig mer enn 5 år. Det er vanskelig å finne hvor store arealer dette dreier seg om i materialet som er lagt ut på høring.

1.5 Tap av verdifulle skogs- og friluftsområder

Det går i tillegg tapt verdifulle skogsområder som er trekkruter og oppholdsområder for vilt samt at friluftsområder i nærmiljøene blir forringet.

2 Høringsinnspill vedrørende planlagt inngrep Vang Gård, Nordre Follo.

2.1 Sekundære innspill

Hvis avgrensning likevel blir besluttet vil vi sekundært påpeke konsekvenser ved at planlagt avgrensning vil skjære tvers gjennom vår eiendom og skape behov for mange avbøtende tiltak.

2.2 Traséalternativer

Bane NOR har sett bort fra å legge ny trasé i kulvert/under bakken der dette er mulig. Av visuelle grunner vil vi ha banen så lavt som mulig i terrenget og **går i mangel av bedre løsninger** i så fall inn for det laveste alternativet (L1). Det vises forøvrig til vår kommentar under punkt 1.3. KULA hvor vi ønsker en lavere løsning med kulvert.

2.3 Sterk negativ påvirkning av kulturlandskap og kulturarv i vårt område

Våre områder som er preget av dyrket mark vil bli svært negativt påvirket, noe som også går frem av de dokumenter som er vedlagt planprosessen.

Fra rapporten «Temautredning landskapsbilde» Dok.nr UNA-00-A-20009 side 72-73, Omtale av Delområde 8 Frogner-Sigtun for alternativ L1:

«Ny avgrensning Østre linje: Ligger i hovedsak noe lavere enn dagens terreng. Forbi N. Frogner ligger tiltaket under terreng, og ca. 5,5 m lavere enn L0. Tiltaket krysser diagonalt gjennom landskapsrommet i skjæring/fylling mot Løkenveien. Omlegging av adkomstvei til gården Vang gjør at en viktig allé fjernes. Løkenveien heves på bru over sporene, men brua blir ca. 2,5 m lavere i terrenget enn i L0 og blir mindre synlig.

Nord for Sigtun går jernbanen omtrent på dagens terreng. Over Kråkstadelva har jernbanen samme høyde som i L0 og går i bru i begge alternativer. Sporenes rette linjeføring, skjæringen sør for Vang og fjerning av dagens allé opp til gården, brua for Løkenveien, samt tekniske installasjoner, vil være svært skjemmende fremmedelementer i landskapsrommet.

Jernbanelinjen vil skape en åpning i dagens vegetasjon ved Kråkstadveien/ Hagelund og skape en ny siktlinje øst-vest. Både Kråkstadveien og Løkenveien legges på bru over jernbanen, begge veiene ligger fint og naturlig i landskapet i dag, de nye bruene vil stikke noe opp over terrenget. Senking av vegbruene i L1 gjør at denne negative konsekvensen reduseres i forhold til L0.»

Delområdet er gitt stor verdi. Ny avgrensning Østre linje: Tiltaket er ikke forankret i landskapet, medfører en uheldig fragmentering og bryter i stor grad med landskapsbildets karakter. Tiltaket medfører en stor endring i landskapet og vil være svært skjemmende. Sterkt forringet.

Endring av landskapet som følge av vegbruer for Løkenveien og Kråkstadveien: Forringet.

Konsekvensvurdering: Stor verdi og sterkt forringet i påvirkning gir alvorlig miljøskade. Likt som alt. L0»



Krav til avbøtende tiltak: Vi mener at Bane NOR ikke har strukket seg langt nok for å avbøte de uopprettelige skadene de forårsaker i KULA landskapet og at det må finnes tiltak som ivaretar dette bedre.

Det skal være en forholdsmessighet mellom de ødeleggelser som inngrepet forårsaker og det som repareres/ avbøtes. Her **krever** vi at Bane NOR gjennomgår planen på nytt med fokus på å redusere skadevirkningene. Vi kan **ikke akseptere** at landskapet blir «sterkt forringet», **nær opp mot «ødelagt»** som vist i figur over.

Bane Nor har i samme rapport (Temautredning landskapsbilde) omtalt synligheten av tiltaket gjennom samme område som ovenfor. Her hevder de (side 67) at tiltaket vil «...være vanskelig å skjelne» fra Kråkstad kirke og viser en illustrasjon som ikke gjengir synsinntrykket korrekt. Dette stemmer ikke med det som Bane NOR selv konkluderer med i rapportene ovenfor. Vi mener at banen i høyeste grad vil synes bl.a. pga store skjæringer i terrenget og krever at det blir gitt korrekt informasjon om hvordan tiltaket kan se ut sett fra forskjellige vinkler. Vi har også funnet flere andre tilfeller av «forskjønning» fra Bane NORs side, antagelig for å dekke over de voldsomme inngrepene de planlegger å gjennomføre i det sårbare KULA-landskapet.

Vår utsikt fra gårdstunet og sydover mot Kråkstad kirke blir ødelagt. Dette er ikke omtalt i Bane NORs konsekvensutredninger. Vi krever at det dokumenteres hvordan tiltaket vil synes fra gårdstunet på Vang.

2.4 Ny innkjøring /behov for å «snu» deler av tun og bygningsmasse

Dagens allé/innkjøring til gården vil måtte flyttes til lenger nord på Løkenveien. Dette tiltaket er omtalt særskilt i «Temautredning landskapsbilde» Dok.nr UNA-00-A-20009 side 72-73.

Dagens innkjøring er orientert fra syd og mot fremsiden av gården, mens en planlagt ny innkjørsel vil bli orientert fra nord og til «baksiden» av gården. Dette forringer både det visuelle/estetiske inntrykket av gården ved innkjøring samt at det vil kreve avbøtende tiltak mht adkomst og for bygningsmassen som i dag er orientert ut fra dagens innkjøringsretning.

Flere bygninger må «snus» mot nord og ny gårds plass mot nord må etableres for å kunne ta i mot tyngre kjøretøy bl.a. for å redusere trafikk over og inn på gårdstunet.

Krav til avbøtende tiltak: For at vi som grunneiere skal komme skadesløse ut av denne situasjonen flagges det her at vi i tillegg til omgjøringskostnader krever kompensert tilgang til arkitekt og landskapsarkitekt for å planlegge hvordan tun, innkjørsel og bygningsmasse kan tilpasses både estetisk og praktisk etter inngrepene.

Vi krever også at alle reetableres på ny innkjørsel, men tr forbehold om at det vil komme ytterligere behov/krav senere i prosessen.

2.5 Heving av Løkenveien - fartsgrenser

Behovet for heving av Løkenveien vil gi økt trafikkstøy i området.

Det bør avklares med Fylkeskommunen om å få satt fartsgrensen tilbake til 60 km/t for å redusere trafikkstøy og for at broen kan planlegges enklere mht siktlinjer etc.

Lavere fartsgrense vil i tillegg gjøre veien tryggere i forhold til behovet for økt ferdsel med landbruksredskap.

2.6 Arrondering

Planlagt bane vil dele vår eiendom i to. Dette vil forverre arronderingen betydelig.

Jorder beliggende syd for planlagt bane vil bli vanskeligere tilgjengelig og få betydelig lengre transportvei til/fra skiftene. Behovet for transport på den tungt trafikkerte Løkenveien med landbruksredskap vil øke.

Banen er planlagt tvers gjennom det største, mest yterike og enklest tilgjengelige skiftet på gården. Jordet er i dag på ca 127 da sammenhengende.

For jordet nord for banen og ned til Løkenveien vil det som i dag er et sammenhengende jorde på 83 da, bli delt i to pga ny innkjøring til gården, mens det i andre enden vil bli avskåret av ny banetrase.

Krav om avbøtende tiltak:

- Etablere **kulvert med jord over, eller kryssingsmulighet** nær Løkenveien der hvor terrenget er på sitt høyeste for å forbinde den nordlige og sørlige delen av eiendommen uten å måtte kjøre ut på trafikkert vei (Se Vedlegg 1 – kart). Kulvert må være bred nok til at skurtresker kan komme over uten å ta av skjærebord.
- På samme jorde: **Fjerne dagens strømmaster og grave ny tilførselskabel for elektrisitet i bakken** for å kompensere for dårligere arrondering med etterfølgende urasjonelle driftsforhold grunnet oppstyking av tidligere sammenhengende dyrkingsarealer.
- Vi ber Bane NOR se på mulighetene for hvor mye de kan senke banen hvis man fraviker kravet om å ha passeringsmulighet for landbruksredskaper under broa mellom Sigtun og Vang. Hva har dette å si for banen som sådan mht til ytterligere senking av banen?
- Alternativ tilgang til arealet på Sigtun som ikke lenger blir tilgjengelig bør utredes om det kan nås fra naboeiendommer og inngå i et eventuelt jordskifte / kompensasjon.
- Vi ber om at Bane NOR tilrettelegger for tiltaksjordskifte slik at tapte arealer i traseen og avskårne arealer blir erstattet.

2.7 Kvikkleire

Det er påvist kvikkleire i området.

Fra ROS-analysen (dok.nr UNA-00-A-20004) side 11 står det følgende:

«Kart over løsmassene i området fra NGU viser at området hovedsakelig er dekket av tykt dekke av hav- og fjordavsetninger. Hele planområdet ligger under marin grense som innebærer potensiale for forekomst av kvikkleire eller sprøbruddmateriale. Det er registrert en tidligere hendelse (2002) med et flomskred med utglidning/ras av ballast på eksisterende Østre linje like utenfor planområdet ved Vang.

I forbindelse med prosjektet har det blitt utført grunnundersøkelser i flere omganger. Det er påvist at løsmassene varierer i mektighet fra 0 til mer enn 30 meter. Det er påtruffet kvikkleire i en rekke

borpunkter. Grunnforholdene må hensyntas spesielt ved etablering av brufundamenter, kulverter, skjæringer og fyllinger. Nye faresoner for kvikkleire er avgrenset gjennom prosjektet.»

Videre i samme rapport side 16 -Tabell 9:

«Det er påvist sensitive masser med sprøbruddsegenskaper i flere punkter rundt de planlagte tiltakene. Gjennom prosjektet er det avgrenset flere faresoner for kvikkleire. Ut fra kjente grunnforhold kan det ikke utelukkes at tiltak i og utenfor området kan utløse skred» (angitt med middels sannsynlighet).

Vi opplever at Bane NOR har lav tillit mht håndtering av kvikkleireområder (ref Moss og Levanger) og vi er bekymret for at dette vil skape problemer som forsinkelser i fremdrift, økte kostnader og i verste fall ukontrollerte utglidninger i vårt område.

ADVARSEL! Det er reell fare for at områder ned mot Engsbekken mellom Sigtun og Vang vil skli ut da vi opplevde tilløp til slike hendelser under graving av fangdam ca 2006 i forbindelse med MORSA-prosjektet.

2.8 Jordbruksdreneringer

Gårdens dreneringssystemer er av eldre karakter, men fungerer fortsatt. Det foreligger ikke grøftekart.

Krav om avbøtende tiltak:

- Med de massive inngrep som planlegges vil det kreves at de berørte skiftene blir grøftet om på nytt for å hindre fremtidige senskader fra anleggsperioden. Slike senskader vil være vanskelige å bevise har oppstått i anleggsperioden eller tidligere under planleggingsprosessen i form av prøveboringer. Med berørte skifter mener vi også der hvor det evt skal lagres jord for senere tilbakeføring/oppdyrking.
- Det går en viktig drensledning langs Løkenveien som drenerer vann fra både Søndre Løken og Vang og som har avløp gjennom Løkenveien og ned til Engsbekken. Denne vil bli avskåret av planlagt bane og må ivaretas og legges om.
- Når gammel jernbanetrasé blir tilbakeført til jordbruksformål må også dette arealet dreneres så det blir sammenheng i de nye skiftene som oppstår på hver side av gammel trasé

2.9 Avløp fra kloakkrenseanlegg

Gården har privat kloakkrenseanlegg hvor rensset avløpsvann går ut i gårdens dreneringssystem og ned til Engsbekken mellom Vang og Sigtun. Denne vil bli brutt av planlagt jernbanetrasé.

Krav om avbøtende tiltak: Utløpsrøret fra renseanlegget og ned til avløps-systemet der banen vil krysse må skiftes ut og graves på nytt.

