

Ny avgrening Østre linje Østfoldbanen

Oppsummering av og kommentarer til uttalelser ved offentlig ettersyn

PlanID: NO3020_201903 (Nordre Follo kommune) / NO3021_329 (Ås kommune)
20.03.2026



Illustrasjon forside: Ski stasjon

Foto: Lisa Steinnes Rø, Bane NOR

Bildet er retusjert

Østfoldbanen (Ski) - (Sarpsborg) Østre linje,

Ny avgrening Østre linje,

Oppsummering av og kommentarer til uttalelser ved offentlig ettersyn

02A	Rev. etter kommentarer fra Bane NOR	20.03.2026	SAR	TDN	MS
01A	Revisjon / oppdateringer	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, Oppsummering av og kommentarer til uttalelser ved offentlig ettersyn		Antall sider:			
		103			
		Produsent:	Asplan Viak AS		
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnr.: 900078		Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell: 00					
Planfase: Detaljplan		UNA-00-A- 20026		02A	
Saksnr: N/A					
		FDV-dokument-/tegningsnummer:		FDV-rev.:	
		NA		NA	

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	BAKGRUNN	4
2	TEMATISK SAMMENDRAG AV UTTALELSER VED OFFENTLIG ETTERSYN	5
2.1	HOVEDTREKK I UTTALELSENE	5
2.2	INNSPILL TIL VALG AV REGULERINGSALTERNATIVER	6
2.3	OM BEHOVET FOR NY AVGRENING ØSTRE LINJE / FORSLAG TIL HELT ANDRE LØSNINGER	7
2.4	FORSLAG TIL ENDRINGER I TILTAKET / ALTERNATIVE LØSNINGER	10
2.5	LANDSKAP / KULTURMILJØ	12
2.6	FRILUFTSLIV	20
2.7	NATURMANGFOLD OG VILT TREKK/FAUNAPASSASJE	21
2.8	VANNMILJØ	24
2.9	KULTURARV	26
2.10	LANDBRUK	26
2.11	STØY	28
2.12	GRUNNFORHOLD, FLOM OG SKRED (RISIKO OG SÅRBARHET)	31
2.13	KLIMA	33
2.14	ANLEGGSGJENNOMFØRING	34
2.15	FJERNING AV EKSISTERENDE ØSTRE LINJE, NY AREALBRUK M.M.	39
2.16	OVERSIKT OVER INNSPILL TIL PLANKART, BESTEMMELSER ELLER PLANBESKRIVELSE	40
3	UTTALELSER VED OFFENTLIG ETTERSYN - OPPSUMMERING OG KOMMENTARER	44
3.1	LISTE OVER MOTTATTE UTTALELSER	44
3.2	OPPSUMMERING AV OG KOMMENTARER TIL HVER ENKELT UTTALELSE	45
3.2.1	<i>Myndigheter</i>	45
	Mattilsynet	45
	Indre Østfold kommune	45
	Direktoratet for mineralforvaltning	46
	Indre Østfold regionråd	47
	Nordre Follo kommune	48
	Norges vassdrags- og energidirektorat	53
	Østfold fylkeskommune	55
	Statens vegvesen	55
	Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus	56
	Akershus fylkeskommune	59
	Akershus fylkeskommune (automatisk fredete kulturminner) / Kulturhistorisk museum	65
	Ås kommune	69
3.2.2	<i>Organisasjoner, lag og foreninger</i>	74
	PURA, vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget	74
	Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo	75
	Finstadgrenda vel	76
	Naturvernforbundet i Nordre Follo	77
	Tandbergløkka vel	78
	Kjølstadhaugen velforening	79
	Nordre Follo turlag	81
	Østre linje grunneierlag, inkl. notat fra Trafikkonsept/Jon Hamre	81
	Ås Venstre	83
	Naturvernforbundet i Ås	84
	BirdLife Norge avd. Oslo og Akershus	85
3.2.3	<i>Private</i>	86
	Frode Heggedal	86
	Hans Ole Hillestad Dørdal	87
	Jonny Fauske	87
	Jon Hamre	88
	Höegh Eiendom pva. grunneiere innenfor områderegulering Ellingsrudgrenda	90
	Knut Frogner, Nordre Frogner gård	90
	Per Arild Kvist, Nordre Finstad gård	91
	Georg Stub	91
	Eikeljordet Parsellen boligsameie	92
	Per Kristian og Torunn Høyum	93
	Sameiet Vestveien 46	93
	John Ivar Bjøner pva. grunneiere Vang gård	93
	Carl-Stener Garder, Nordre Halstad gård	95
	Svenn Håkon Haug	96
	Ragna Kirkeby og Håkon Huseby, Østre Kjølstad gård	97

Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim, Nordre Kjølstad gård	97
Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen	98
Anette Sigtun, Sigtun gård	99
Ekaterina Zankova pva. Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C.....	100
Bård N. Andersen, Midtre Frogner gård	100
Øistein Sletten Løvik.....	101
Trude Pettersen.....	101
Edvard Thirud	102
Tommy Grav pva. realsameiet Nordre Finstad gård	102
Ellen og Harald Eckbo & Kristian Prestrud, Søndre Løken gård	103

1 BAKGRUNN

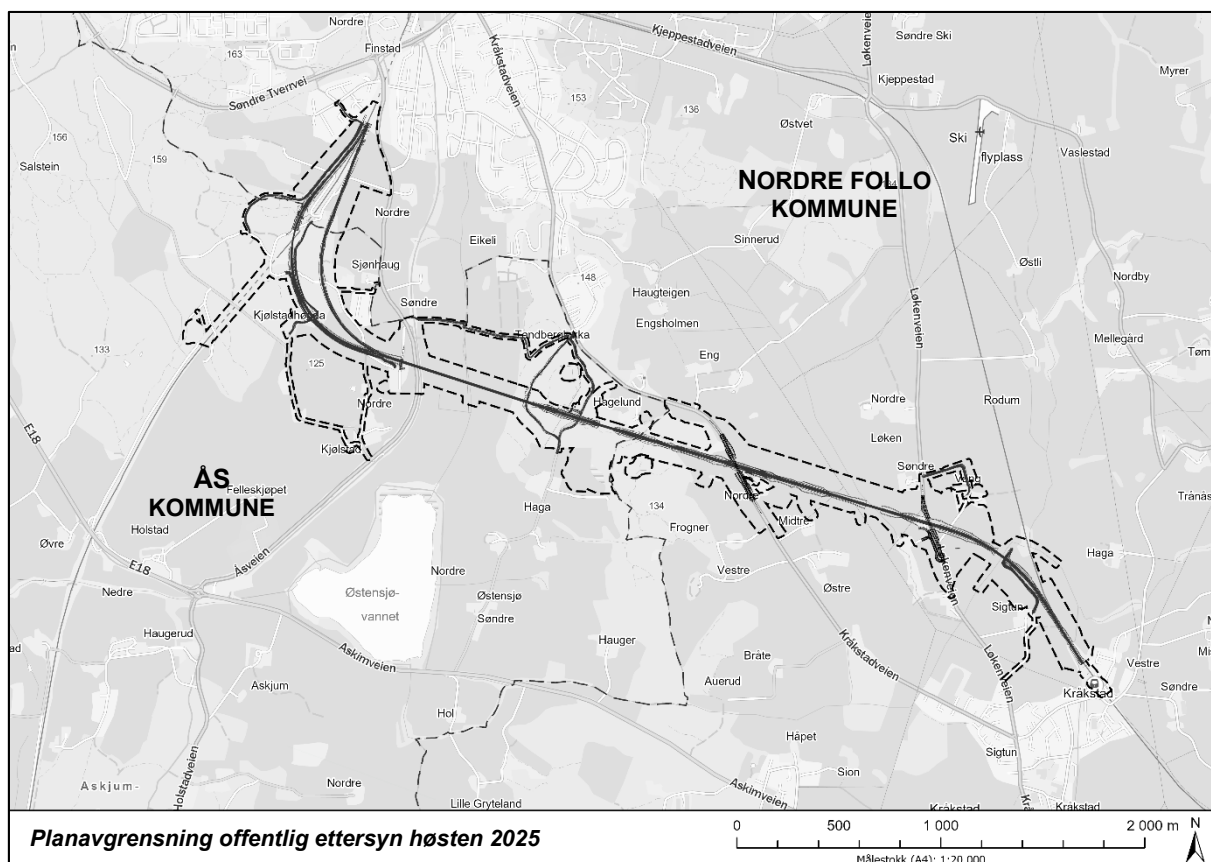
Bane NOR har utarbeidet forslag til reguleringsplan for ny avgrensning Østre linje på Østfoldbanen. Det foreslåtte tiltaket berører to kommuner; Nordre Follo kommune og Ås kommune.

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram ble gjennomført i 2019, etter forutgående behandling av planinitiativ i kommunene. På bakgrunn av en avklaringsprosess ble det besluttet 2. november 2020 at planarbeidet skal gjennomføres som statlig reguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 6-4, med Kommunal- og distriktsdepartementet som planmyndighet. Planprogrammet ble fastsatt 10. juni 2021.

Høringsperioden for reguleringsplanen var 8 uker, fra 22. august og med høringsfrist 17. oktober 2025. Offentlig ettersyn ble annonsert i Ås avis 21.08.2025 og i Østlandets blad (ØB) 22.08.2025. Høringsbrev ble sendt til høringsinstanser og berørte grunneiere. Noen høringsinstanser ble gitt utsatt frist.

Ved kunngjøring om offentlig ettersyn ble det orientert om åpent informasjonsmøte, avholdt torsdag 18. september 2025 kl. 18 på Thon hotell i Ski. I tillegg ble det orientert om åpne kontordager samme sted i løpet av høringsperioden; mandag 22. september og torsdag 25. september, kl. 14-19.

Dette dokumentet oppsummerer innholdet i mottatte uttalelser, sammen med forslagsstillers kommentarer. Det er først et tematisk sammendrag (jf. kap. 2), deretter sammendrag/kommentarer for hver enkelt uttalelse (jf. kap. 3). Kopier med gjengivelse av uttalelsene i sin helhet er tilgjengelig i et eget samledokument.



Figur 1-1: Stiptet linje viser plangrense til reguleringsforslaget for ny avgrensning Østre linje, ved offentlig ettersyn høsten 2025. Heltrukne linjer innenfor plangrensen angir det foreslåtte infrastrukturtiltaket. Tynn stiptet linje viser kommunegrensen mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune.

2 TEMATISK SAMMENDRAG AV UTTALELSER VED OFFENTLIG ETTERSYN

Det er mottatt i alt 48 uttalelser ved offentlig ettersyn av reguleringsforslaget for ny avgrensing Østfoldbanens Østre linje. Dette kapittelet gir et sammendrag av sentrale tema i mottatte uttalelser, samt Bane NORs tematiske kommentarer.

2.1 Hovedtrekk i uttalelsene

Merknadene fra *Akershus fylkeskommune* og de berørte kommunene er positive til jernbane som miljøvennlig transporttilbud, men påpeker store konsekvenser for berørte omgivelser. Merknadene fra *Østfold fylkeskommune* og Østfold-kommunene støtter tiltaket, og uttrykker ønske om fortgang i gjennomføringen. Naturvernorganisasjoner er sterkt kritiske til konsekvensene av prosjektet. *Østre linje grunneierlag* ber om at det ikke går videre med planforslaget, og at det utarbeides et null-pluss-alternativ. Uttalelser fra velforeninger og private uttrykker bekymring for virkningene i anleggsperioden, og en del uttrykker støtte til uttalelsen fra Østre linje grunneierlag.

Fra merknadene:

- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus* mener det er svært positivt at prosjektet setter mål om netto null-tap av dyrka mark. Av hensyn til de nasjonale jordvernforingene ser Statsforvalteren helst at L1-alternativet velges, ettersom dette omdisponerer minst jordbruksareal.
- *Akershus fylkeskommune* understreker viktigheten av forbedret togtransport på Østlandet og er derfor positive til at 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. Planarbeidet vil imidlertid ha meget tunge og irreversible konsekvenser for planområdet, særlig med tanke på matproduksjon og kulturminner.
- *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.
- *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 viktig at det gjennomføres avbøtende og kompenserende tiltak som reduserer visuelle inngrep og barrierevirkninger.
- *Østfold fylkeskommune* og kommunene i indre Østfold støtter planforslaget (jf. uttalelser fra *Indre Østfold kommune* samt *Indre Østfold regionråd*, som representerer fire kommuner). De viser til prinsippvedtak om tiltaket i Stortinget i 2014, som fikk full oppslutning fra kommunene langs Østre linje. Gjennom realiseringen av planen vil man få full effekt av Follobanen, med et styrket togtilbud på både Vestre linje og Østre linje, og det vil øke kapasiteten på Ski stasjon. Tiltaket vurderes som et nødvendig første trinn for tilbudsforbedring på Østre linje. *Østfold fylkeskommune* mener at tiltaket innebærer utviklingsmuligheter og samfunnsgevinster særlig for Indre Østfold, men også for hele Østfoldsamfunnet. Uttalelsen fra *Indre Østfold regionråd* peker på at man fortsatt ikke er klare til å bygge drøyt 10 år etter stortingsvedtaket, og nå antydes ferdigstillelse i 2034. Regionrådet ber om at det ikke blir flere forsinkelser.
- *Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (LA21)* påpeker negative konsekvenser av tiltaket. Samtidig ser LA21 behov å utvikle kollektivtilbudet i regionen, ha et godt reisetilbud for innbyggerne og redusere klimaavtrykket.
- *Naturvernforbundet i Nordre Follo* viser til at jernbanetraséen er planlagt gjennom et område av stor verdi som kulturlandskap. Forholdet mellom landbruksinteresser og naturinteresser er allerede sårbart, og ytterligere inngrep her vil få uheldige virkninger. *Naturvernforbundet i Ås* ønsker at prosjektet skrinlegges eller utsettes i påvente av en overordnet plan for høyhastighets jernbane.
- *BirdLife Norge* anbefaler at tiltaket ikke bør gjennomføres fordi det har store negative virkninger for fugl, amfibier og pattedyr.
- *Østre linje grunneierlag* ber planmyndigheten om å ikke vedta planforslaget, og sende saken tilbake til Bane NOR for utredning av et null-pluss-alternativ med utgangspunkt i dagens seks spor på Ski stasjon. Grunneierlaget har som sekundært standpunkt - dersom prosjektet vedtas – at L1-alternativet eller lavere linjeføring velges.

- *Finstadgrenda vel* uttrykker forståelse for behovet for å styrke jernbanetilbudet i regionen, men forventer at utbyggingen tar hensyn til lokalmiljøet. Vellet har fokus på behov for støyskjerming, belastninger i anleggsperioden, anleggstrafikk og trafikksikkerhet, og natur- og miljøhensyn.
- *Tandberggløkka vel* er opptatt av å bevare naturen og naturlandskapet i størst mulig grad. Uttalelsen fra vellet har hovedfokus på forhold knyttet til anleggsperioden, og ber om at tiltakshaver gjør gode vurderinger i gjennomføringsfasen og viser nødvendig hensyn til nærmiljøet.
- *Kjølstadhaugen velforening* bemerker at planene om ny jernbanetrasé tett inntil boligområdet i betydelig grad vil endre bomiljøet. Velforeningen peker særlig på tilgang til friluftsområder, støy og visuelle virkninger, oppvekstvilkår for barn, og belastninger i anleggsperioden.

Forslagsstillers kommentarer til hovedtrekk i uttalelsene:

Hovedtrekk i uttalelsene tas til orientering. Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentarer under de tematiske sammendragene i påfølgende delkapitler, samt i kommentarer til de enkeltvise uttalelsene.

2.2 Innspill til valg av reguleringsalternativer

En klar overvekt av uttalelsene – av de som har uttrykt preferanser – anbefaler eller foretrekker alternativ L1 (senket linje) framfor alternativ L0 for jernbanen på strekningen Hagelund-Sigtun. Tilsvarende er det en klar overvekt som anbefaler alternativ B med viltovergang framfor alternativ A, med hensyn til faunapassasje og traséføring for lokalveien Østensjøveien.

Fra merknadene:

- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus* ser helst at L1-alternativet velges, ettersom dette omdisponerer mindre jordbruksareal enn L0-alternativet. Samtidig sier Statsforvalteren, ut fra hensynet til vannmiljø og kantvegetasjon, at alternativet med høy bru (L0) over Engsbekken vil være å foretrekke. Videre anbefaler Statsforvalteren alternativ B med viltovergang, av hensyn til viltet, men også fordi dette alternativet ikke fragmenterer nærskogområdet ved Hagelund i like stor grad som alt. A. Statsforvalteren peker på at en kombinasjon av alternativene L1 og A vil redusere krysningsmulighetene for vilt på Hagelund, og sannsynligvis utelukke dette ved Engsbekken. Statsforvalteren anbefaler derfor ikke denne kombinasjonen av alternativer.
- *Akershus fylkeskommune* finner det vanskelig å ta stilling til om alternativ L0 eller L1 er best for ivaretagelsen av KULA-området (kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse). Tiltaket vil uansett ha negative konsekvenser. Fylkeskommunen mener at alternativ B for faunapassasje over ny jernbane bør velges.
- *Kulturhistorisk museum* heller i retning av at linje L1 er å foretrekke framfor L0, ettersom L1 til en viss grad vil redusere den visuelle negative påvirkningen på kulturmiljøet rundt Kråkstad middelalderkirke.
- *Nordre Follo kommune* vurderer alternativ L1 med senket linje som det beste alternativet, samt at alternativ B med faunapassasje over jernbanesporet best ivaretar hensynet til et regionalt viktig vilttrekk.
- *Ås kommune* vurderer alternativ L1 (senket linje) som det mest hensiktsmessige alternativet, samt at alternativ B med faunapassasje over jernbanesporet best ivaretar hensynet til et regionalt viktig vilttrekk.
- *Østre linje grunneierlag* har som sekundært standpunkt - dersom prosjektet vedtas – at L1-alternativet, eller lavere linjeføring, velges.
- *Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (LA21)* anbefaler at alternativ L1, senket linje, blir valgt istedenfor alternativ L0.
- *Naturvernforbundet i Ås*: Alternativ L0 vurderes som bedre enn L1, fordi L0 gir betydelig mindre overskuddsmasser og fordi L0 har en høyere bru over Engsbekken der elg kan krysse under.
- *Tandberggløkka vel*: Støtter alternativ L1, som ligger lavest i terrenget, og alternativ B med viltovergang og Østensjøveien med dagens traséføring.
- *Edvard Thirud (Østensjøveien)*: Beboerne i Østensjøveien ønsker å beholde dagens trasé for Østensjøveien (dvs. anbefaling om alt. B for viltkryssing/Østensjøveien).

Forslagsstillers kommentarer til innspill til valg av reguleringsalternativer:

Merknadene med innspill til valg av reguleringsalternativer synes å være relativt entydige i å peke på valg av alternativ L1 (senket linje) for jernbanelinjen, og alternativ B med hensyn til faunapassasje

(viltovergang) og traséføring for lokalveien Østensjøveien. På bakgrunn av det samlede innholdet i de forskjellige uttalelsene er Bane NOR enig i denne vurderingen av hvilke alternativer som er de beste.

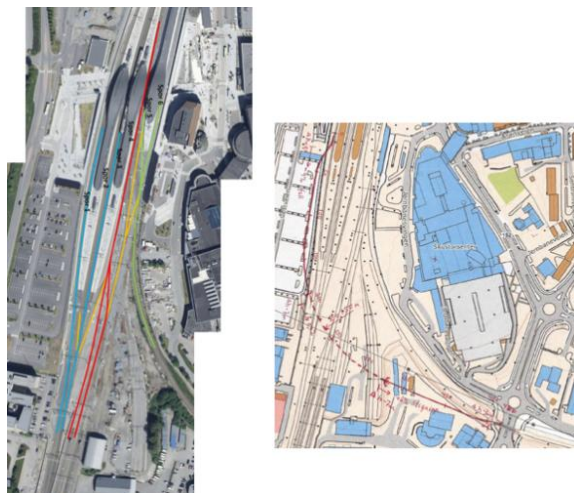
Bane NOR har ikke myndighet til å fatte valg om reguleringsalternativ, men vil fremme dette synet i den kommende dialogen med planmyndighet Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) om videre bearbeiding av planforslaget og prosess fram mot vedtaksbehandling.

2.3 Om behovet for ny avgrening Østre linje / forslag til helt andre løsninger

Relativt mange uttalelser stiller spørsmål ved behovet for tiltaket, og mener at det ikke er tilstrekkelig dokumentert. Noen uttalelser kommer også med innspill til helt andre løsninger.

Østre linje grunneierlag skriver at planforslaget medfører store miljøkonsekvenser med begrenset nytte. I sum gir ikke prosjektet effekt som kan forsvare den store investeringen. Det bes om en utredning av et null-pluss-alternativ, der kapasitet og robusthet søkes løst med driftsgrep på eksisterende infrastruktur. Grunneierlaget har innhentet en ekstern analyse fra *Trafikkonsept/Jon Hamre* for et driftsopplegg for Ski stasjon, som minimerer eller tar bort behovet for ny avgrening Østre linje, og som sikrer tilgang til Follobanen for indre Østfold.