Vi vil også påpeke at vi med tiltaket for fremtiden blir avstengt fra å grave offentlig kloakk i retning sydover mot Dalbo. Vi må ha mulighet til å møte fremtidige pålegg om å koble på offentlig kloakk og krever at det blir tilrettelagt for dette så det blir mulig å komme forbi jernbanetrasén ved et slikt påbud.

2.10 Privat vannforsyning

Gården har privat vannforsyning fra egen grunnvannsbrønn til alle 3 husstandene og til driftsbygningen. Dette er et oppkomme med støpt sementring rundt reservoaret. Brønnen er ikke spesielt dyp. Det er derfor stor fare for at denne vil bli negativt påvirket av de store endringene som skjer i terrenget, som graving, boring, sprengning samt masseforflytninger og kjøring til mellomagringsområder.

Negativ påvirkning kan være forurensning eller redusert kapasitet i vannforsyningen i form av lavere grunnvannsstand etter inngrepene.

Krav til avbøtende tiltak: Primært ønsker vi å beholde dagens private vannforsyning under forutsetning av at denne ikke blir forringet eller ødelagt.

For å sikre at vi for fremtiden kan ha mulighet til å koble oss på kommunal vanntilførsel ønsker vi at et mulig påkoblingspunkt blir etablert oppe på gården.

Nærmeste påkoblingspunkt er i Løkenveien 32. Vannledning må graves ned over jordet fra Løkenveien. Dette tiltaket kan samordnes med ny tilførselsledning av elektrisitet.

2.11 Tap av matjord

2.11.1 Permanent tap av matjord

Gårdens jordsmonn er klassifisert som «**Svært god jordkvalitet**» og «**god jordkvalitet**».

Banen er planlagt tvers gjennom det største, mest yterike og enklest tilgjengelige skiftet på gården. Jordet er i dag på ca 127 da sammenhengende. Dobbeltsporets bredde inklusiv behov for skjæringer der det er løsmasser vil medføre at mye areal unødvendig går tapt permanent. Dette kan avbøtes med tiltak som reduserer behovet for terrengskjæringer.

I tillegg vil planlagt bane fremtvinge behov for endret innkjørsel til Vang gård og Løkenveien 30.

For Vang gård planlegges det å flytte innkjørselen 3-400 meter nordover, med en lengre innkjørsel enn dagens og som må anlegges over dyrket mark. Ny innkjørsel vil også avskjære et jorde som i dag er sammenhengende på 83 dekar. Endret innkjøring vil medføre betydelig mer behov for løpende vedlikehold året rundt, herunder brøyting og strøing.

Ny innkjørsel til Løkenveien 30 er i tillegg planlagt over dyrket mark på vår eiendom og blir mer enn dobbelt så lang som i dag.

Krav om avbøtende tiltak:

Lage **støttemur over fjellskjæringer** der det er mulig for å redusere behovet for skjæringer innover jordene. Dette vil redusere tapt dyrkingsareal og vil redusere inntrykket av sår i kulturlandskapet. Se «Temautredning kulturarv» UNA-00-A-20006 side 10 vedr avbøtende tiltak i KULA-området:

- «Eksisterende terreng og vegetasjon i planområdet må i så stor grad som mulig søkes bevart. Tiltak må utformes på en måte som i minst mulig grad skjemmer kulturmiljøet, og som innordner seg miljøet på en god måte. Det må vurderes bruk av geoblokker med grønn visningsflate, som med stedegen vegetasjon, demper tiltakets påvirkning på omgivelsene enn tradisjonell skjæring, fylling og murer. Dette er tiltak som demper tiltakets samlede inngrep i kulturmiljøet.

Mellom Nordre Frogner og Vang/Sigtun må skjæringer og fyllinger i størst mulig grad avgrenses for å dempe inngrepet/barrierevirkningen av ny Østre linje. Aktuelle tiltak kan være murer for å innsnevre ny jernbanetrasé. Dette viderefører mer jordbruksareal i det åpne kulturlandskapet. I beltet langs jernbanen på denne strekningen (skråninger og fyllinger), der det ikke kan dyrkes, må det utføres jevnlig vegetasjonsrydding for å unngå et skogsbelte som forsterker barrierevirkningen i det åpne jordbrukslandskapet. Det bør vurderes bruk av geoblokker med grønn visningsflate for å dempe tiltaket i forhold til omgivelsene.»

Det er laget rette støttemurer igjennom Skiraet ved Ski stasjon mot nord, hvor man har støpt rette vegger av betong. Vi tror at såret igjennom KULA landskapet vil bli mindre synlig om skjæringene elimineres og at jorden legges inntil murene. Se vedlegg 3.2.3 for eksempel.

Innløse Løkenveien 30 da dette vil redusere behovet for endret adkomstvei som er planlagt over dyrket mark på vår eiendom. Det må i tillegg antas at boverdien for denne eiendommen vil bli vesentlig redusert pga. nærhet til banen og svært tungvint innkjørsel (særlig vinterstid). En innløsning vil også muliggjøre at

arealet av boligtomten kan dyrkes opp. I tillegg kommer mulighet for makeskifte mellom Vang og Søndre Løken for det arealet som blir avskåret fra Søndre Løken slik at dette fortsatt kan bli dyrket.

2.11.2 Midlertidig beslag av matjord

I anleggsperioden (>5 år) vil store deler av vår eiendom være tatt ut av kornproduksjon. Dette pga behov for midlertidig lagring av matjord for senere tilbakeføring av dagens Østre Linje til dyrkingsområder.

Slik lagring og behov for anlegg av kjøreveier på dyrket mark antas å påvirke avlingsnivået negativt i mange år etter at det evt er tatt i bruk igjen.

Slik lagring vil også skape problemer for effektiv drift av de tilgjengelige arealene.

I tillegg vil det med stor sannsynlighet oppstå skader på dreneringssystemer, skader som ikke nødvendigvis kommer til syne umiddelbart

Arealer som ikke er i drift, eller jordranker må sprøytes regelmessig av Bane NOR for å holde ugras i sjakk.

Krav til avbøtende tiltak:

- Behov for å drenere områdene på nytt.
- Ekstra tilskudd til ugrasbekjempelse i årene etter tiltaket må også påregnes.

2.11.3 Flytting og midlertidig lagring av matjord

I matjordplan – del- 1, Dok.nr UNA-00-A-20015 side 27 pkt. 3.2. redegjøres det for prinsipper for avtaking og mellomlagring av matjord. Viktige prinsipper er bl.a. ikke å kjøre på jord med høyt vanninnhold og at det ikke skal flyttes jord der hvor det har vært mer enn 30 mm nedbør siste uke.

På papiret ser dette fornuftig ut. I praksis derimot har vi så langt i prosjektet (ved boreundersøkelser og arkeologiske undersøkelser) erfart at disse prinsippene ikke blir fulgt opp av Bane NOR. Det er vi som grunneiere som har måttet følge opp dette selv.

Bane NOR overlater dette uten å tenke mer på saken til entreprenørene som ønsker å utnytte kapasiteten på sine maskiner optimalt. Da er vår erfaring at de **ikke** tar slike hensyn, men fortsetter inntil vi som grunneiere griper inn.

Dette vil bli et gjentakende og økende problem om det blir utbygging, med mange forskjellige aktører å forholde seg til.

Vi krever at Bane NOR her endrer sine rutiner og tar ansvar for dette ved å styre entreprenørene i henhold til regelverket.

Krav til avbøtende tiltak: Ansette en nøytral ressurs (f.eks fra NIBIO) som utelukkende har som mandat å ivareta matjordas beste. I tillegg må denne ressursen ha myndighet til å beordre stans i aktiviteten inntil vær-situasjonen og jordtilstanden tilsier at de kan fortsette.

2.11.4 Tilbakeføring av eksisterende Østre Linje Trasé til jordbruksformål.

Fra Matjordplan – del- 1, Dok.nr UNA-00-A-20015 side 38 pkt. 6 står det følgende:

«Fjerning og oppdyrking av dagens Østre linje mellom Kråkstad stasjon og Ski stasjon er ikke en del av denne reguleringsplanen. I gjeldende kommuneplan for Nordre Follo er dagens Østre linje avsatt til formålet jernbane (kommuneplan for Nordre Follo 2019-2030, delplan Ski). Ved en oppdyrking av dagens jernbanelinje vil dermed disse arealene ikke være i tråd med formålet i gjeldende kommuneplan. Bane NOR ga i desember 2022 et innspill til rullering av kommuneplan for Nordre Follo, om at dagens jernbane vil vurderes tilbakeført til landbruk/natur. **Det antas at en**

eventuell endring av planformål vil gjennomføres som del av neste rullering av kommuneplanen [vår utheving]. Dagens Østre linje er regulert til LNF- område, mens Kråkstad stasjon inngår i Kråkstad tettsted nord datert 20.05.1987 (sist endret 22.06.2021).»

Videre i Rapporten «Temautredning naturressurser» side 23 står det følgende:

«Bane NOR vil vurdere muligheten for oppdyrking av dagens Østre linje i samarbeid med kommunene. Bane NOR vil utarbeide et faglig grunnlag for hvordan banestrekningen kan tilbakeføres til landbruk etter at ny avgrensning Østre linje er tatt i bruk.»

Videre står det i Planbeskrivelse statlig reguleringsplan (dok.nr. UNA-00-A-20002) side 77:

«Jernbanestrekning som skal nedlegges

Når ny avgrensning Østre linje etableres skal eksisterende Østre linje mellom Ski stasjon og Kråkstad stasjon nedlegges. Denne strekningen er i hovedsak ikke regulert særskilt, og er en del av den generelle reguleringen for landbruksområder i Nordre Follo kommune. Strekningen som er planlagt nedlagt er ikke formelt sett en del av foreliggende reguleringsplan, men det er en del av Bane NORs prosjekt, og planen har rekkefølgebestemmelse som sier at senest to år etter at ny jernbane er tatt i bruk skal all jernbaneteknisk infrastruktur på nedlagt bane være fjernet, og strekningen som antas aktuell for tilbakeføring til dyrka mark - fra Dynamitveien øst for Ski til nord for Kråkstad – planlegges tilbakeført i tråd med matjordplan for prosjektet. Nordre Follo kommune har signalisert at tilbakeføring til dyrka mark på denne strekningen kan gjøres på grunnlag av gjeldende planstatus»

Med slike forbehold risikerer vi at derler av våre arealer vil være ute av drift i 7-8 år ved normal gjennomføring, Ved forsinkelser, som ikke er usannsynlige risikerer vi at dette kan pågå i en 10 års periode.

Krav til avbøtende tiltak:

- Vi kan ikke akseptere at det er tvil om at evt gammel trasé skal tilbakeføres til landbruksformål. Tilbakeføring av gammel trasé til jordbruksformål må være en del av reguleringsplanen før videre behandling / godkjenning kan finne sted.
- Så snart ny trasé er tatt i bruk skal prosjektet med tilbakeføring av gml trasé påbegynnes, minimum for de av eiendommene som er berørt av ny jernbane.

2.12 Andre ulemper

Krav til avbøtende tiltak:

- Det er **3 bolighus** på gården som blir sterkt berørt og kan tenkes blir ubeboelige i perioder. Blir dette aktuelt må det godtgjøres for bolig andre steder.
- **Løkenveien 29 C** er utleid av grunneier. Byggeperioden blir en stor ulempe for beboer og det kan tenkes at de krever avslag i leie, eller ikke lenger ønsker å bebo huset. Vi krever at Bane NOR dekker eventuelle rabatter som må gis, eller dekker utleie av huset dersom leieboer sier opp under leieperioden og det ikke lar seg leie ut til samme vilkår som tidligere.
- **Lenger kjørevei:** Vi er aktive mennesker som bebor eiendommen og vil få betydelig lenger vei til Kråkstad i perioder hvor Løkenveien er stengt. I lengre perioder vil vi måtte kjøre rundt om Ski for å komme til Kråkstad. Dette kreves kompensert.
- **Støy:** Vi krever at det utredes en skikkelig støyplan i byggeperioden og at det gjennomføres avbøtende tiltak, støyskjerming, eller andre tiltak i perioden byggingen pågår.