I separat uttalelse fra *Jon Hamre* sies det at ny avgrening Østre linje ikke er nødvendig for å få to tog pr. time på grunnrute på Østre linje, og skriver at det er viktigere å investere i linjen øst for Kråkstad for å få økt kapasitet på Østre linje. *Hamre* mener at effekten av tiltaket er marginal, og at det kun gir bedre drift ved forsinkelser. *Hamre* foreslår i stedet en endring av spor-arrangementet på Ski stasjon.



Figur 2-1: Forslag til alternative konsepter på Ski stasjon. Til venstre; forslag fra Jon Hamre, til høyre; forslag fra Jonny Fauske.

Tilsvarende mener *Jonny Fauske* at det foreslåtte tiltaket ikke er nødvendig, og skisserer i stedet forslag til tiltak på Ski stasjon som antas å koste 1/10-del av kostnadsestimatet for ny avgrening Østre linje, og som *Fauske* vurderer å være enklere å bygge. Løsningen innebærer senking av Østre linjes sørgående spor under stasjonen, på tvers av sporområdet.

Georg Stub mener at det ikke bør gås videre med planforslaget for ny avgrening Østre linje. Etter at togparkering-/hensettingsanlegget ble tatt ut av planen har prosjektet endret seg så mye at andre løsninger bør vurderes. *Stub* foreslår to alternative konsepter; ekstra vekslingsspor mellom Ski stasjon og Langhus for å øke kapasiteten på Ski stasjon, eller en løsning som i prinsipp synes å være likt konseptet som er skissert i uttalelse fra *Jonny Fauske* (togtunnel under Ski sentrum).

Flere private gir uttrykk for at det er manglende dokumentasjon av behovet for ny avgrening Østre linje, særlig for et prosjekt av denne størrelsen. En del viser til *Jon Hamres* alternative forslag for Ski stasjon.

Hans Ole Hillestad mener at eksisterende trasé for Østre linje bør beholdes, men oppgraderes og utvides til dobbeltspor.

Naturvernforbundet i Ås (NiÅ) foreslår som alternativ en høyhastighetsbane gjennom Ski, med forbindelse fra Oslo til Stockholm og Göteborg, der også ny avgrening Østre linje kan inkluderes. *NiÅ* viser til Norsk Bane AS sin utredning fra 2020. *NiÅ* ønsker at ny avgrening Østre linje skrinlegges eller utsettes i påvente av en overordnet plan for et nasjonalt jernbanenett utvidet med baner med høy snitthastighet.

Forslagsstillers kommentarer til innspill med spørsmål om behovet for tiltaket / forslag til helt andre løsninger:

Til innspill om nærmere begrunnelse for prosjektet

Ny avgrening Østre linje skal bidra til en mer robust og driftssikker jernbane i Stor-Oslo. Dette gjøres ved å flytte avgreningen til Østre linje ved Ski stasjon noe lenger sør, slik at trafikken til og fra Østre linje ikke krysser over sporområdet, slik den gjør i dag. Effekten av ombyggingen er at stasjonen blir mer fleksibel ved at de ulike banene ikke krysser hverandre og trafikken kan dermed økes på alle linjer. Trafikken gjennom stasjonen blir også mindre utsatt for forsinkelser.

En behovsvurdering av prosjektet, ny avgrening for Østfoldbanens Østre linje, ble første gang gjort i 2014-15 i form av en konseptvalgutredning (KVVU). Bakgrunnen var delvis den pågående planleggingen av Follobanen og nye Ski stasjon, og delvis at dagens traséføring for Østre linje skaper kapasitetsproblemer på Ski stasjon. Ni ulike hovedkonsept ble vurdert. Hovedrapport fra KVVU-arbeidet (19.08.2015) konkluderte med at *Konsept 1* med planskilt kryssing ved Østfoldbanens Vestre linje, sør for Ski, skulle utredes videre. Konseptvalgutredningen ble vedtatt av Samferdselsdepartementet i 2017.

Utgangspunktet for Bane NORs planforslag om en ny avgrening for Østfoldbanens Østre linje er framtidige kapasitetsproblemer på Ski stasjon når rutetilbudet på lokaltogene skal økes fra fire til seks tog i timen. I dagens situasjon krysser togene på Ski stasjon over flere spor, og blokkerer for hverandre. Dette virker kapasitetsbegrensende, og hindrer framtidig økning av jernbanetrafikken.

Prosjektet ny avgrening Østre linje er derfor nødvendig av følgende grunner:

- Prosjektet er nødvendig for å kunne øke trafikken i Oslo-området, med flere lokal- og regionaltog:
 - o Prosjektet tilrettelegger for at lokaltogfrekvensen Oslo-Ski kan økes fra 4 til 6 tog i timen.
 - o Prosjektet tilrettelegger for at regiontogfrekvensen Oslo-Moss/Halden kan økes fra 2 til 3 tog i timen.
- Prosjektet er viktig for å utnytte potensialet og investeringen som ligger i Follobanen fullt ut.
- Prosjektet bidrar til at togene får bedre punktlighet og blir mindre utsatt for forsinkelser.
- Prosjektet er et første trinn for økt kapasitet for togene på Østre linje.

Effekt målet til prosjektet er å tilrettelegge for kapasitetsøkning. Prosjektet bidrar også til at kapasiteten for togtilbudet på Vestre linje, samt lokaltogstrekningen Oslo-Ski, kan økes ytterligere i framtiden.

Planforslaget er et gjennomarbeidet og godt utredet konsept. Hovedgrepet i tiltaket ble vedtatt i konseptvalgutredningen fra 2017. Siden har prosjektet vært prioritert for planlegging og gjennomføring i Nasjonal transportplan (NTP). Bane NOR kan ikke se at det har kommet nye argumenter eller forslag som tilsier at dette ikke lenger er den beste løsningen for å skape en mer robust jernbane.

Til innspill om samfunnsøkonomisk analyse

Det er korrekt at tiltaket isolert sett ikke er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette er noe de fleste større jernbanetiltak har til felles. En samfunnsøkonomisk analyse er ikke alene avgjørende for om et tiltak skal igangsettes. Blant annet nullvekstmålet i transportsektoren, som sier at veksten i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange, gjør at Osloområdet er avhengig av utbygging av jernbanen. Beslutningstakerne vurderer i hvor stor grad resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen skal hensyntas i beslutningsprosessen, sammenlignet med andre virkninger.

Prosjektet ny avgrening Østre linje inngår i en større infrastrukturavtale i Nasjonal transportplan (NTP) for å få flere tog i Osloområdet (infrastrukturavtale E15, «*Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*», jf. Nasjonal transportplan 2025-2036).

Den samfunnsøkonomiske nytten for infrastrukturavtalen beregnes på nytt ved hver revisjon av transportplanen. I beregningen til gjeldende NTP (2025-2036) er ikke infrastrukturavtalen, der prosjektet ny avgrening Østre linje inngår, samfunnsøkonomisk lønnsom dersom faktorer som drivstoffpris, frekvens og pris på kollektivtrafikk opprettholdes som i dag.

Beregningene viser imidlertid at avtalen er samfunnsøkonomisk lønnsom med faktorer som er tilpasset «klimabanen», vedtatt klimamål om å halvere utslipp av klimagasser innen 2050. Under disse forutsetningene er prosjektet samfunnsøkonomisk lønnsomt med hensyn til prissatte konsekvenser.

I foregående utgave av NTP (2022-2033), som lå til grunn for utarbeidelsen av reguleringsforslaget, var infrastrukturavtale E15 beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom.

Til innspill om alternative konsepter for Ski stasjon

Det fastsatte planprogrammet for reguleringsplanen (fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet i 2021) definerer hva som skal utredes. Det vil ikke nå være aktuelt å starte opp arbeid med ytterligere utredninger av helt nye konsepter.

Forslag fra Trafikkonsept/Jon Hamre:

Det alternative forslaget til trafikkonsept på Ski stasjon, fra Østre linje grunneierlag og Trafikkonsept/Jon Hamre, har en rekke problemer og kan ikke anbefales. Forslaget løser ikke de utfordringene som utløser behovet for en ny avgrening for Østfoldbanens Østre linje. Bane NOR har vurdert de trafikale virkningene av forslaget og har ved flere anledninger påpekt hvorfor det alternative forslaget ikke er holdbart. Det har ikke kommet til ny informasjon som tilsier at det er behov for ytterligere utredninger om dette fra Bane NOR. Frafall av behov for hensetningsplasser berører ikke behovet for tiltakene i reguleringsplanforslaget.

Rent konkret har Jon Hamres foreslåtte konsept flere betydelige ulemper for jernbanetrafikken:

- Løsningen medfører at trafikken på Ski stasjon blir styrende for annen jernbanetrafikk på det sentrale Østlandet. Dette vil påvirke samlet kapasitet i regionen. Kapasiteten i regionen er styrt av Oslotunnelen, som man risikerer å ikke kunne utnytte maksimalt/optimalt.
- Løsningen er sårbar for forsinkelser, ettersom en forsinkelse vil kunne forplante seg til all annen trafikk på stasjonen.
- Godstrafikken er ikke ivarettatt.
- Løsningen legger begrensninger på ytterligere økning av togtrafikken i regionen.

Forslag fra Jonny Fauske:

Løsningen som skisseres av Fauske møter mange av de samme utfordringer på Ski stasjon som alternativet til Hamre. Bane NOR vurderer at Fauskes konseptforslag ikke svarer på det prosjektutløsende behovet for ny avgrening Østre linje, som er å sikre at kapasiteten på Ski stasjon kan økes. I tillegg vurderes det at løsningen vil være svært krevende å bygge, og at kostnadene vil ligge på et helt annet nivå enn antydnet fra Fauske sin side. Forslaget vil kreve en betydelig ombygging av Ski stasjon. I hvilken grad grunnforholdene gir muligheter for løsningen er ukjent.

Forslag fra Georg Stub:

Det ene forslaget fra Stub synes i prinsipp å være likt konseptet som er skissert av Jonny Fauske, dvs. tog tunnel under Ski sentrum på tvers av Ski stasjon. Kommentaren i foregående avsnitt er derfor også relevant for dette innspillet. Det andre forslaget fra Stub gjelder ekstra kryssningsspor mellom Ski stasjon og Langhus; Bane NORs vurdering er at en avgrening til Østre linje inne i Follobanetunnelen («vekslingsspor») vil være en kostbar løsning og som samtidig vil gi begrensninger i kapasitet for lokalstrekningen om Kolbotn og tog på Østre linje.