- Vi vil også at det utredes hvilken støy som kan forventes fra jernbanen i drift. Dette må avklares før planen kan godkjennes.
- **Støv:** Vi antar at det i I anleggsperioden vil være mye avdrift av støv og vi vil derfor kreve at Bane NOR dekker kostnader til vasking av husfasader i løpet av og etter byggeperioden. Et annet moment som kommer inn er manglende mulighet til å få malt bygningene i denne perioden og utsatt vedlikehold må tas med i et slikt oppgjør.
- **Anleggstrafikk over gårdstun:** Vi vil ikke akseptere anleggstrafikk gjennom tunet. All ferdsel skal forgå på anleggsområdet og gårdstundet vil ikke være tilgjengelig for Bane NOR eller deres entreprenører før, under og etter anleggsperioden.
- Vi har siden høsten 2014 hatt dette prosjektet hengende over oss med de bekymringer, tidsforbruk og merarbeid som dette har medført. Bl.a. har vi selv stort sett måttet koordinere grunnbørere, arkeologer og planleggere med når arbeid skal utføres, hvor utstyr kan parkeres og oppfølging av arbeidet. Vi har opplevd masse ulemper som tar vår arbeidstid og hvor vi opplever at Bane NOR straks de får en underskrift ikke tar videre ansvar for gjennomføringen. Dette akseperer vi ikke lenger, men krever en kompetent koordineringsperson som er vårt eneste kontaktpunkt mot den store og uoversiktelige organisasjonen Bane NOR oppleves som.

2.13 Uavhengig kvalitetsvurdering (KS2).

Vår erfaring er at Bane NOR bruker konsulenter i alle sine prosjekter og vi føler oss ikke trygge på at det blir valgt konsulenter som er uavhengige nok til å vurdere Bane NORs prosjekter. Konsulentmiljøet i Norge er lite.

Vi ber KDD om å sikre at KS2 blir en uavhengig kvalitetsvurdering hvor prestisje og evt frykt for å miste fremtidige oppdrag til Bane NOR ikke blir førende.

2.14 Forbehold om ytterligere krav

Dette er vårt hørings svar til planbeskrivelsen. Vi er ikke profesjonelle aktører og tar forbehold om at det er andre krav/vurderinger som vil komme opp på et senere tidspunkt hvis det blir videre forhandlinger med Bane NOR.

Vi krever advokatbistand i alle møter med Bane NOR etter at planene evt er vedtatt. I tillegg landbruksfaglig assistanse, teknisk assistanse, bygningsfaglig assistanse og landskapsfaglig assistanse.

3 Vedlegg

3.1 Rapport /høringsdokumenter fra Østre Linje Grunneierlag

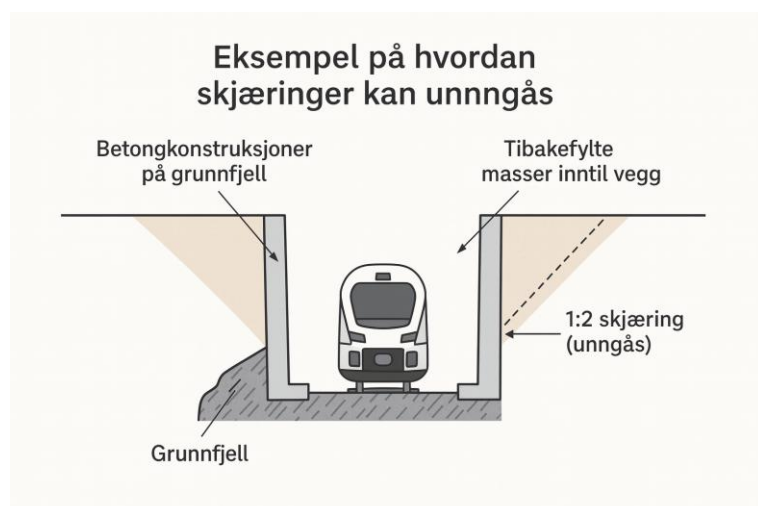
3.2 Område for kulvert/kryssingsmulighet nord/syd for planlagt bane

I kartet nedfor er det angitt omtrent hvor vi tenker at en kryssingskulvert mellom nord og syd på eiendommen kan anlegges:



3.3 Tegning av tiltak for å redusere skjæringer:

Det som er forsøkt vist i dette bildet er at man i stedet for skjæringer kan lage rette vegger av betong oppå grunnfjellet og deretter fylle inntill veggene med jord som man kan dyrke opp. Dette vil redusere skjæmmende skjæringer i de viktigste KULA områdene over jordet på Vang. Vi tror dette vil bli seende bedre ut enn skjæringene forslått av Bane NOR. Vi har ikke klart å vise betongkonstruksjonen på toppen av grunnfjellet, men poenget er å lage rette vegger som er litt høyere enn terrenget over.



From: "Carl-Stener Garder" <carl-stener@gggruppen.no>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 14:57:08 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Saksnr. 202316532
Attachments: Høringsuttalelse Nordre Halfstad 161025.docx

Saksnr. 202316532

Vedlagt er høringsuttalelse til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje.

Med vennlig hilsen
Carl-Stener Garder

HØRINGSUTTAELSE

Reguleringsplan «Ny avgrening Østre linje»

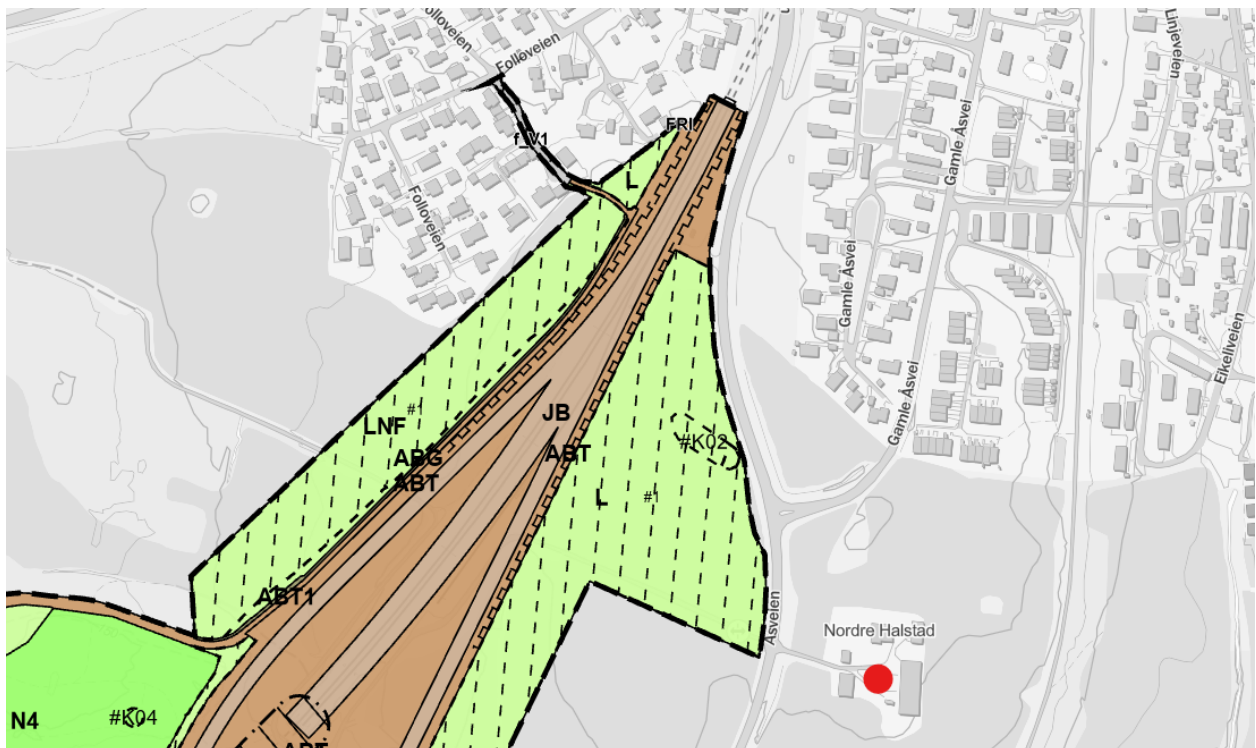
Saksnr. 202316532

Til
Bane NOR
Postboks 4350
2308 Hamar

Dato: 16.10.2025

Fra
Nordre Halfstad, gnr 138, bnr 2
v/Carl Stener Garder

Som grunneier av Nordre Halfstad, gnr 138, bnr 2 i Nordre Follo kommune er vi sterkt berørt av planforslaget. Under følger våre innspill til planarbeidet. Den relevante delen av planforslaget ses innenfor utsnitt av plankart i figur 1.



Figur 1. Utsnitt av plankart for relevant del av planforslaget. Gårdstun markert med rødt.

Reguleringsplankart

Plankartet viser jordteig mellom Åsveien og jernbanespor som LNF-formål med bestemmelsesområde #1 – midlertidig anlegg- og riggområde. Størrelsen på anleggsbeltet avviker fra øvrig del av planen på vår eiendom. Det fremkommer ikke av planen hva som er grunnen til dette avviket eller hva området er tenkt utnyttet til. Vi er positive til opparbeidelsen av arealet til riggområde, men ønsker en nærmere beskrivelse av planlagt bruk og grad av opparbeidelse. Planlagt bruk bør fremgå av planens bestemmelser.

Primært ønskes areal tatt i bruk til riggområde endret til byggeformål og ikke tilbakeført til landbruk. Bakgrunnen for dette er at vi tror en tilbakeføring til landbruk vil medføre sterkt reduserte avlinger i 30 år fremover.

Sekundært forutsettes det at tiltakshaver ved tilbakeføring til dyrka mark utarbeider en plan for

bevaring av jordkvalitet. Grunneier forbeholder seg retten til å kreve vurdering av planen fra ekstern jordfaglig kompetent person på tiltakshavers kostnad.

Planen skal som et minimum inneholde:

- Beskrivelse av arealene før tiltak (arealklasse, tilstand, drensssystem, avlingsnivå mm.)
- Beskrivelse av ønsket tilstand etter ferdigstilling
- Plan for transport av utstyr og masser
- Tiltak mot jordpakking, hensyn til jordstruktur
- Handtering av dyrkingsjord; matjordlag (A-sjikt) og B-sjikt
- Dreneringstiltak, plan for fremtidig dreneringssystem (prinsippskisse)

Oppranking av matjord innenfor det aktuelle området forutsettes å skje nærmest mulig jernbanesporet for å redusere transportvei fra riggplass til offentlig veinett for annen og mer intensiv aktivitet i anleggsperioden. Planlagt aktivitet vurderes å påvirke jordstruktur og fremtidige avlinger negativt og den landbruksmessige verdien av arealet vil være svært forringet etter gjennomført anleggsperiode.

F_V1

Planen legger opp til å erstatte eksisterende driftevei over jernbanetunnelen via offentlig vei – Åsveien og Folloveien (dels regulert som f_V1 i plankartet). Svingradius i Folloveien X f_V1 er kartmålt til 4 meter. Eksisterende kryss har ytterligere redusert svingkapasitet. Planen stiller ikke krav til opparbeidelse av f_V1 og formålsavgrensingen treffer ikke eksisterende kjørebane kant i Folloveien. Det bes om at opparbeidelsen av krysset sikres i rekkefølgebestemmelsene og at regulert veiareal er dimensjonert for sporingskurve for skurtresker med slepevogn for skjærebord.

Regulert veiformål f_V1 synes å ha varierende bredde styrt av eiendomsgrenser for den kommunale veieiendommen. Veinorm for Nordre Follo stiller imidlertid krav om at minimum reguleringsbredde for felles adkomstveier er 7,5 meter (10 meter for adkomstvei). Veibredde skal være 4 meter + skulder 0,25m = 4,5 meter. Det er uklart hvordan krav til overvannshåndtering/grøfter er planlagt innenfor formålet. Det forutsettes at planen forholder seg til kommunens veinorm og at veien opparbeides i henhold til denne.

I Norge er det visse typer kjøretøyregistreringer som begrenser bruken av kjøretøyet, inkludert at de kun kan brukes til å krysse offentlig vei og ikke kjøres langs den. Dette gjelder ofte for kjøretøy registrert som traktor, motorredskap eller terrengkjøretøy. Den planlagte løsningen tvinger frem bruk av offentlig kjørevei i landbruksdriften og reduserer bruksmuligheten for disse kjøretøyene på store deler av eiendommen. Konsekvensene bør fremkomme av planen og forutsettes verdivurdert i en avtale om erstatning.

Reguleringsbestemmelser

Rekkefølgebestemmelsene stiller krav om opparbeidelse av «Driftsveg ved Folloveien (vest for Vestre linje)» skal være ferdig opparbeidet senest to år etter at ny jernbane er tatt i bruk. Dette er ikke et premiss som aksepteres. Det må stilles krav i planens rekkefølgebestemmelser om at driftsveg vest for vestre linje skal være ferdig opparbeidet og åpnet før eksisterende driftsveg stenges for landbruksdrift.

From: "Svenn Håkon Haug" <svenn.haakon.haug@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 22:10:23 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: «202316532 Ny avgrening Østre linje»
Attachments: KMP141025 Høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag011025 (1) (1)_JE.docx

Vedrørende «202316532 Ny avgrening Østre linje».

Gnr./bnr.61/1 med adresse Trånåsveien 12, 1408 Kråkstad stiller seg bak høringsinnspillet fra Østre Linje Grunneierlag til planforslag Ny avgreining av Østre linje mellom Ski og Kråkstad stasjon.

Planforslaget vil ha store irreversible inngrep for kulturlandskapet i nærliggende område til Kråkstad Middelalderkirke. Et kulturlandskap av nasjonal verdi (KULA).

Planforslaget vil også rasere store gode matjord områder - dette er områder som absolutt bør bevares til fremtidige generasjoner.

Vedlagt ligger høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag.

Mvh
Svenn Håkon Haug

From: "Ragna og Håkon" <ragna.haakon@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 22:45:37 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Saksnr 202316532

Ang reguleringsplan for ny østre linje

Undertegnede har følgende merknader til reguleringsplanen til ny østre linje:

Det er tegnet inn en ny gårdsvei til skogen fra Nordre Kjølstad, den er lagt på dyrket mark hos Østre Kjølstad syd og vest for ny trasè. Vi synes det blir feil å legge en slik vei på dyrket mark, og ber om at den flyttes nordover på østsiden av trasèen og samkjøres med undergang/gjennomgang til skogen for Kjølstadhøgda.

Vi forpakter jorda til Halfstad søndre og trenger adkomst til deres jorde vest for vestre og ny østre linje. Grunnet store maskiner ønsker vi ikke adkomst via Folloveien pga trafikksikkerhet. Vi kan gjerne bruke den nye skogsveien Bane NOR har tegnet inn på vestsiden hos Nordre Kjølstad, men det forutsetter at veien har samme bredde og kvalitet som skogsveien vi har fra tunet og opp til flisplassen vår i Nylenna.

Hilsen
Ragna Kirkeby og Håkon Huseby

From: "Jan Ove Sørheim" <jaosoer@online.no>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 22:17:11 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Merknader til planforslag ny østre linje Saksnr.202316532
Attachments: Innspill til Østre linje oktober 2025.pdf

Hei,

Her er merknader til planforslag ny Østre linje, Saksnr.202316532.

Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim

Innspill til planforslag for ny avgreining Østre linje.

Saksnummer 202316532.

Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim

Nordre Kjølstad, Gnr/brn: 65/1. Ås kommune

Vi stiller oss fortsatt kritiske til påstått behov for Ny Østre linje mellom Kråkstad og Ski. Allerede i dag krysser toget over sporene og inn i Blixtunnellen. I følge rapporter fra jernbanetekniske fagfolk (Jon Hamre) er det mulig å forbedre kryssing av spor med litt ombygging på Ski stasjon. Viser til rapport av Jon Hamre som er vedlagt i høringsuttalelsene fra Østre Linje Grunneierlag. I tillegg til at alle tog skal bli mer punktlig bør det ikke være problem med sporkryssinger. De klarer det på Oslo S, der det er enda flere spor. Hvorfor ser dere ikke mer på denne løsningen? En ny trase Kråkstad – Ski vil ødelegge et flott kulturlandskap, ødelegge mye natur/skog og bygge ned dyrka mark. Ødeleggelsene lar seg ikke reparere!

Tilgang til gårdstun/jorder og skog

- Kulvert som er planlagt for vår gårdsvei må være minimum 4,5 m høy og minimum 5 m bred. Er dette ivare tatt?
- Tilgang til/fra gårdstun, skog og jorder blir ødelagt under anleggsperioden. Midlertidig vei til tunet ønskes i så kort periode som mulig, og må være dimensjonert for vogntog.
- Kritiske til at gårdsvei blir brukt som anleggsvei. Det bør heller lages en midlertidig anleggsvei på jordet, da dette uansett ikke blir mulig å dyrke i en evt. anleggsperiode. Da er det heller ingen grunn til at vi må ha omkjøringsvei, annet enn ved bygging av kulvert.
- Hvordan skal vi få adkomst til jordene/ skogen under anleggsperioden? Det må også lages nye adkomster til noen jorder etter at linja er ferdig.
- Området mellom dagens snuplass ved nordenden av låve og linja skal kunnes fylles ut, hvis behov, for større plass for enklere tilgang til tørkene, samt til lagringsplass.
- Område mellom stabbur og linje skal kunne brukes som vi ønsker.

Fv. 152 Ski-Ås, samt gang/sykkelvei

- Ser ikke nevnt noen steder om omkjøring/stengning av Fv.152 og gang/sykkelvei under anleggsperioden. Betyr dette at disse veiene er tilgjengelige gjennom hele anleggsperioden?

Støyskjerming/ visuellskjerming

- I anleggsfasen forventer vi at dere setter opp skjerming mot støy og støv inn mot gårdstunet.
- Etter at linja er tatt i bruk forutsetter vi nye støymålinger og vurdering av behov for støyreducerende tiltak og visuell skjerming.

Kompensasjon for tap av dyrka mark

- Som kompensasjon for tap av dyrka mark ønsker vi å dyrke opp skog som er igjen øst for linja nærmest Skjønhaugjordet. Her skal også matjorda fra egen gård brukes. Kan dette tas inn i planene?

Grunnforhold

- Vi er meget bekymret over kvikkleire i området der dere planlegger traseen. Hvordan skal dere gå frem for å unngå utløsning av jordskred? Og hvordan kan vi være sikre på at dere kan bygge i slike områder når vi ser hvordan det gikk i Levanger?
- Kan vibrasjoner fra tog via bropilarene påvirke grunnforholdene etter at banen er tatt i bruk?

Verning av skogsområde / etablering av vei rundt kolle

- Vi ser ingen grunn til at dere skal beslaglegge skog som er utenfor traseen. Dere planlegger også en vei i utkanten av samme område. Her er det allerede stiforbindelser for turgåere, så ny vei er unødvendig.
- Bane Nor vil ha tilgang til togtraseen via ny driftsveg til skogen fra Nordre Kjølstad.

Vilttråkk

- Vi er bekymret for viltet, da traseen går midt i vilttråkket ved Nordre Kjølstad. Har dere vurdert en viltgjennomgang mellom Nordre Kjølstad og Ski? Hva med dyr som forviller seg på feil side av sporet? De vil bli tvunget mot Ski sentrum.

Området mellom sporene

- Dette er et areal på ca. 90 daa. Det virker unødvendig at dette området skal hermetiseres. Hvorfor ikke gjerde inn begge sporene separat, lage en under/overgang så området kan være tilgjengelig for skogsdrift/rekreasjon?

Tilgang til skogen for bebyggere på Kjølstadhøyden

- Vi ber dere se på løsninger som ikke innebærer at de må gå gjennom tunet vårt. Jernbanen blir belastende og ødeleggende nok, om vi ikke også må ha tursti gjennom privat tun. Også pga. sikkerhet ved maskinkjøring.
- Mulig løsning kan være gjennom byggefeltet via ny vei til eksisterende skogsvei og over/undergang. Kan dette kombineres med en viltovergang?

Stiforbindelse Haglund og gangvei Holstad-Ski

- Vi stiller oss sterkt kritiske til en slik forbindelse gjennom dyrka mark. Her vil det bli konflikter mellom turgåere og jordbruksdrift; kjøring med store maskiner, bruk av plantevernmidler mm. Og sannsynlighet for forsøpling på jordene. I tillegg er det i strid med både Nordre Follo, Ås og Bane Nor sine visjoner om å bygge ned minst mulig matjord.

I dag er det allerede flere forbindelser fra Kråkstadveien gjennom byggefeltet rundt Eikeliveien/Linjeveien til gang/sykkelvei og videre til Folloveien som er inngangsport til Kjølstadskogen. Dette uten å måtte krysse den sterkt trafikkerte Fv. 152. Om Nordre Follo fortsatt ønsker en slik sti, bør den i hvert fall legges til egen kommune, og ikke i Ås.

Ås 16.10.2015

Merknader til planforslag

Saksnr 202316532. Ny avgrening Østre linje

Fra: Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen. Dato: 16.10.2025

Eiendom 65/20 (i Hensynssone bevaring kulturmiljø)

Visuell skjerming/støyskjerming

Ref Planbeskrivelsen «Bevaring kulturmiljø: Gårdstun på Nordre Kjølstad gård. Ny avgrening Østre linje har nærføring (dvs kommer svært nær), og påvirkning på gårdstunet skal begrenses mest mulig.»

Bolighus på eiendom 65/20 ligger inne på tunet til gården og vil få banen svært nær.

I et tidligere utkast av Planbeskrivelse statlig plan datert 04.03.2024 er det beskrevet «*Skjerming Nordre Kjølstad gård, Krav om skjerming mot gårdstunet langs ny avgrening Østfoldbanens Østre linje, som har nærføring til Nordre Kjølstad gård.*»

Selv om foreslått trasé er flyttet ca 20 meter lenger nord, vil togbane/togkjøring i 100 km/t fremdeles oppleves som svært invaderende/støyende for alle som bor på tunet. Ref Temautredning støy vil bolig 65/20 nærmest sporet ligge tett på gul støysone fra ny linje. I gul sone må det ifølge retningslinjene planlegges godt for å oppnå tilfredsstillende støyforhold.

Pr idag er støyskjermer etablert på begge sider av sporene i forkant av jernbanetunnelen inn mot Ski. Veggene på østsiden av sporene grenser mot et stort landbruksareal og det er betydelig større avstand til boligområdet langs FV 152, enn det vil kunne bli mellom jernbane og bolighus 65/20, samt gårdstun på Nordre Kjølstad. I planbeskrivelsen er det beskrevet hvordan disse skjermene skal rives og reetableres tilsvarende eksisterende skjermer.

Vi mener det fortsatt er god grunn til å vurdere en type visuell skjerming/støyskjerming for eiendom 65/20 og gårdstunet Nordre Kjølstad. Det forutsettes en videre dialog med Bane NOR dersom prosjektet blir gjennomført og man ser i praksis hvordan banen fremstår ift tunet/husene. Dette gjelder også dialog om skjermende tiltak i anleggsperioden.

Vibrasjoner og strukturlyd

Ref Temautredning støy Vibrasjoner og strukturlyd: «*Vibrasjoner er vurdert i eget notat av Brekke og Strand Akustikk AS, og det er her gjengitt konklusjonen fra vurderingene. Beregninger og målinger viser at vibrasjoner fra ny Østre linje i boliger i Nordre Kjølstad trolig vil tilfredsstillende grenseverdier for vibrasjoner gitt i NS 8176:2017, klasse C og anbefalte grenseverdier for strukturstøy.*»

Vi mener ordet «trolig» i denne konklusjonen ikke holder. Det forutsettes en videre dialog med Bane NOR om nye målinger/tiltak dersom prosjektet blir gjennomført og det viser seg i praksis at vibrasjoner/strukturlyd har innvirkning.

Beholde skog der det er mulig

Skogsområdet på 90 da mellom sporene i Kjølstadskogen skal ifølge Planbeskrivelsen fylles opp med enorme mengder løsmasser, nærmest til et fjell. Ser ikke ut som det er en alternativ plan for løsmassene for dermed å kunne beholde mest mulig av den levende skogen i dette store området. De negative konsekvensene grunnet transport av løsmasser må måles opp mot konsekvensene av tap av skogen. Reetablering av skog vil ta flere tiår.

Ved å beholde skogen, kan det bygges en undergang under hvert spor og beboerne i Kjølstadgrenda, både nåværende og nye (det planlegges flere boliger der) pluss andre turgåere, kan fortsatt få tilgang til nærskogen.