Til innspill om dobbeltspor på eksisterende Østre linje

Det har også kommet innspill om at eksisterende trasé for Østre linje bør beholdes, men oppgraderes og utvides til dobbeltspor. Det har isolert sett ingen hensikt å bygge dobbeltspor på eksisterende Østre linje inn mot Ski, fordi det først og fremst er dagens *innføring* til Ski stasjon som skaper kapasitetsbegrensningene som er utløsende for planforslaget om ny avgrening Østre linje.

Til innspill om høyhastighetsbane / grensekryssende banestrekninger

Naturvernforbundet i Ås har innspill om at det heller burde planlegges en høyhastighetsbane gjennom Ski, med forbindelse fra Oslo til Stockholm og Göteborg. Konkrete planer for utvidelse av høyhastighetsnettet ligger realistisk sett relativt langt fram i tid, og er ikke prioritert før InterCity-nettet (IC-nettet) er utbygd. IC-nettet planlegges for hastigheter i området 200-250 km/t.

Jernbanedirektoratet utarbeidet sammen med det svenske Trafikverket i 2022 en mulighetsstudie for en ny jernbanelinje mellom Karlstad og Oslo (arbeidsnavn *Grånsbanen*), for å redusere reisetiden Oslo-Stockholm. Av to aktuelle traseer som er utredet er én via Ski og Kråkstad.

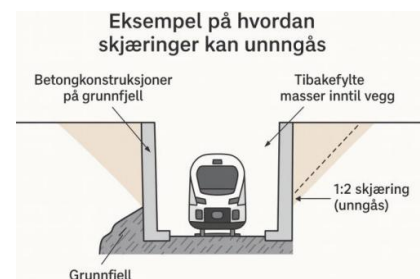
I tillegg kan det nevnes at Jernbanedirektoratet i samarbeid med Trafikverket i 2025 har sett på grensekryssende jernbanestrekninger, der den ene gjelder Vänerbanan–Østfoldbanen, dvs. strekningen Oslo–Göteborg. Dette arbeidet gjelder tiltak på eksisterende jernbanestrekninger, som f.eks. nye kryssningsspor. Togtrafikken i korridoren Oslo–Göteborg, gjennom Ski stasjon, vurderes i dette arbeidet å øke til dels kraftig.

2.4 Forslag til endringer i tiltaket / alternative løsninger

Flere uttalelser ytrer ønske om at det burde foreligge alternativer med lav (eller lavere) linjeføring for jernbanetraseen, helt eller delvis i tunnel eller overbygd i kulvert.

Akershus fylkeskommune er kritiske til at det bare er ett hovedalternativ (dvs. at det ikke er gått videre med det alternative konseptet «lav linje» fra planprogrammet). Dette med hensyn til nasjonale jordverninteresser, verdifullt kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold. Fylkeskommunen mener at det burde legges større vekt på ikke-prissatte konsekvenser i vurderinger og valg av alternativ. Formulering i merknaden fra *Ås Venstre* indikerer tilsvarende synspunkt. Merknaden fra *BirdLife Norge*, om at den store jernbanebrua nord for Østensjøvannet (Østensjøbekken jernbanebru) heller burde vært tunnel, indikerer også tilsvarende synspunkt.

Østre linje grunneierlag er en av flere uttalelser som ber om at virkningene av tiltaket i KULA-området rundt Kråkstad kirkested (kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse) reduseres med mer bruk av kulverter og rette vegger som reduserer skjæringer. *Vang gård* foreslår bruk av rette støttemurer av betong for å redusere behov for skjæringer og permanent tapt matjord, og illustrerer innspillet med en skisse (se figur 2-2).



Figur 2-2: Skisse i uttalelse fra Vang gård.

Flere uttalelser ber om lavere linjeføring enn L1 gjennom de mest sårbare strekningene, særlig gjennom KULA-området (kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse). I den sammenheng spør også noen uttalelser om muligheten for å senke traseen ved jernbanebrua over tilførselsbekk til Kråkstadelva, ved Sigtun gård, for å kunne senke jernbanetraseen ytterligere gjennom KULA-området.

Flere uttalelser, blant annet *Nordre Follo kommune*, har merknader om at planlagt faunapassasje/vilttrekk over jernbanen (alt. B) bør utvides betydelig i bredden.

Kjølstadhaugen velforening ber om at det utredes en alternativ løsning hvor nordgående spor legges så dypt som mulig i terrenget forbi boligbebyggelsen på Kjølstadhøgda, med tanke på både støy og visuell virkning.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om endringer i tiltaket:

Akershus fylkeskommune (AFK) har et vedtakspunkt i sin uttalelse der fylkeskommunen uttrykker kritikk til at det er gått videre med «kun ett alternativ». Med «kun ett alternativ» antas det at AFK viser til at det ikke ble gått videre med det alternative konseptet «lav linje» fra høringen av planprogrammet, som ble fastsatt i 2021 av Kommunal- og distriktsdepartementet som planmyndighet. I reguleringsforslaget for ny avgrening Østre linje er det senere innarbeidet flere alternativer (jf. kap. 2.2), blant annet med hensyn til flere av de interessene AFK nevner i sitt vedtak (nasjonale jordverninteresser, verdifullt kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold).

Flere uttalelser har merknader som ber om å redusere virkningene av tiltaket i KULA-området, med mer bruk av kulverter og rette vegger som reduserer skjæringer. På bakgrunn av disse merknadene har Bane NOR sett nærmere på mulighetene for dette. Figurer i kapittel 2.5 (tema landskap/kulturmiljø, neste delkapittel) visualiserer ulike prinsippsnitt som er vurdert. Generelt er

etablering av støttekonstruksjoner langs lengre deler av banen et omfattende tiltak som medfører merkostnader og tilhørende klimagassutslipp. Det vil også medføre mer anleggsvirksomhet og støy under utbygging, som påvirker nærmiljøet på grunn av lengre byggetid, med et mer intensivt anleggsområde som kan kreve større riggområder og flere anleggsveier enn det som er angitt i reguleringsforslaget. Støttemurer i betong kan være mer synlig i landskapsbildet enn fyllinger og skjæringer som får en naturlig vegetasjon etter noe tid. Synligheten kan variere med ståsted. Dette kan også ha betydning for driften av jernbanen ved at tilkomst for vedlikehold reduseres, snøbrøyting påvirkes, samt at løsning for evakuering blir mer utfordrende.

En del uttalelser har merknader som ber om en enda lavere linjeføring enn alternativ L1, særlig gjennom KULA-området. Dette har vært sett på tidligere, som redegjort for i kap. 2.7 i planbeskrivelsen til offentlig ettersyn, samt i en egen rapport med mulighetsstudie om senket linje på strekningen Hagelund-Sigtun, som var tilgjengelig ved høring av planforslaget (UNA-00-A-20019). I mulighetsstudien ble det i 2023 vurdert tre varianter av senket linje, betegnet L1, L2 og L3, sammenlignet med tidligere prosjektert linje, som ble betegnet som L0 (tallene indikerte grad av senkning i landskapet). Vurderingen om senket jernbanelinje ble gjort etter dialog med Kommunal- og distriktsdepartementet (planmyndighet statlig reguleringsplan), samt dialog med Nordre Follo kommune. Hensikten var å vurdere optimalisering med hensyn til kulturlandskapet gjennom KULA-området rundt Kråkstad kirkested. Det ble laget illustrasjoner fra utvalgte ståsteder, ut fra en vurdering av viktige steder og/eller hvor tiltaket vil kunne være mest synlig. Bane NORs vurdering var at en positiv virkning for landskapsbildet kunne oppnås allerede med L1. Samtidig gir en senket linje dårligere massebalanse fordi banen går dypere i terrenget og det produseres mer berg- og løsmasser. Lavere linjeføring enn L1 ville gitt ytterligere svekket massebalanse. På bakgrunn av mulighetsstudien ble alternativ L1 innarbeidet i reguleringsforslaget.

Mulighetsstudien om senket linje inneholder en rekke illustrasjoner som ikke ble tatt med i planbeskrivelsen. Blant annet viser mulighetsstudien illustrasjon av tiltaket sett med ståsted fra Kråkstad kirkested (se figur 2-3). Illustrasjonen indikerer at tiltaket blir lite synlig fra Kråkstad kirkested, som er mer enn en kilometer fra ny jernbane.



Figur 2-3: Illustrasjon av ny avgrening Østre linje (alt. L1, senket linje). Ståstedet er fra Kråkstad kirkested, sett i retning nord. Ny jernbanelinje vises som en strek over området med dyrka mark litt til høyre midt i bildet. På denne avstanden er tiltaket lite dominerende, og knapt nok synlig.

Noen uttalelser har også merknader om mulighetene for eventuelt å senke jernbanelinjen ved Sigtun gård, omtrent ved brua over tilførselsbekk til Kråkstadelva. Dette punktet er svært nær det området der ny jernbane må «treffe» eksisterende trasé for Østre linje og Kråkstad stasjon, og mulighetene for senking av linja på dette punktet er tilsvarende svært liten. Bane NOR må også sikre at det blir tilstrekkelig frihøyde på jernbanebrua over bekken, høy nok for landbruksmaskiner som skal krysse under jernbanen.

En del uttalelser har merknader om at planlagt faunapassasje/vilttrekk over jernbanen (alt. B) bør utvides betydelig. Reguleringsbestemmelsene sier at faunapassasjen skal være minst 40 meter bred (effektiv bredde). I plankartet er konstruksjonen over jernbanen vist mye bredere, 120 meter, delvis med tanke på fleksibilitet for faktisk plassering. Konstruksjonen over jernbanen skal også innpasse lokalveien Østensjøveien, som *ikke* inngår i 40-meters minstekravet for effektiv bredde for faunapassasjen, slik at konstruksjonen vil bli vesentlig bredere enn 40 meter. Det anslås at bredden kan bli cirka 50 meter.

Kjølstadhaugen velforening ber om å se på en alternativ løsning hvor nordgående spor legges dypere i terrenget forbi boligbebyggelsen på Kjølstadhøgda. På bakgrunn av merknaden har Bane NOR vurdert om det eventuelt kunne være mulig å senke nordgående spor her. I teorien kunne jernbanelinjen senkes, men høybrekket for jernbanelinjen ligger på nordvestsiden av boligfeltet, og det ville ha liten effekt for boligfeltet å senke banen her, ettersom høybrekket ligger lengre unna enn der sporet ligger nærmest boligene. Dersom banen skulle senkes ytterligere måtte man også senke Østensjøbekken jernbanebru, noe som i betydelig grad ville vanskeliggjøre løsningen for kulvert med atkomst til Nordre Kjølstad gård. I området rett sørvest for Kjølstadhøgda boligfelt kan ikke sporet senkes noe særlig fordi det ligger så nært Nordre Kjølstad (fastpunkt ved kulverten med atkomst til gården). Sporet ligger her på fylling. Generelt ville senkning av jernbanelinjen medføre større arealbeslag, høye skjæringer (opp mot 7-8 meter), høyere kostnader, høyere masseoverskudd og redusert masselagerkapasitet mellom sporene på Kjølstadhøgda.