Krise for naturmangfold

Forholdene for spesielt elg og andre pattedyr i skogen ved Hagelund beskrives som særdeles kritiske både i anleggsfasen og flere tiår etter. Dette gjelder også Kjølstadskogen, der det observeres mye rådyr. Vanskelig å se hvordan dyrelivet skal kunne overleve under de forholdene «Temautredning naturmangfold» beskriver.

Konsekvensene er svært faglig formulert i utredningen; «viltkryssing opphører, anleggsgjerder, aktivitet fra maskiner og mennesker, reetablering av skog 20-40 år, inngrep særlig negativt, osv» Hva er den egentlige konsekvensen av stress, mangel på skjul, matmangel og lidelser som påføres dyrene? Det bør komme klarere frem hvordan man vurderer at bestander/arter flykter permanent fra området eller dør ut. Det står: «... det antas at viltet gradvis vil gjenoppta kryssing i området etter anleggsfasen – men da under dårligere forhold enn i idag.» Hva menes med «antas»?

Punkt 4.5.3 i «Temautredning naturmangfold» Elg og andre pattedyrarter

-Området gis «Stor verdi» - bør endres til «Svært stor verdi»

-Samme gjelder punkt 4.5.4. - bør endres fra «Stor betydning» til «Svært stor betydning»

Stor negativ konsekvens

Ref Planbeskrivelsen er samlet vurdering for Landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv, naturmangfold og naturressurser satt til «Stor negativ konsekvens». De enorme ødeleggelsene gjennom et område med store verdier i dyrka mark, kulturlandskap og oppdeling av gårdstun er ikke-reversible. Anleggsområdet anslått til ca 500 da vil over minst fem år medføre drastiske konsekvenser for dyreliv, natur og økosystemer som blir «meiet ned».

Det er viktigere enn noen gang å bevare natur og naturmangfold. Det er mange år siden planene for ny avgrensning Østre linje startet. Forutsetningene er totalt forandret; pandemi, verdenssituasjonen, klimakrisen osv. Det har aldri vært større fokus på beredskap og matsikkerhet enn nå. Det betyr nettopp å ta vare på den gode matjorda der den ligger naturlig og verne om landbruket som en bærebjelke i den nasjonale beredskapen.

Fjerne skogsområder for å ta imot matjord til etablering av dyrka mark = går ikke i null.

Vi forventer at Kommunal- og distriktsdepartementet i den videre behandlingen vektlegger de ikke-prissatte temaene mye høyere enn tidligere. Virker som det er på tide med en revurdering av hele dette prosjektets nytte, til 6+ milliarder kroner.

Kritikkverdig hvis Ski stasjon ikke er bygget for fremtiden

Det er fremdeles uforståelig at Bane NOR ikke utreder ny løsning for sporkryssinger på Ski stasjon. Man burde forvente at en ny og moderne togstasjon som Ski med 6 spor er bygget for fremtiden og kan tåle en kapasitetsøkning.

Til sammenligning har Oslo S hele 19 spor med en rekke kryssinger på sporplanen. Tog med avreise Oslo S, retning Blixtunnelen/Ski stasjon kan kjøre fra f eks spor 17, 10 eller 4.

Dersom ny avgrening Østre Linje-prosjektet viser seg å bli utsatt eller ikke gjennomført, skulle man tro det er avgjørende med en plan B. En plan på hvordan Ski stasjon tydeligvis må rustes opp for å takle flere avganger/kryssinger.

Vi stiller oss 100 % bak Høringsinnspillet fra Østre linje grunneierlag som også inneholder rapporten fra Jon Hamre (Trafikkonsept).

From: "Anette Bøen Sigtun" <anettebsigtun@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 13:28:29 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje
Attachments: Høringssvar Sigtun.docx

Hei

Sender vedlagt høringsinnspill til Prosjekt "Ny avgreining østre linje"

Mvh Anette Sigtun
Grunneier

Høringsinnspill - 202316532 Ny avgrening Østre linje

Fra: Anette Bøen Sigtun, grunneier på Sigtun gård Nordre Follo kommune (g/b.nr 6/1) ønsker jeg å gi innspill til plan for ny avgreining østre linje.

Primært standpunkt til planforslaget

Igjennom en lang planprosess har plangrunnlag, forutsetninger rundt behov og ulike løsninger blitt skissert og endret en rekke ganger. Det har vært gjennomført omfattende utredninger, men det ses ikke at Bane NOR har utredet og dokumentert et reelt null-pluss alternativ i tråd med Finansdepartementets veileder R- 109 og DFØs utredningsinnstruks. Dette har vært etterspurt fra oss grunneiere i flere omganger, men har til nå blitt lettvint avvist.

I et såpass omfattende samferdselsprosjekt, både i økonomisk kostnad, med mange negative konsekvenser for mennesker, natur og miljø og med mange usikkerheter, er det en klar forventning om at statlige planmyndigheter vender hver sten for å sikre at man faktisk trenger dette inngrepet. Det trengs solide vurderinger på om resterende behov til kapasitet og robusthet faktisk kan løses med langt enklere midler, innenfor eksisterende infrastruktur. Jeg som grunneier stiller meg derfor bak høringsinnspill gitt fra Østre linje grunneierlag, som viser til et konkret alternativt forslag skissert av ruteplanlegger Jon Hamre. Frem til Bane NOR kan dokumentere at Jon Hamre tar feil og utredningsinstrukser faktisk er fulgt, bør saken sendes tilbake til Kommunal – og distriktsdepartementet, avvises slik den ligger i dag og sørge for ny kvalitetssikring.

Sekundært standpunkt

Dersom planforslaget skal gjennomføres slik det ligger nå er alternativet som er lavest liggende i landskapet er å foretrekke av hensyn til støy og visuell verdi i kulturlandskapet. Det kan likevel være muligheter knyttet til å kunne senke linjeføringen ytterligere enn hva som skisseres i alternativ L1, hvis man bruker kulvertløsninger og vurderer tiltaksjordskifte som løsning for å sikre totalt sett best driftslogistikk for grunneiere i bygda. Jeg som grunneier stiller meg positiv til dette som en mulighet.

Vi vet mye om at det er ustabile grunnforhold med mye kvikkleire i området og vi har opplevd grunnbrudd tidligere i forbindelse med arbeid med elveløp. Med erfaringer som fra Levanger og Gjerdrum er der liv har gått tapt forventes det at Bane NOR

gjennomfører alle nødvendige sikkerhetstiltak for å sørge for at ikke noe liknende skjer igjen.

Respekt for matjorda

Vi har en offensiv jordvernstrategi både nasjonalt og regionalt for en grunn, vi har ingen matjord å tape. Dette prosjektet legges rett gjennom noe av Norges beste matjord, og da det kun kan dyrkes matkorn på 1 % av Norges arealer må matjordressursen hegnes om. Det innebærer en forventning om at planmyndighetene sørger at alle nødvendige grep tas for å sikre at minst mulig av denne ressursen går tapt og at behandlingen av matjord gjøres så skånsomt som overhodet mulig. Det kan innebære at enkelte prosesser tar lengere tid fordi man trenger eksempelvis å ta vær hensyn, men dette mener jeg er avgjørende at prioriteres i praksis. Det forventes derfor at Bane NOR sikrer internkontrollrutiner i alle ledd for å minimere risiko.

Det er positivt at Bane NOR legger inn tiltak som nydyrking og tilbakeføring av eksisterende linje til jordbruksformål. Dette må prioriteres raskest mulig. Tap av matjord må verdsettes og erstattes på en måte som gjenspeiler denne ressursens verdi. Samtidig mener jeg at det er helt feil å sette likhetstegn mellom dekar nydyrket og etablert matjord som har vært holdt i hevd gjennom århundrer. Jordas strukturer er komplekse og tid en vesentlig faktor knyttet til avlingspotensialet. NIBIO har kartlagt jordsmonnet i området og det er potensialet i nærliggende skogsområder, men man tar da altså av landets jordreserve, som skal kunne brødfø befolkningen i krisetider. Disse hensynene må veies opp når kompensierende tiltak vurderes.

Tiltak for å redusere belastning på grunneier i plan- og anleggsfasen

Igjennom planfasen har det vært mange runder med møter, planinnspill og ikke minst grunnundersøkelser. For oss som er direkte berørte innebærer det krevende følelser knyttet til uønskede endringer på vår eiendom. Vi ønsker oss ikke denne traseen, vi er ikke jernbaneeksperter på noe vis, dette er storsamfunnets behov som uheldigvis berører oss. Samtidig tror jeg alle grunneiere klarer å holde flere perspektiver samtidig. Hvis denne trassen er beviselig nødvendig å bygge, så forholder vi oss til det faktum.

I prosessen er det uansett viktig at jeg som grunneier opplever at vi blir respektert, at våre innspill blir hensyntatt og at det vi avtaler faktisk følges opp i praksis. Et eksempel er forslaget om at grunneier må bevise skadeomfang knyttet til grunnundersøkelser, det mener jeg er en uholdbar praksis. Områder som berøres av tungekjøretøy bør regnes som midlertidig erverv og erstattes deretter.

Alle tilkomstveier som skal benyttes i forarbeider og i anleggsfasen bør inngå i det som regnes som midlertidig erverv. Det samme gjelder dyrket mark som i praksis ikke vil være tilgjengelig for meg som grunneier i anleggsfasen. I mitt tilfelle gjelder dette bruk av private gårdsveier, parkeringsplasser og jordteig øst for dagens jernbanelinje, selv om den ligger utenfor anleggsbeltet. Det vil ikke være mulig for meg å komme til dette jordet som er avskåret av anleggsbeltet.

Det forventes at Bane NOR tar ansvar for at alle berørte jordteiger dreneres opp, både i områder som er direkte berørt av anleggstrafikk, ved tilbakeføring av gammel trase, men også med hensyn til hvordan inngrepet påvirker eksisterende drenering, inklusiv plassering av samledren.

I periodene hvor det er aktivitet praksis går det svært mye tid til kontakt med Bane NOR knyttet til avtaler og ikke minst kontakt med forskjellige underentreprenører. Det kommer mange spørsmål som løpende må besvares og det forventes at man som grunneier er smidig og tilgjengelig. Det kan for eksempel gjelde om man kan få lov å kjøre på ulike veier, parkere hengere, borerigger, anleggsbrakker mm. Denne administrasjonstiden eller plassutleie kompenseres ikke på noe vis. I tillegg erfares det at skriftlig avtaler brytes, for eksempel ved at det kjøres/graves eller borres på svært ugunstige værforhold. Dette fører til store kjøre og pakkeskader på jorden. Jeg har forståelse for at man ønsker å ferdigstille arbeider, men dersom dette ikke skal hensyntas i praksis virker det meningsløst at det inngår i avtalene.

Vi er blitt forespeilet store ulemper knyttet til støyende arbeider i perioder, også perioder hvor det kan være «ubeboelig» grunnet støy. Bane NOR har da sagt de vil kompensere ved å tilby hotellopphold. For meg som har barn som trenger faste rammer, dyr som skal ha tilsyn og leietakere som har leid på gitte vilkår blir dette vanskelig i praksis. Jeg forventer at man søker skjermende og kompenserende tiltak i utstrakt grad.

Mine krav til prosessen, som jeg ønsker at Bane NOR svarer ut er følgende:

- Hensynet til matjord må veie tungt og alle kompenserende tiltak må vurderes.
- Ta hensyn til et kulturlandskap av høy nasjonal verdi ved å sørge for lavest mulig linjeføring og visuell sjenanse
- Sørge for kompenserende tiltak for miljøutslipp, forurensing til bekkeløp, belastning på jord, dyreliv og arts mangfold
- Sørge for at grunneiere kompenseres for de faktiske tap og ulemper som vi påføres, som tap av grunn, slitasje på veier, skader på drenering, støyende arbeider, skitt og støv på hus og bygninger som følge av anleggsarbeid, potensielt tap eller bortfall av leieinntekter. Det er ikke her kostnadssluket i samferdselsprosjektene ligger.