2.5 Landskap / kulturmiljø

Mange av uttalelsene har merknader om virkninger for landskaps- og kulturmiljøet. Ny jernbanetrasé berører på en delstrekning landskapsområdet omkring Kråkstad kirkested, som ble klassifisert som kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA) av Riksantikvaren i 2021. På bakgrunn av det, gjorde prosjektet en vurdering av muligheter for å senke linjen gjennom KULA-området. I reguleringsplanen ble det innarbeidet et alternativ for senket linje, L1, mens den opprinnelig prosjekterte løsningen ble betegnet alternativ L0.

De som har uttalt seg er relativt entydige i at de anbefaler eller foretrekker alternativ L1 (senket linje) framfor alternativ L0 for jernbanen på strekningen Hagelund-Sigtun (jf. tematisk sammendrag i kap. 2.2, om innspill til valg av reguleringsalternativer). I flere uttalelser bes det om enda lavere linjeføring enn alternativ L1, helt eller delvis i tunnel/kulvert.

Akershus fylkeskommune ønsker en vurdering av etablering av skjæringer med mur dersom alternativ L1 velges, for å spare matjord. Dersom L1 medfører brede skjæringer som åpner for vegetasjon langs kanten av skjæringene, anbefales alternativ L0. Videre mener fylkeskommunen at KULA-området bør vises som hensynssone landskap (H550) i plankartet.

Kulturhistorisk museum vurderer at linje L1 er å foretrekke framfor L0, ettersom KULA-landskapet omkring Kråkstad middelalderkirke da vil bli mindre skjemet.

Akershus fylkeskommune har merknad om at de fraråder 10 m høye kontaktledningsmaster (KL-master) langs den nye jernbanen. Også strømforsyningen er viktig for inntrykket av banen i kulturlandskapet. Kontaktledningsanlegget er planlagt av nyere type med mastehøyde nærmere ti meter, mot tidligere ca. 7,5 meter, og med kraftigere stolper. I sum blir dette vesentlig mer synlig i landskapet enn KL-anlegget som er på dagens Østre linje. Dersom høyspentledningen (autotrafo-anlegget) i toppen av mastene legges i bakken slik at mastene blir lavere, vurderer fylkeskommunen at dette kan være et godt avbøtende tiltak innenfor KULA-området. *Kulturhistorisk museum* sier at å

legge høyspentledningen i bakken framfor i luftstrekk er et avbøtende tiltak som vil bidra til å redusere den negative virkningen på kulturmiljøet, uavhengig av hvilket alternativ som vedtas.

Begge de berørte kommunene, *Nordre Follo kommune* og *Ås kommune*, vurderer at alternativ L1 er det beste eller mest hensiktsmessige alternativet.

Nordre Follo kommune ber om at tiltak i KULA-området gjøres så skånsomt som mulig og at hensynet til KULA-området vektas høyere enn hensynet til massebalansen (mht. at dypere linjeføring fører til svekket massebalanse).

Flere merknader ber om at det vurderes løsninger som reduserer den visuelle virkningen av tiltaket. For eksempel *Vang gård*, som har beliggenhet i KULA-området, foreslår bruk av rette støttemurer av betong for å redusere behov for skjæringer og permanent tapt matjord.

Noen uttalelser har merknader som ber om bedre illustrasjoner av tiltaket. For eksempel *Vang gård*, som ber om illustrasjoner som viser den reelle synligheten av tiltaket i KULA-området, og som bedre viser skjæringer og siktlinjer. *Midtre Frogner gård* har lignende innspill.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om landskap og kulturmiljø:

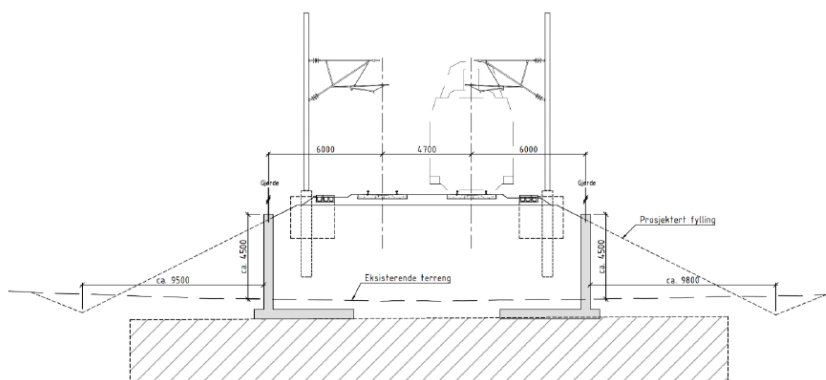
Balanse mellom hensyn

I planarbeidet er det forsøkt å ivareta hensynene i KULA-området i størst mulig grad. Blant annet er traseen bearbeidet opptil flere ganger for å senke linjen og redusere synligheten i landskapet. Påvirkning på landskapsverdier og balansen mellom landskapsverdiene og planlagt tiltak er belyst i temautredning for landskapsbilde. Utredningen og konsekvensvurderingene følger anerkjent metodikk etter håndbok V712 om konsekvensanalyser. Det følger naturlig at ved senking av linjen for å ivareta landskapet, vil masseoverskuddet øke. Det er forsøkt å plassere overskuddsmassene på steder hvor massene gjør minst mulig skade i omgivelsene, som mellom jernbanesporene på Kjølstadhøgda, arealer som uansett vil være avstengt for ferdsel.

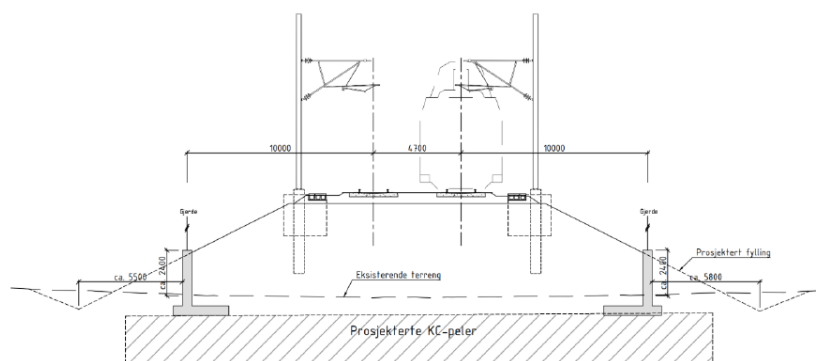
Innspill om støttekonstruksjoner

På bakgrunn av merknadene har jernbaneteknisk rådgiver Aas-Jakobsen sett på mulighetene for, og kostnadene av, å sette inn støttekonstruksjoner/murer langs ny jernbane. Hensikten er å vurdere muligheter for å minske arealbeslaget ved reduserte fyllinger og skjæringer. Det er tatt utgangspunkt i alternativ L1, senket linje. Med støttemur eller støttekonstruksjon i skjæring vil det i permanent situasjon bli beslaglagt mindre dyrka mark enn med fylling.

Støttemurer i fylling: Det er sett på to prinsipp-løsninger med støttemurer i fylling, høye støttemurer langs sporet (6,0 m fra senterlinje spor) (jf. figur 2-4), og lavere støttemurer i større avstand fra sporet (10 m fra senterlinje spor) (jf. figur 2.5).

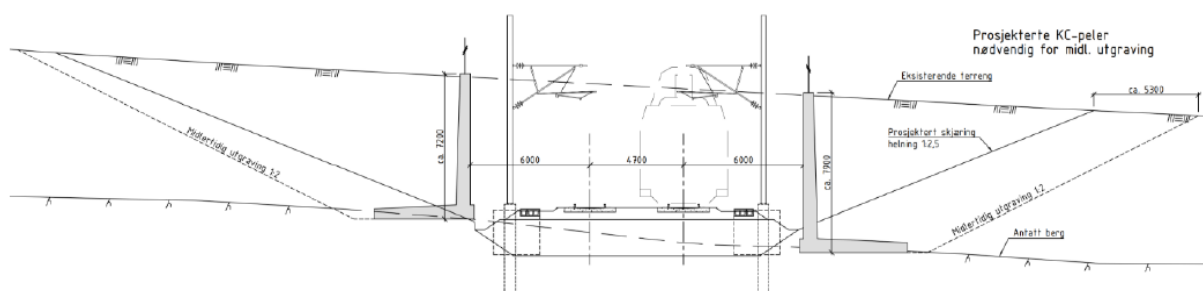


Figur 2-4: Tekniske prinsippsnitt av høye støttemurer for fylling plassert 6,0 m fra senterlinje spor. På strekninger med dårlige grunnforhold kan det bli nødvendig med pelefundamentering av støttemurene.

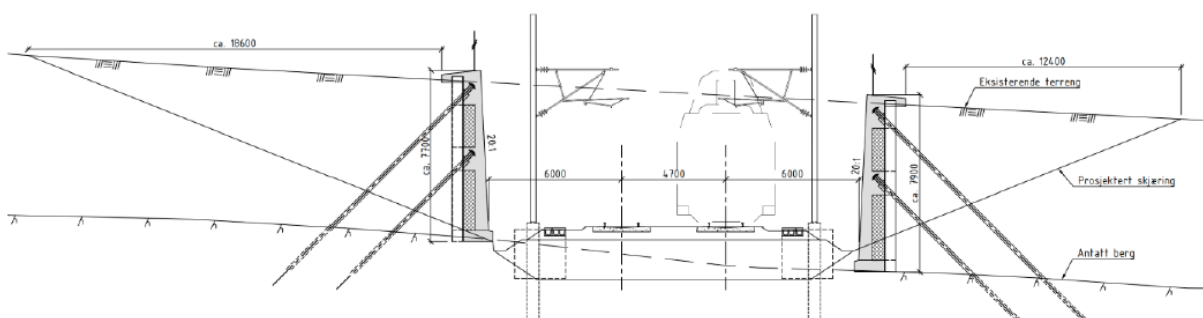


Figur 2-5: Tekniske prinsippsnitt av støttemurer for fylling plassert 10 m fra senterlinje spor. Konstruksjonsløsningen er i prinsipp lik de høye støttemurene, men de er plassert lengre ned i fyllingen for å redusere høyde og omfang, og dermed også kostnad. Arealbeslaget til jernbaneanlegget vil bli større enn ved bruk av høye støttemurer (jf. figur 2.4). Omfang av grunnstabilisering med peler forventes å være mindre for lave støttemurer sammenlignet med høyere støttemurer.