- Erverv midlertidig og erstatt deretter områder som skal undersøkes og med det blir utilgjengelig for jordbruksformål. Ikke pålegg grunneiere arbeidet med å dokumentere skader dekar for dekar.
- I tillegg til å dekke juridisk bistand, vurder om man kan kompensere berørte grunneiere for administrasjonstid gjennom å frikjøp av ressurs til oppfølging. Jeg mener at det er ikke våre familier eller arbeidsgivere som skal være skadelidende for denne tidsbruken
- For min eiendom ønsker jeg at all anleggstrafikk skal gå utenom tunet der barn og dyr ferdes. Et forslag er å legge anleggsvei langs bekkeløp mellom Vang og Sigtun. Og sørge for at all anleggstrafikk loses dit hen
- Dersom argumentet for tilkomst til jordteig vest for ny linje er årsak til at linja forslås høyereliggende enn hva som teknisk er mulig, må Bane NOR skissere lavere løsning og vurdere tiltaksjordskifte som en mulighet

From: "Ekaterina Zankova" <zankovaek@gmail.com>
Sent: Thu, 16 Oct 2025 21:30:07 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "Sørgaard Knut" <Knut.Sorgaard@banenor.no>
Subject: Saksnr. 202316532 - Ny avgreining Østre linje
Attachments: Saksnr. 202316532 - Støytiltak forslag i Løkenveien.pdf

Hei,

Dette dokumentet inneholder forslag til tiltak for reduksjon av støy langs Løkenveien i forbindelse med *Ny avgreining Østre linje* prosjektet. Tiltakene som presenteres er drøftet i fellesskap med naboene, og det er enighet blant samtlige beboere om at de representerer hensiktsmessige og gjennomførbare løsninger. Dokumentet gjenspeiler dermed et samlet standpunkt fra beboerne i området som er omtalt i forslagene.

Når det gjelder tiltak knyttet til gangvei, er det uttrykt bred interesse fra hele Løkenveien. Flere beboere i nabolaget planlegger å sende inn egne henvendelser til kommunen om dette. Det anses derfor som hensiktsmessig å ta opp saken med kommune og/eller fylkeskommune, med tanke på å finne en varig løsning fremfor en midlertidig gangvei som kun gjelder i anleggsperioden for *Ny avgreining Østre linje* prosjektet.

Med vennlig hilsen,
Ekaterina Zankova
Løkenveien 16B, Kråkstad

Innspill vedrørende Ny avgrening Østre linje Østfoldbanen prosjektet

Vi som er bosatt langs Løkenveien ønsker med dette å uttrykke våre bekymringer knyttet til den forventede økningen i trafikk. Vi ber om at de forholdene som beskrives nedenfor blir vurdert nøye, og at nødvendige avbøtende tiltak iverksettes.

Støy

En markant økning i støybelastningen er uunngåelig ved økt tungtrafikk. Dette vil få vesentlige konsekvenser for bomiljøet. Flere boliger har soverom med vinduer direkte vendt mot Løkenveien, noe som gjør beboerne særlig utsatt. I Løkenveien 16A-16C er tre soverom plassert slik at de vender rett mot Løkenveien, og støyen treffer dermed direkte inn i disse rommene.

Det er en betydelig forskjell mellom fartsgrensene på 40 km/t og 80 km/t utenfor Løkenveien 16. Mange sjåfører overholder ikke gjeldende grense, og tunge kjøretøy passerer ofte fartshumper uten å redusere fart tilstrekkelig. Dette skaper kraftige smell når lasten forskyves, noe som skjer rett utenfor soveromsvinduene i Løkenveien 16A, hvor fartshumperen er plassert.

Fartshumpen utenfor Løkenveien 16A er den siste i retning Ski. Etter denne øker fartsgrensen fra 40 km/t til 80 km/t, og mange førere akselererer derfor kraftig rett etter humpen. Dette forsterker støyen fra tunge lastebiler og gjør belastningen ekstra stor for oss som bor her.

I tillegg kommer de generelle utfordringene ved en fem år lang prosjektperiode. Flere beboere arbeider hjemmefra i betydelig grad, andre er i foreldrepermisjon med små barn, og enkelte har skiftarbeid med behov for hvile på dagtid. Fem år med redusert nattesøvn og kontinuerlig støybelastning er en uforholdsmessig stor påkjenning, med potensielt alvorlige konsekvenser for både fysisk og mental helse.

Trafikksikkerhet

En økning i trafikkmengden vil forverre trafikksikkerheten i Løkenveien. Våre erfaringer viser at tunge kjøretøy sjelden reduserer farten tilstrekkelig før de passerer fartshumpene utenfor Løkenveien 16A. Selv om fartsgrensen på strekningen er 40 km/t, blir denne jevnlig overskredet, noe som skaper farlige situasjoner. Veien benyttes daglig av gående og syklende, herunder barn.

Det er ingen tilrettelagt gangvei langs Løkenveien. Den lille stien ved Løkenveien 10-12 er utilgjengelig vinterstid og kan derfor ikke anses som et reelt alternativ. Dette innebærer at myke trafikanter må ferdes direkte i kjørebane, noe som blir særlig risikabelt dersom både anleggstrafikken og en eventuell omdirigering av trafikk fra Kråkstadveien fører til ytterligere belastning. Beboere, inkludert skolebarn, er avhengige av trygg ferdsel til skole, kollektivknutepunkter og øvrige gjøremål.

Støv

Flere boliger har ventilasjonsinntak vendt mot Løkenveien. Vi er bekymret for at støv fra anleggstrafikk og transport av jordmasser vil forurense inneluften i våre boliger gjennom hele prosjektperioden. Dette vil påvirke både trivsel og helse.

Forslag til avbøtende tiltak

For å redusere de negative konsekvensene av trafikkøkningen ber vi om følgende:

- **Etablering av støyskjerm** langs Løkenveien 16, konstruert slik at den reduserer både støy og vibrasjoner.
- **Tiltak mot støvspredning**, slik at beboere ikke får inntransportert partikler via ventilasjonsanlegg.
- **Oppføring av trafikkspeil** som sikrer trygg ut- og innkjøring for beboere i Løkenveien 12–16.
- **Anleggelse av gangvei fra Løkenveien 16 til Stasjonsveien**, slik at gående og syklende får en trygg og helhetlig forbindelse til skole, togstasjon og bussholdeplass.

Vi anmoder om at disse forholdene tillegges vekt i den videre planleggingen, slik at bomiljøet langs Løkenveien ivaretas på en forsvarlig måte.

Tiltakene støttes av:

- Løkenveien 12
- Løkenveien 14
- Løkenveien 16A
- Løkenveien 16B
- Løkenveien 16C

From: "Bård Normann Andersen" <bard-n-a@online.no>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 11:01:51 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Cc: "John Ivar Bjoner" <johnivarbjoner@gmail.com>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje
Attachments: Innspill til planbehandling.pdf, 202316532 Ny avgrening Østre linje - Høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag - PDF.pdf

Vedlagt følger min høringsuttalelse med innspill til planbehandlingen av «Ny avgrening Østre linje".

Jeg ber om kvittering på at høringsuttalelsen er mottatt.

Jeg vedlegger også Østre Linje Grunneierlag sin uttalelse, da jeg stiller meg bak denne, og denne er å regne som gjeldene for undertegnede.

Med hilsen
Bård Normann Andersen
Kråkstadveien 98, 1408 Kråkstad
Mobil +47 918 07 303

Høringsuttalelse til planbehandling for;

«Ny avgrensning Østre linje Østfoldbanen» Planbeskrivelse statlig plan PlanID: NO3020_201903 (Nordre Follo kommune) / NO3021_329 (Ås kommune)

Følgende innspill sendes i forbindelse med høringen av den statlige planen. Innspillet gjelder primært konsekvenser og elementer knyttet til undertegnede eiendom; gården Frogner Mellom (sør for traseen), Kråkstadveien 98 i Nordre Follo og dertil hørende drift av gårdene Eng søndre og Sinnerud (nord for traseen). I tillegg vil jeg trekke frem enkelte forhold som gjelder generelt for områdene rundt.

Gården og gårdsdriften vår blir, i følge planbeskrivelsen, berørt på flere måter. Jeg ber om at følgende forhold hensyntas i den videre planleggingen, ved at Bane NOR tilrettelegger for tiltak og gjør endringer i reguleringsplanen:

1. Ny toglinje blir et livsverdi-reduserende element i landskapet rundt gården.

Konkret påpekes det at traseen bør legges så lavt som mulig i terrenget. Dette innebærer, for vår gård, at det bør legges en så lav som mulig bro over Engsbekken, med minst mulig fyllinger mot brokarene. Dette vil dempe inntrykket i terrenget (KULA) og det vil ta minst matjord fra gården. En lavere trase over Engsbekken muliggjør lavere linje vest for bekken (eventuelt med kulverter) ved tunet på Frogner Nord og i skogen ved Hagelunden. Det er ikke elgtrekk i dag å ta hensyn til i området der Engsbekken bro planlegges.

- a. **Jeg ber om at Bane NOR i fortsetningen planlegger med lavere bro (enn L1) over Engsbekken, og synliggjør de muligheter dette vil medføre for terrenget på begge sider av bekken. Dette inkludert kulverter og andre konstruksjoner.**

Terrenget mellom Hagelund og Kråkstad ligger til rette for mer «innpakking» av traseen ved bruk av kulverter og andre konstruksjoner for å bedre skjule banen gjennom KULA. Disse forhold er diskutert og bekreftet som mulig, ved befaring med jernbanekyndig konsulent, innleid av Bane NOR tidligere i prosjektet. I nåværende planbeskrivelse, med to traseforslag (L0 og L1), er et betydelig lavt alternativ, basert på disse muligheter, ikke beskrevet. Bane NOR sin konsulent bekreftet at det er muligheter for å få til dette, om det er vilje.

- b. **Jeg anmoder om at alternativer med lavere trase enn L1 og mer «innpakking» av traseen utredes, med kulverter under dyrket mark der det er fornuftig.**

En ny jernbanelinje tvers igjennom landskapet, på tvers av strøkretningen, vil være svært ødeleggende for nålevende og kommende generasjoner. KULA området forringes for alltid. Den varige ikke-økonomiske kostnaden for landskap, omgivelser og bosetting vil bli uforholdsmessig høy. Det er bemerkelsesverdig hvordan Bane NOR unngår å vise konsekvensene fullt ut i presentasjonsmaterialet. Det er åpenbart at manglende infrastruktur og direkte feilinformasjon er presentert for å gjøre traseen mest mulig «spiselig».

- c. **Jeg ber om at de «ikke-økonomiske» kostnadene må utredes og beskrives bedre og at en eventuell gevinst for reisende (Østre linje) presenteres i sammenheng med**

disse. Dette for å konkretisere eventuell samfunnsgevinst, sett opp imot de «ikke-økonomiske» konsekvensene for landskapsinngrepet.

- d. Jeg ber om at presentasjonene og illustrasjonene i fortsetningen korrigeres, med faktisk infrastruktur, slik at konsekvensene i landskapet tydeliggjøres og presenteres ærlig og redelig.
- e. Det må presenteres flere bilde-illustrasjoner som viser konsekvenser av landskapsinngrepene, sett fra flere lokasjoner.

2. Ny toglinje reduserer gårdens jordbruksareal, permanent. Og ny toglinje skjærer av deler av jordbruksarealet i nord-øst, slik at dette ikke blir tilgjengelig for praktisk drift for Frogner mellom.

Jeg ber om at Bane NOR tilrettelegger for tiltaksjordskifte slik at tapte arealer i traseen og avskårde arealer (i mitt tilfelle nord for traseen) kompenseres med «ny jord» tilsvarende det tapte arealet. Det vil trolig være behov for tillemping og justering av arealgrenser for flere av gårdene i traseområdet. Et felles tiltaksjordskifte, der flere gårder sees i sammenheng, vil kunne løse dette og gi mest mulig optimale grenser, arondering og driftsenheter når prosjektet er ferdig.

- a. **Bane NOR må ta initiativ til å starte tiltaksjordskifte i god tid før eller i forbindelse med erverv av arealer.**

3. Drensrør og avløp/samlegrøfter skjæres over.

Flere av gårdens samlegrøfter går «under» traseen. Før anleggsarbeidet med selve traseen kan starte, må grøftesystemet på nordre del av gården bygges om. Samlegrøfter for dreneringen skjæres over og denne må erstattes med ny trase som ikke «stenges» av prosjektet, slik at ikke jordbruksarealer settes unødig ut av drift i anleggsperioden og i etterfølgende driftsfase. Jeg ber om at Bane NOR presenterer en plan for dette.

- a. **Omlegging av grøftesystemet må skje før selve anleggsarbeidene på traseen starter.**

4. Trafikale driftsulemper og bekymringer for økt risiko i anleggsperioden.

Bane NOR ber om innspill på konsekvenser av skiftevis stengning av Kråkstadveien/Løkenveien.

Undertegnede driver landbrukseiendommer, nært innpå, på begge sider av traseen. Stengning av Kråkstadveien vil medføre store driftsulemper for landbruksdriften, med opp til 15 km (tur-retur) ekstra kjøring mellom driftssentret og driftsarealer. Størstedelen av driftsarealet ligger nord for traseen (gårdene Eng søndre og Sinnerud) og driftssentret (Frogner mellom) ligger sør for traseen. Det er også en ulempe og økt risiko for samfunnet, da maskiner, utstyr og avling må kjøres gjennom både Kråkstad og tidvis også gjennom Ski sentrum ved stengning.

- a. **Om Kråkstadveien stenges for allmenn ferdsel, må det legges til rette for at driftstrafikk mellom gårdene kan opprettholdes (anleggsvei over traseen).**

Kråkstadveien betjener all busstrafikk mellom Kråkstad og Ski. For myke trafikanter er veien eneste gang- og sykkelvei mellom Kråkstad og Ski. For oss som bor langs veien vil en stengning ha store konsekvenser.

- b. Det forventes at gangvei og kollektivtransport gjennom Kråkstadveien ivaretas gjennom hele prosjektet.**

Det vil generelt være ulemper og økt trafikal sikkerhetsrisiko for lokalmiljøet langs veiene ved skiftevis stengning. Ordinær biltrafikk vil med skiftevis stengning medføre «dobbel belastning» på henholdsvis Kråkstadveien og/eller Løkenveien. Dette i tillegg til den økte anleggstrafikk som prosjektet medfører. Både Kråkstadveien og Løkenveien er smale og dårlig dimensjonerte veier som ikke er egnet for stor økning i trafikk.

- c. Trafikksikkerheten ved stengning av Kråkstadveien/Løkenveien må utredes. Økt risiko er ikke å akseptere.**

Det er bekymringer knyttet til økt utrykningstid for nødetatene for oss som bor langs Kråkstadveien, dersom veien stenges. Også disse kjøretøyer må ha tilgang gjennom Kråkstadveien dersom veiene i perioder stenges for allmenn ferdsel.

- d. Det forventes at prosjektet ikke medfører økt utrykningstid for nødetatene.**

5. Bekymring for veikvaliteten på Kråkstadveien og påvirkning av tung anleggstrafikk.

Kråkstadveien er en «gammel bygdevei» som opprinnelig ikke er bygget for store belastninger. Veien går i dag stedvis i oppløsning, fordi forsterkningslag og bærelag ikke er dimensjonert og oppgradert med endret trafikkbelastning. Veien er ikke bygget for tung anleggstransport. Dette må tas inn i prosjektet og tilfredsstillende veikvalitet må være sikret når prosjektet er ferdig.

- a. Konsekvenser av anleggstransport-belastningen for Kråkstadveien må utredes og tiltak for opprettholdelse av veiens kvalitet må planlegges.**

6. Vilttrekket gjennom skogen ved Hagelunden er ikke tilstrekkelig ivaretatt i planbeskrivelsen.

Vilttrekket ligger mye lenger øst i terrenget gjennom skogen, enn skisserte bro/kulvert/viltovergang er planlagt. Elg har sitt hoved-krysningspunkt over Kråkstadveien mellom gårdstunene Frogner Nord og Eng. Og vilttrekket nor-syd i skogsbeltet mellom E18 og Kråkstadveien skjer i hovedsak på Nordre Follo -siden av kommunegrensen.

- a. Ved Østensjøveien må den planlagte kulvert breddes mot øst eller at en egen vilt-kulvert legges vesentlig lenger mot øst for å kunne betjene det området der vilttrekket faktisk går.**
b. «Omveien» under Østensjøbekken bru vest i traseen må forkastes.

Bane NOR sin tilnærming til prosjektet: Er det god nok argumentasjonen for prosjektet?

- 7. Grunneierlaget Østre Linje har for flere år siden presentert dokumentasjon (Rapport utarbeidet av jernbaneplanlegger Jon Hamre, Trafikkonsept) på at prosjektets opprinnelige målsetting kan nås med dagens trase (0-alternativet eller et 0-pluss-alternativ) med mindre tilpassninger på Ski stasjon. Bane NOR (ved prosjektsjef Lisa Wolme) bekreftet senest på informasjonsmøte i Ski i september 2025 at det ikke er kommet nye momenter i bestillingen av målet for prosjektet. I den opprinnelige bestillingen var målet for kapasitetsøkningen klart definert.**

Motivasjonen for ny bane mellom Ski og Kråkstad var i starten sterkt knyttet til Bane NOR sitt angivelige behov for togoppstillingsplasser sør for Ski. Denne del av prosjektet ble skrinlagt, da Bane NOR fant ut at det allikevel ikke var behov. Kan det være så, at det som er igjen av prosjektet «ny avgreining» heller ikke er forankret i et absolutt behov for ny trase, men at dette kan løses ved langt enklere midler med dagens trase?

I prosjektbeskrivelsen til Bane NOR (publisert 19. august 2025) er følgende tekst begrunnelsen for prosjektet: *«Dette gir mulighet for framtidig økning av antall tog fra Østre linje, som alle kan kjøre gjennom Blixtunnelen. Ny avgreining av Østre linje sør for Ski bidrar også til at kapasiteten for togtilbudet på Vestre linje og lokaltogstrekningen Oslo-Ski kan økes mer i framtiden.»*

En utbygging av ny avgreining vil utvilsomt bidra til muligheter for fremtidig økning av antall tog, men er det det som er bestilt? Hamres rapport viser at den opprinnelige bestillingen (antall avganger) kan oppnås med dagens trase og ved riktig ruteplanlegging, med eventuelle mindre tiltak på Ski stasjon. Dette har ikke Bane NOR dokumentert imøtegått, men avfeiet muntlig som «ikke riktig». Det er kjent at en eventuell kapasitetsøkning ut over det som er bestilt til prosjektet også vil være avhengig av svært store investeringer på andre deler av både Østre og Vestre linje. Hva er da hensikten med å gjennomføre «Ny avgreining Østre linje Østfoldbanen»? Det vil være en ubotelig tragedie om det i fremtiden kommer frem at det egentlig ikke var nødvendig å gjennomføre prosjektet. Planlegger Bane NOR nå en utbygging som ikke er forespurt, eventuelt hvorfor? Det kan se ut til at prosjektet «lever sitt eget liv», basert på utilstrekkelige sannheter og behov som ikke er en del av bestillingen.

- a. **Bane NOR anmodes om å utarbeide et 0+ alternativ, basert på mulighetene presentert av Hamre.**
- b. **Alternativt må Bane NOR dokumentere at Hamre sine løsninger er feil, når de beskriver at bestilt kapasitetsøkning er gjennomførbar med et 0+ alternativ.**

Høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag til planforslag «Ny avgreining av Østre linje»

Undertegnede stiller seg bak «Høringsinnspill fra Østre Linje Grunneierlag».

Kråkstad 17.10.2025

Høringsuttalelsen er sendt inn av
Bård N. Andersen
Frogner Mellom
Kråkstadveien 98
1408 Kråkstad

Høringsinnspill er sendt til postmottak@banenor.no med tittel «202316532 Ny avgreining Østre linje»

From: "Øistein Sletten Løvik" <oistein@oistein.org>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 17:28:59 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje

Støtter innspillene og uttalelsene til John Ivar Bjoner og Kristin Våge (grunneiere Vang gård Nordre Follo (g.nr 5 br.1 og 2)
Helga og Jan Erik Bjoner (tidligere eiere/ nå beboere).

I tillegg savner vi støyutredning for ferdig bygget prosjekt.

Videre utredning/regulering eller prosjektering av jernbane i område med kvikkleire må stanses i påvente av resultater fra prosjekter som SAFERCLAY.

Hilsen
Øistein Sletten Løvik
Gamle åsvei 71
1424 SKI

Høringssvar – Østfoldbanen (Ski) - (Sarpsborg) Østre linje, Ny avgreining Østre linje

Del 1:

1. Innledning

Innsendte høringssvar er på vegne av meg selv, beboer i Nordre Folle kommune, Vestveien 50A

Området jeg bor i er et vernet område og det eneste boligområdet i Vestveien som grenser mot jernbaneskinnene.

Nordre Finstad Gård, Vestveien 46 – 50 består av det opprinnelige gårdstunet til Nordre Finstad gård, med boliger i låve og grishus, kårbolig, stabbur og hovedhuset. I tillegg er det et nybygget leilighetsbygg. Totalt er det 27 boenheter i ulike størrelser. Det opprinnelige gårdstunet er vernet, slik at utemiljøet skal framstå som om det fortsatt er et gårdstun.

Beliggenheten av eiendommene er nært til togs Skinner og nærmeste nabo til Hensetting Ski. Bomiljøet er plassert sentralt i Ski.

2. Hovedsynspunkt

Forslaget til reguleringsplan for ny avgreining Østre linje bør ikke vedtas. Forslaget er mangelfullt og utelater konsekvensutredning av hvordan tiltaket vil påvirke Ski Sentrum, med spesielt fokus på bebyggelse langs toglinjen i Vestveien.

Videre er det mangelfullt at hensetting av tog og verksted er tatt ut av høringsforslaget uten at det foreligger konkrete planer når det gjelder hvordan hensetting skal løses ved økt trafikk. Vår bekymring er at tidligere planer om utbygging av hensetting i Ski vil tvinges fram, og at eneste årsak til at det ikke er inkludert i dette planforslaget er at det er enklere og rimeligere å få planforslaget gjennom uten hensetting.

Planforslaget framstår videre som mangelfullt når det gjelder utredning av støy. Det framkommer ikke hva som kan forventes av økt støy hele veien fram til Ski stasjon. Vi som i dag bor slik at togene fra Østre linje ikke passerer oss, vil få en økning av støy, men vi er ikke tatt med i vurderingen. Alle som bor i nærheten av en toglinje at godstog støyer vesentlig mer enn et passasjertog, men planforslagets utredning sier lite om framtidig togmiks og økt støy. Selv uten økning i antall tog fra dagens situasjon gjennom Ski Stasjon, så vil antall tog som passerer forbi Vestveien øke betydelig hvis dette planforslaget vedtas – og det uten at området er inkludert i de eventuelle støyvurderingene som er utført.

3. Begrunnelse og utdyping

Nordre Finstad gård er eneste boligområde langs jernbanen i Vestveien i Ski. Tunet på gården er vernet, og boligene er bygget spesielt for å ivareta et historisk boligmiljø. Hvis dette skal fortsette å være den idyllen det er i dag, så må reguleringsplaner i nærheten også ta ansvar for ivaretagelsen av det vernede området. Nærmeste nabo til det vernede tunet er Hensetting Ski og toglinjene på Vestre linje. Avstanden til toglinjen og hensettingsplassene er kun få meter fra bebyggelsen.

Min bekymring er hvis dette planforslaget vedtas, uten å inkludere planer for hensetting etter en gjennomføring av ny påkobling for østre linje, så vil det 1. bli økt støy fra eksisterende hensetting og 2. framtvinge en utbygging av eksisterende hensettingsområde til å dekke det økte behovet. I dagens situasjon er det 8 plasser på hensettingsområdet, mens tidligere utredninger har vurdert behovet vesentlig høyere og med større arealbruk (Bane Nor: Utredning Hensetting Østlandet – delrapport 3 – Analyse arealer Ski)

Ved dagens situasjon, så er støy fra togpasseringer innenfor akseptabelt nivå, mens støy fra hensettingen tidvis er mer belastende. Parkerte tog er ikke avskrudde tog, og det er tidvis mye støy fra et hensettingsområde. Dette er Bane Nor godt kjent med fra andre hensettingsområder. Viser også til vedtak om statlig reguleringsplan for Hensetting Moss, brev fra Kommunal- og distriktsdepartementet 22/1391 der nye hensettingsområdet er planlagt med støyskjermer: *«Det vil også bli satt opp støyskjermer for å dempe både eksisterende og framtidig støy fra jernbaneanlegget, i tillegg til vegetasjonsskjermer for å redusere påvirkning på landskapet.»* Så vidt det er å lese ut av plandokumentene, så er det ingen beboere så nærme Hensetting Moss som vårt bomiljø er plassert i forhold til Hensetting Ski.