Støttekonstruksjoner i skjæring: Det er sett på to prinsipløsninger i skjæring, støttemurer med midlertidig utgraving (jf. figur 2-6), og permanent spuntvegg (jf. figur 2-7). Begge løsningene gir likt arealbeslag i permanent situasjon, men løsning med spunt reduserer midlertidig utgraving.



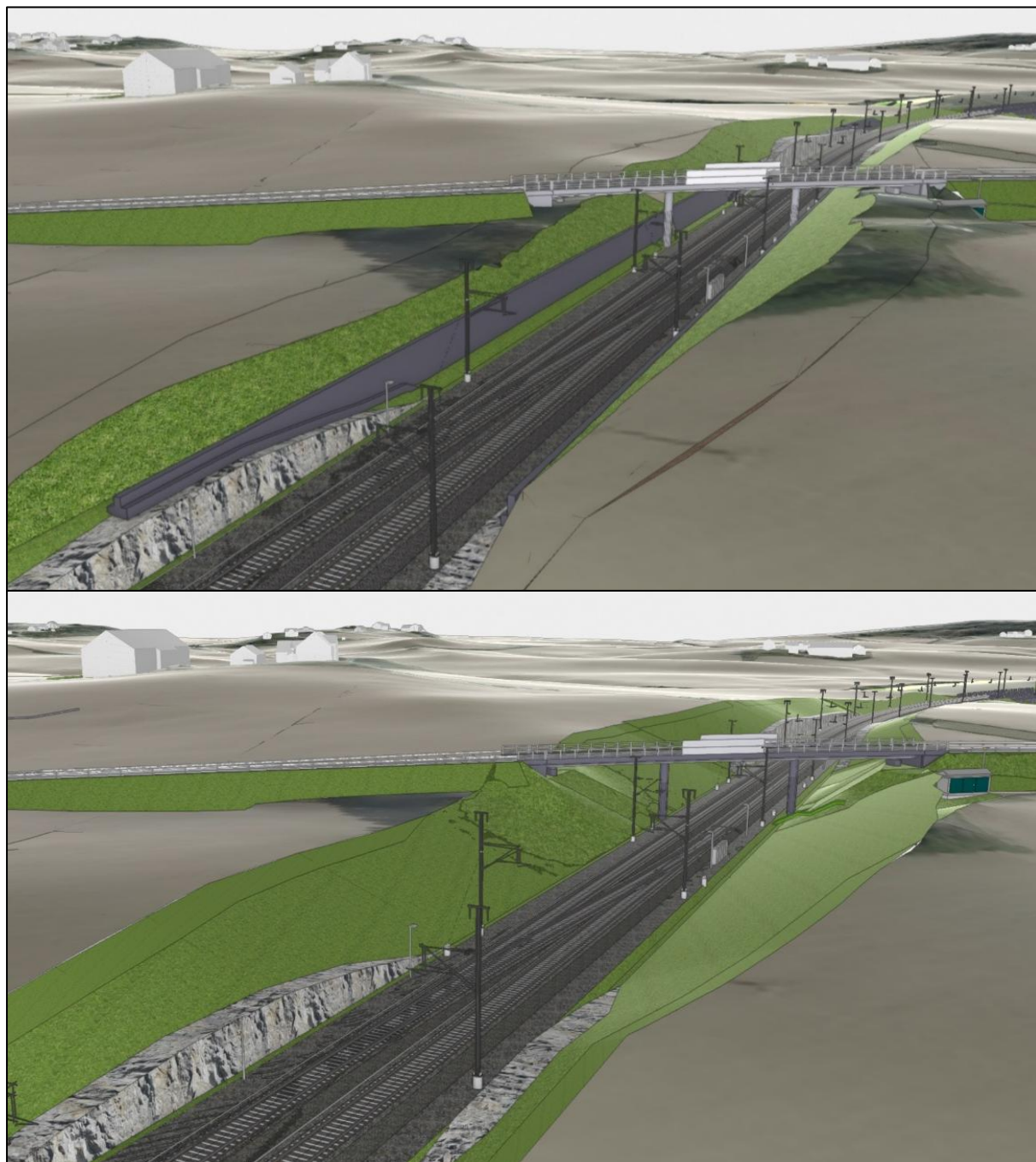
Figur 2-6: Tekniske prinsippsnitt av støttemurer i skjæring med midlertidig utgraving. Etablering av støttemurer vil medføre et større midlertidig arealbeslag ved utgraving.



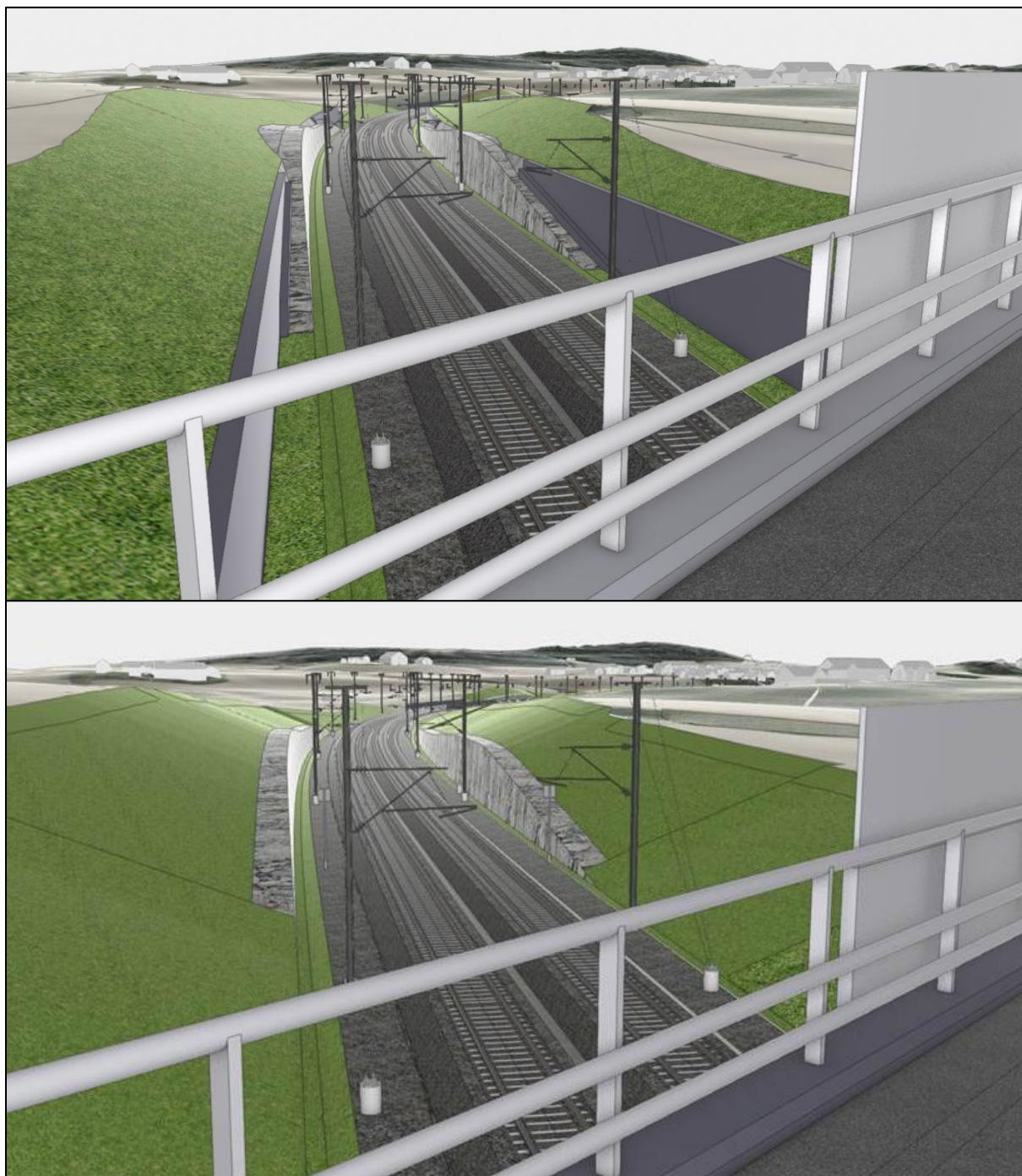
Figur 2-7: Tekniske prinsippsnitt av permanent spunt i skjæring. Permanent spunt har fordelen at behovet for utgraving reduseres og at det midlertidige arealbeslaget blir betydelig redusert. Permanent spuntvegg har en betydelig høyere kostnad enn tradisjonelle støttemurer i skjæring.

Støttemurer i betong er gjerne mer synlig i landskapsbildet enn fyllinger og skjæringer som får naturlig vegetasjon etter noe tid. Jernbaneanleggets høyde knyttet til kontaktledningsmaster og -ledninger vil ikke påvirkes av prinsipløsningene som er vurdert.

For å konkretisere er dette vurdert nærmere på en ca. 250 meter lang strekning i området ved Løkenveien overgangsbru og skjæringen ved Vang, se figur 2-8 og 2-9 (perspektivillustrasjoner bearbeidet fra 3D-modell). Det er sett på alternative løsninger med og uten støpte (lave) støttemurer. Snittegning er vist i figur 2-11.



Figur 2-8: Illustrasjon av tiltaket, sett mot øst ved Løkenveien overgangsbru (Vang gård i bakgrunnen). Øverst; med lave støttemurer. Under; fyllinger uten støttemurer. Støttemurer i betong er vist mørkt grått, bergskjæringer lyst grått, fyllinger / skråninger til terreng er i grønt.