Bomiljøet er i dag ikke utsyrt med støyskjermer eller andre støyreducerende tiltak.

Målet med planforslaget er å øke togtrafikken. Det betyr at det vil bli økt trafikk på eksisterende toglinje forbi eiendommene i Vestveien. Boligeiendommene starter ved inngang/ utgang av tunnelen som går under FV 154 Åsveien. Togene fra østre linje passerer i dag ikke vår eiendom. Dette er ikke med i planforslaget, som derfor må sies å være mangelfullt.

Det understrekes at det er viktig å skille mellom det å bo nær en togskinne der det passerer 12 tog om dagen og der det passerer 12 tog i timer.

4. Konklusjon og anbefaling

Oppfatning er at planforslaget er mangelfullt utredet, og ber om at forslaget avvises og utbedres.

Videre er det ønskelig at avbøtende tiltak til støy inkluderes, dette vil for bomiljøet i Vestveien 46-50 være støyskjermer, hastighetsreduksjon, tidsbestemmelser om tog på

tomgang (kjøleanlegg om sommeren, kompressorer og oppvarming om vinteren) og flytting av hensettingsområdet ut av sentrumsområdet i Ski.

5. Avslutning

Jeg takker for muligheten til å kunne delta i høringen. Jeg ser absolutt den miljømessige fordelen ved å flytte mer transport over på skinner. Min oppfatning er likevel at ansvarlig instans, BaneNor, må bære kostnaden for de ulempene tog og hensetting kan påføre områder rundt trafikknutepunktene.

Ski, 17.10.2025
Trude Pettersen
Vestveien 50A
1423 Ski

From: "Edvard Thirud" <ethirud@gmail.com>
Sent: Fri, 17 Oct 2025 12:46:06 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: 202316532 Ny avgrening Østre linje

Østensjøveien

Vi som bor i Østensjøveien, ønsker å beholde dagens versjon av Østensjøveien. Det er viktig å bemerke seg at dette er en bomvei, som svært få hus bruker til gjennomkjøring. Per nå er det snakk om 8 husstander som benytter seg av denne veien, og det teoretisk maksimale antallet er 13 husstander. Grunneier ber derfor BN legge inn dette, da det som det sår i dag virker som dette er en vei som kan brukes som gjennomkjøring, og at det ikke kommer frem hvor få hus det faktisk er snakk om.

Å beholde dagens vei gir og viltet flere muligheter for å komme seg forbi jernbanen. De kan da enten gå under bruka, eller over viltovergangveien. Så vidt grunneier kan forså er det bedre for viltet

Nydyrking

Grunneier ønsker å forbedre/utvidet et av jordene som ligger langs traseen. En viktig forutsetning for at dette skal la seg løse på en god måte, er at Østensjøveien beholder dagens beliggenhet. Dette prosjektet kan eventuelt sees i sammenheng med en eventuell etablering av ny Østre linje, og bidra til at jordbruksregnskapet går bedre opp.

Grunneier ber derfor BN legge inn dette i vurderingen.

Overbygging

Dokumentene i saken viser at delen av ny Østre linje som passerer Hagelund/Haga området går rett gjennom en viltrase. Dette vil begrense en allerede presset overgang i meget stor grad. Her bør BN legge kulvert over store deler av banen, for å sikre viltet overgang. Om man ser på kartet, er dette en av de siste trekkene som er mulige å bruk, og landskapet muliggjør en kulvert uten store problemer. Dette vil og bidra til å beholde litt av turområdet som ellers vil deles i to av en enorm skjæring. Ser man på kartet er det utrolig lite turområde igjen. At man tilrettelegger for en sti over jordet er ikke det samme som skogsområdet.

Grunneier ber om at dette utredes.

Kvikkliere

Underveis i prosessen er det lokalisert flere store forekomster av kvikkleire. Dette er noe man leser om jevnlig i avisen, og det man da leser er om tilfeller der man ikke har klart å håndtere dette problemet. Ut fra mediebildet ser det ikke ut som BN har kontroll på dette, og det man leser av svar er lite tillitsvekkende.

Grunneier ber BN redegjøre for hvordan dette skal håndsetes, og hvilke garantier de legger frem. Sånn grunneier forstår dette, er det store mengder kvikkleiresom beveger seg i både i selve anleggsområdet, men og i området rundt. Dette har vel per dags dato ikke BN gjort tilstrekkelige analyser på. Det er også viktig å presisere at området grenser til bekker og en innsjø. På noen av stedene er det vel og noe høydeforskjell.

Dette gjelder ikke bare grunneiers eiendom.

I tillegg til sikkerhetsrisikoen, mener grunneier at kostnadene tilknyttet dette må inn i prosjektets rammer før prosjektet realiseres. Det virker åpenbart at disse forekomstene vil resultere i en høyere pris, og i et prosjekt som allerede viser liten/ingen samfunnsøkonomisk nytteverdi (se innspill fra Grunneierlaget langs østre linje) er dette viktige ting å få på bordet.

Erfaringene med Moss og Fredrikstad/Halden er etter hva grunneier kan se gode pekepinner på hvordan slike funn kan øke kostnader betraktelig.

Innspill fra grunneierlaget

Grunneier ber om at alle innspill som er sendt samlet fra grunneierlaget svares ut. Det er lite poeng i å gjenta dette også her, men om det er et behov for at noen av tingene må stilles på en annen måte ber jeg om skriftlig beskjed.

Mvh Edvard Thirud

From: "Tommy Are Grav" <tommyaregrav@gmail.com>
Sent: Sat, 18 Oct 2025 18:15:10 +0200
To: "Postmottak Bane NOR SF" <postmottak@banenor.no>
Subject: Høringssvar – Østre linje, ny trasé i Ski

Høringssvar – Østre linje, ny trasé i Ski

Vi viser til planene om ny trasé for Østre linje i Ski, og ønsker med dette å komme med innspill på vegne av beboerne på Nordre Finstad gård.

På Nordre Finstad gård finnes det 27 boenheter som vil bli direkte berørt av endringene knyttet til ny trasé. I tillegg er det besluttet å utvide oppstillingsplass for tog i umiddelbar nærhet til disse boenhetene.

Allerede i dag opplever vi betydelig støyplager fra jernbanen, både fra togpasseringer i høy hastighet gjennom hele døgnet og fra aktivitet på oppstillingsplassen. Med den planlagte utbyggingen ser vi for oss en ytterligere økning i frekvens og intensitet av denne støyen, noe som vil ha negativ innvirkning på bokvalitet, helse og trivsel for beboerne.

Vi ber derfor Bane NOR om å vurdere følgende tiltak:

1. Flytting av togoppstillingsplassen sør for tunnelen i Ski

Dette vil bidra til å redusere støybelastningen for beboerne på Nordre Finstad gård og ivareta hensynet til bomiljøet i området.

2. Redusert hastighet på tog ved ankomst og avgang fra Ski stasjon

Lavere hastighet vil dempe støynivået betydelig, spesielt i de mest belastede tidspunktene på døgnet, og vil være et enkelt og effektivt tiltak for å bedre livskvaliteten for nærliggende beboere.

3. Etablering av støyskjerm mot Nordre Finstad gård

En fysisk støyskjerm vil kunne redusere både kontinuerlig og impulsiv støy fra togtrafikken og oppstillingsplassen, og er et viktig tiltak for å beskytte beboerne mot ytterligere belastning.

Vi håper Bane NOR tar dette innspillet med i den videre planleggingen og viser vilje til å finne løsninger som ivaretar både jernbanens behov og hensynet til lokalsamfunnet.

Med vennlig hilsen

For Styret for realsameiet i Nordre Finstad gård (NFG)

Tommy Grav

+4792262727

Høringsinnspill «202316532 Ny avgrening Østre linje»

Fra: Ellen og Harald Eckbo (grunneiere Søndre Løken gård Nordre Follo (g.nr.4 b.nr.1).
Kristian Prestrud (forpakter av Søndre Løken gård).

Generelle kommentarer til prosjektet Ny avgrening Østre linje.

Min tillit til BaneNor som planleggende og utførende myndighet av jernbaneprosjekter er dessverre meget liten.

Det har sin bakgrunn i følgende prosjekter:

Blixtunellen:

Meget store budsjettoverskridelser.

Store forsinkelser av prosjektet.

Feil valg av type kjøreledning i tunellen.

Ny jernbane Moss:

Meget store budsjettoverskridelser.

Store forsinkelser.

Total feilvurdering av grunnforhold/kvikkleire.

Kvikkleireras Levanger:

Feilvurdering av grunnforhold/kvikkleire.

Planlegging av Ny avgrening Østre linje:

BaneNor sin innleie av stadig nye konsulentselskaper under planleggingen tyder på liten kompetanse i BaneNor.

BaneNor må legge sin arroganse og selvgodhet til side, sette seg ned med Jon Hamre og gjennomføre hans løsning av Østre linjes påkobling på Blixtunellen på Ski stasjon.

Hverken Jernbanedirektoratet eller BaneNor har på en saklig og veldokumentert måte klart å motbevise at Hamres løsning er gjennomførbar.

Dette vil spare et veldig høyt verdsatt kulturlandskap(Kula klassifisert.)

Spare den beste matjord for kornproduksjon som det kun finnes 1% av i Norge.

Spare samfunnet for unødvendig bruk av milliarder på en jernbanebit som kan løses på Ski stasjon.

Store arealer blir båndlagt under anleggsperioden i størrelses omfang rundt 500-600 dekar som i den 5 års lange anleggsfasen ville kunne ha produsert ca. 2,5 millioner brød.

Høringsinnspill vedrørende planlagte inngrep Søndre Løken gård, Nordre Follo.

Kulturlandskap.

Prosjektet får veldig negativ innvirkning på kulturlandskapet.

BaneNor sin presentasjon av bro over Engsbekken med skjæringer er veldig bagatellisert. Illustrasjonen mot sør av bro mot Kråkstad kirke er ikke reell.

Det er heller ikke laget en illustrasjon fra Kråkstad kirkested hvor bro og skjæringer vil framstå som meget ødeleggende for kulturlandskapet som er Kula klassifisert

Alternativ L1 må velges for å gi minst mulig innvirkning på kulturlandskapet og minimere heving av Løkenveien.

Arrondering.

Mitt største sammenhengende areal på ca. 160 dekar vil ble delt.

Areal på sydsiden av traseen blir veldig tungdrevet.

Forslag til løsning:

BaneNor innløser Løkenveien 30. Dette vil kunne lette en makeløsning med Vang Gård for mer rasjonell drift.

Vann/Energibrønn.

Eiendommen har 2 borehull som leverer drikkevann. Ved forringelse av dagens kvalitet på dette vannet må BaneNor bekoste nye borehull.

Dette gjelder også energibrønn dersom dennes kapasitet blir forringet.

Drenering.

Området som skal permanent beslaglegges samt midlertidige beslag under anleggsperioden er systematisk grøftet.

BaneNor må bekoste ny grøfting av hele området som er benyttet.

Det er også flere samlegrøfter for vann til Engsbekken. Disse må det passes spesielt godt på under anleggsperioden.

Bro over Engsbekken.

Her må L1 alternativet også velges. BaneNor sin påstand om at elg får problemer med å krysse under bro er ikke reel. Elg beveger seg aldri i nord-syd retning, kun øst-vest i dette området.

Støy.

Heving av Løkenveien vil påføre vår eiendom mer støy. BaneNor må sørge for støydempende tiltak.

Tilbakeføring av eksisterende Østre linje til landbruk.

Dette må tas inn i reguleringsplanen og ikke bare være et ønske fra BaneNor.

Ulemper i anleggsperioden.

BaneNor må i anleggsperioden sørge for at det blir tatt størst mulig ansvar for de støy og støvplager som vi blir påført oss.

Merkostnader fra støv under anleggsvirksomheten, dekkes av BaneNor.

Kråkstad 15-10-2025.

Harald Eckbo.
Eier.

Ellen Eckbo.
Eier.

Kristian Prestrud.
Forpakter.