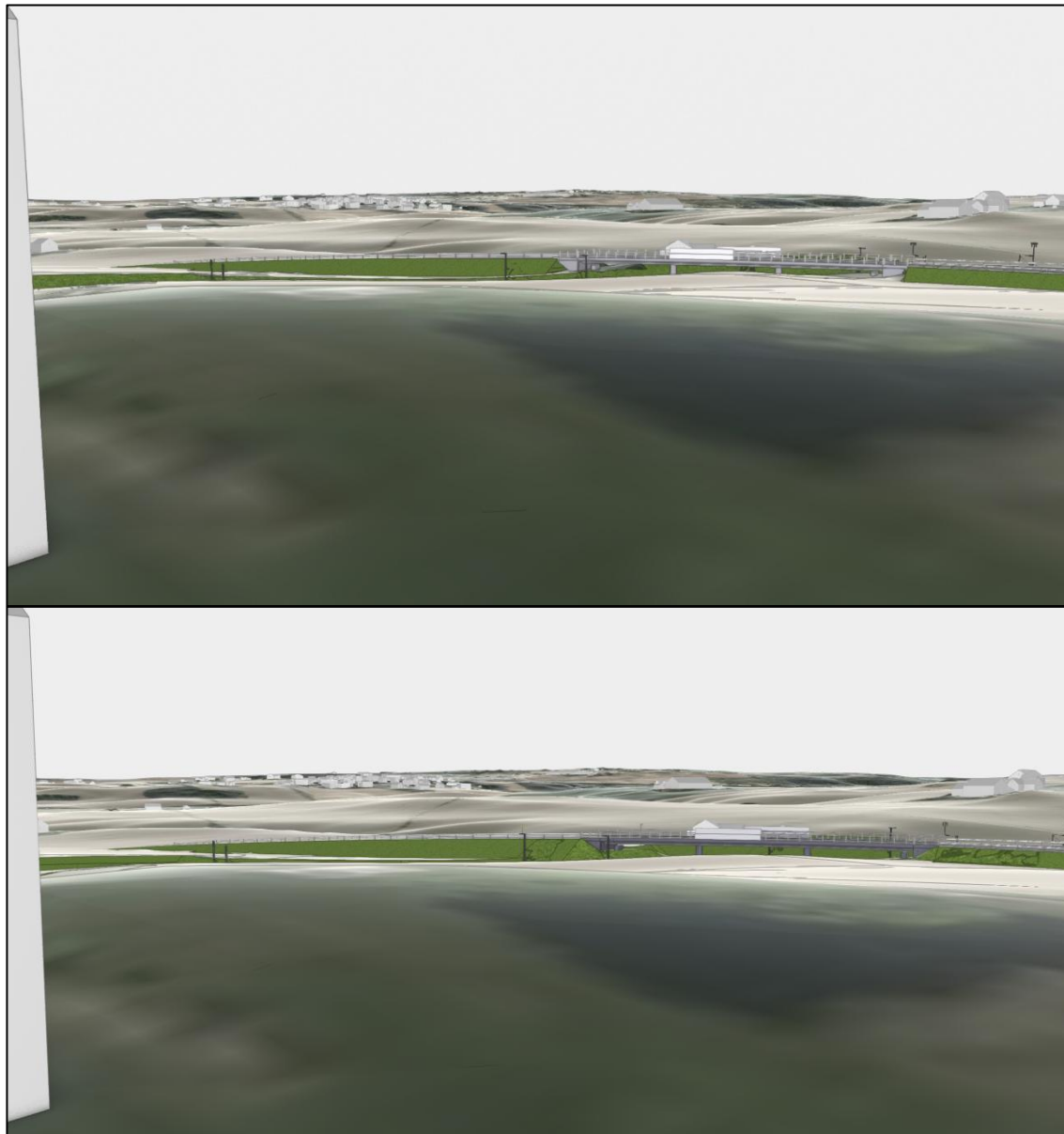


Figur 2-9: Illustrasjon av tiltaket, sett i retning øst fra Løkenveien overgangsbru. Øverst; med lave støttemurer. Under; fyllinger uten støttemurer. Støttemurer i betong er vist mørkt grått, bergskjæringer lyst grått, fyllinger / skråninger til terreng er i grønt.

I figur 2-8 og 2-9 har støttemurene en høyde på ca. 3,3 m over banelegemet. Løsning med støttemurer på denne høyden, over en strekning på ca. 250 meter, anslås å gi en merkostnad på 42 mill. kr. Arealbeslaget anslås å bli ca. 3,4 dekar mindre sammenlignet med en løsning uten støttemurer.

På bakgrunn av merknader med ønske om flere illustrasjoner (bl.a. fra Vang gård) er det også utarbeidet illustrasjoner som viser den visuelle virkningen sett fra bakkenivå ved Vang gård, med ståsted i en viss avstand fra tiltaket (omkring 150 meter, jf. figur 2-10). Illustrasjonen er generert fra

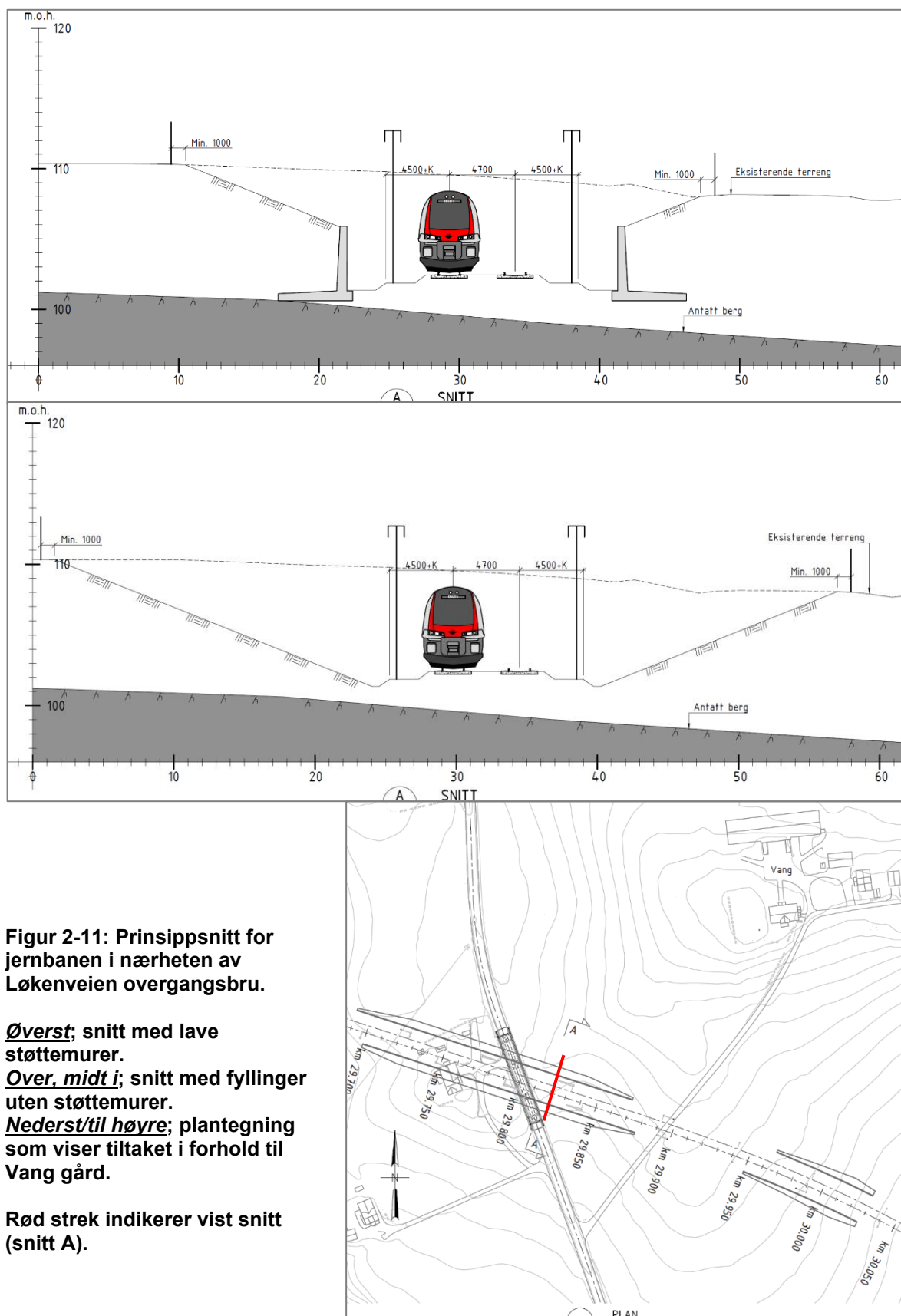
3D-modell, jordene framkommer i en grønngrå farge, og himmelen uten farge, mens bebyggelse er hvite strukturer:



Figur 2-10: Illustrasjon generert fra 3D-modell. Sett i øyehøyde fra Vang gård (omkring 150 m fra tiltaket, hushjørne på gården kan ses helt til venstre), og i retning sør/sørvest mot Løkenveien overgangsbru. Jernbanetiltaket er synlig med fyllinger vist i grønn farge og toppen av kontaktledningsmastene. Over; med lave støttemurer. Under; fyllinger uten støttemurer.

Figur 2-10 indikerer, sett fra bakkenivå med en viss avstand, at det er liten forskjell i visuell virkning om tiltaket bygges med støttemurer eller med fyllinger. I figur 2-8 og 2-9 er det tydeligere forskjell om det er støttemurer eller fulle fyllinger, men da er tiltaket sett ovenfra, i fugleperspektiv eller fra overgangsbru som krysser over tiltaket.

Tegninger i figur 2-11 er for et snitt i nærheten av Løkenveien overgangsbru, med eller uten støttemurer:



Figur 2-11: Prinsippsnitt for
jernbanen i nærheten av
Løkenveien overgangsbru.

Øverst; snitt med lave
støttemurer.

Over, midt i; snitt med fyllinger
uten støttemurer.

Nederst/til høyre; plantegning
som viser tiltaket i forhold til
Vang gård.

Rød strek indikerer vist snitt
(snitt A).

Generelt er etablering av støttekonstruksjoner langs lengre deler av banen et omfattende tiltak som medfører merkostnader og tilhørende klimagassutslipp. Det medfører mer anleggsvirksomhet og støy under utbygging som påvirker nærmiljøet på grunn av lengre byggetid. Det gir et mer intensivt anleggsområde som kan kreve større riggområder og flere anleggsveier enn det som er angitt i reguleringsforslaget.

Den nye jernbanen deler opp landskapet. Dette gjelder i stor grad kulturlandskapet mellom gårdene Sigtun, Vang, Løken og Frogner. Med støttemurer blir arealinngrepet noe mindre i permanent situasjon, men den visuelle virkningen (gevinsten) er avhengig av ståsted. Tiltaket i seg selv har en skala som gjør det svært synlig, selv om man etablerer støttemurer på deler av strekningen.

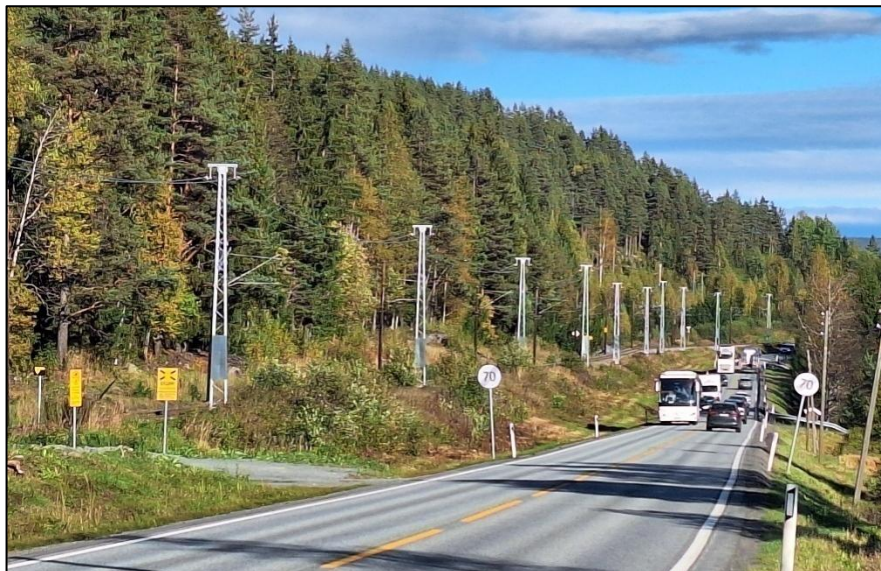
Bane NORs vurdering er at merkostnader og andre ulemper ved bruk av støttemurer veier tyngre enn fordelene.

Innspill om kontaktledningsmaster

Akershus fylkeskommune har innspill om å legge strømforsyningen i bakken framfor i luftstrek, for å redusere den negative virkningen på kulturlandskapet. Dette lar seg ikke gjøre. Begrunnelsen er følgende:

Autotrafo-anlegget, som føres på toppen av kontaktledningsmastene, er ingen vanlig høyspentledning. Grunnet funksjonen til autotrafo-anlegget skal denne føres minimum 2 m fra kontaktledningen. Dette gjør at man ikke kan senke ledningene.

På grunn av resonanser, for å unngå skader på kraftnettet, unngås det så langt det går å benytte kabler i autotrafo-anlegget. Bruk av autotrafo-ledning i bakken forbeholdes de stedene hvor dette er absolutt nødvendig, som på bruene og i tunneler. Det aktuelle området er i tillegg allerede i dag utsatt for stabilitetsproblemer. Stabilitetsproblemene vil bli forverret ved å legge kablet i bakken.



Figur 2-12: Bildet viser nye kontaktledningsmaster med autotrafo-anlegg på toppen (høyere master med lys utforming) ved siden av gamle master (lavere master med brunbeiset utforming). Eksempelet er fra Bergensbanen, ca. 20 km vest for Hønefoss.

Master og annet jernbaneteknisk materiell kjøpes inn gjennom en rammeavtale, og er i stor grad standardisert. Å planlegge for master med annet utseende enn det som er standard i dag vil øke kostnadene, og drift og vedlikehold blir mer krevende når utstyret avviker fra standard.

Dersom kontaktledningene senkes under bruene, for at bruene skal ligge så lavt i terrenget som mulig, så gir dette økt vedlikehold, et mindre dynamisk anlegg og mer slitasje på anlegget. Det kan også oppstå utfordringer etter gjentatt ballastpakking av sporet (komprimering av puk under svillene for å sikre at sporet ligger stabilt). Denne løsningen er derfor ikke ønskelig.

2.6 Friluftsliv

De berørte kommunene er positive til prosjektets foreslåtte tiltak for å ivareta hensynet til friluftslivet, men er opptatt av hvordan forholdene blir i anleggsperioden.

Nordre Follo kommune mener at forslag til avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv er nødvendige og gode. Friluftslivet må også hensyntas i anleggsperioden gjennom tiltak som midlertidig omlegging og skilting av stinett. *Ås kommune* sier at foreslåtte avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv må opprettholdes. Under anleggsperioden må tilgangen til friluftsområder ivaretas gjennom midlertidige omlegginger og tydelig skilting av stinett.

Flere vurderer at alternativ B med viltovergang og lokalveien Østensjøveien også er gunstig for friluftslivet. For eksempel mener *Nordre Follo turlag* at alternativ A medfører store begrensninger på all ferdsel i området, både for vilt og turgåere. Turlaget mener derfor at alternativ B må velges, med viltovergang, for å oppnå best mulig ferdsel på tvers av jernbanelinjen. *Nordre Follo kommune* har innspill om at viltovergangen bør utformes som en sambruksløsning for vilt og mennesker.

Naturvernforbundet i Ås sier at Kjølstadskogen/Holstadmarka og skogen sør for Tandberggløkka har stor betydning for friluftslivet til en voksende befolkning i Ski. Disse områdene vil bli utsatt for støy og få barrierer for ferdsel.

Kjølstadhaugen velforening opplever ny avgrensing Østre linje som en betydelig barriere for tilgangen til Kjølstadskogen/Holstadmarka, og ber om at det sikres en bedre turveiforbindelse, slik at forbindelsen til skogen blir tilsvarende enkel som adkomsten i dag.

Eikelijordet Parsellen boligsameie støtter forslaget i planen om etablering av ny turvei nord for Østensjøbekken jernbanebru. Samtidig er uttalelse fra *Nordre Kjølstad gård* sterkt kritisk til den foreslåtte turstien, som vil gå mellom Hagelund og Halstad, på grunn av at det forventes konflikt mellom turgåere og jordbruksdrift, forsøpling av jorder, i tillegg til at turveien vil beslaglegge landbruksjord.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om virkninger for friluftsliv:

Mange av merknadene om friluftsliv handler i stor grad om bekymringer knyttet til om hvordan tilgang til friluftsområder blir i bygge- og anleggsperioden. Det kan ikke unngås at tilgangen til friluftsområder blir redusert i anleggsperioden. Bane NOR må blant annet ivareta sikkerhet i tilknytning til rigg- og anleggsområdene, og ferdsel på det offentlige veinettet må prioriteres foran forbindelser som er viktige for friluftslivet. Bane NOR vil imidlertid vurdere løsninger for anleggsperioden som også ivaretar friluftslivet. Konkret vil man søke å etablere forbindelsen fra Folloveien til Kjølstadskogen tidlig i anleggsfasen. I perioder må denne likevel bli stengt, på grunn av pågående anleggsarbeid. Se for øvrig kapittel 2.14 (tema anleggsgjennomføring).

En del uttalelser har merknader om at alternativ B med viltovergang og lokalveien Østensjøveien også er gunstig for friluftslivet, og at viltovergangen burde utformes som en sambruksløsning for vilt og mennesker. Til dette er det viktig å presisere at faunapassasjen *ikke* skal være en sambruksløsning – allmenn ferdsel i faunapassasjen må unngås, av hensyn til viltet, og det legges opp til en løsning der viltkryssingen skjermes fra lokalveien Østensjøveien (jf. kommentar om planlagte bredder for konstruksjonen i kap. 2.7). Østensjøveien har svært lite trafikk, er sperret med bom ved avkjøringen fra Kråkstadveien, og vil i praksis fungere som en turvei over jernbanen.

Kjølstadhaugen velforening opplever ny jernbane som en betydelig barriere, og ber om at det sikres en bedre turveiforbindelse fra boligfeltet. På bakgrunn av merknaden har Bane NOR vurdert muligheter for en forbedret tilgang til friluftsområdene fra Kjølstadhøgda, med en løsning som innebærer at atkomsten til skogen ikke berører tunet på Nordre Kjølstad gård. Bane NOR planlegger en tilleggshøring (sammen med andre endringer/justeringer av planforslaget) der løsningen vil bli presentert.

Beboere på østsiden av dalføret med Østensjøbekken er positive til forslaget om etablering av ny turvei på tvers av dalføret, mens berørt gård på vestsiden av dalføret er kritisk og forventer konflikt

mellom turgåere og jordbruksdrift. Turveien vil gi bedre og enklere atkomst til Kjølstadskogen for beboere i området øst for dalføret. Bane NORs vurdering er at samfunnsinteresser tilsier at fordelene med turveiforbindelsen bør gå foran ulempene for gårdsdriften.

2.7 Naturmangfold og vilttrekk/faunapassasje

Areal- og naturregnskap

Noen uttalelser har merknader om naturregnskap, økologisk kompensasjon, og tilsvarende begreper:

- *Akershus fylkeskommune* etterlyser omtale i planbeskrivelsen av arealregnskap, arealnøytralitet og økologisk kompensasjon. Fylkeskommunen sier også at det kan være problematisk for Nordre Follo kommune dersom Bane NOR planlegger å erstatte tapt natur i en annen kommune (dvs. i Ås), i konflikt med planbestemmelser i kommuneplanens arealdel i Nordre Follo.
- *Nordre Follo kommune* ber om at det utarbeides et naturregnskap som legges ved planen, og sier at planforslaget bør oppdateres med rekkefølgebestemmelser om tiltaksplan for økologisk kompensasjon.
- *Ås kommune* ber om at det utarbeides et naturregnskap som følger planen, samt forpliktende oppfølging gjennom konkrete avbøtende tiltak eller økonomiske bidrag til naturrestaurering i kommunen.
- *Naturvernforbundet i Ås* sier at restaurering av dyrket jord vil gi tap av natur, og vurderer at det er uklart om økologisk kompensasjon er mulig.

Vilttrekk/faunapassasje

Flere merknader er positive til at det er innarbeidet vilttrekk/faunapassasje i planforslaget (alternativ B). Det er generelt en klar overvekt av uttalelsene som anbefaler alternativ B med viltovergang framfor alternativ A, med hensyn til faunapassasje og traséføring for lokalveien Østensjøveien (jf. kap. 2.2, tematisk sammendrag av innspill til valg av reguleringsalternativer).

Akershus fylkeskommune peker på at det går et svært viktig regionalt vilttrekk på tvers av planområdet ved Hagelund. Fylkeskommunen mener at det er veldig bra at det er innarbeidet en løsning for å bevare dette vilttrekket.

Kommunenes uttalelser har merknader om bredde på viltovergangen:

- *Nordre Follo kommune* ber om at faunapassasjen utvides betydelig for i større grad å avbøte for barriereeffekten av jernbanen for viltet. Viltovergangen må dimensjoneres med tilstrekkelig funksjonell bredde. Tiltak i skogskorridoren i vilttrekket bør begrenses i størst mulig grad, herunder nydyrking.
- *Ås kommune* mener at viltovergangen bør ha større bredde enn minstekravene for å sikre god funksjonalitet, særlig dersom den skal kunne brukes både av vilt og mennesker. Kommunen sier at det ikke fremgår tydelig hvilket forhold mellom lengde og bredde som legges til grunn, eller hvordan det er tatt høyde for eventuell menneskelig aktivitet i passasjene.

Andre merknader om vilttrekk/faunapassasje:

- *Ås kommune* sier at faunapassasjen må beplantes med stedegen vegetasjon for å redusere barrierevirkninger og negative konsekvenser for friluftsliv og kulturlandskap.
- *Nordre Follo turlag* vurderer at alternativ A for viltpassasje/Østensjøveien medfører store begrensninger på all ferdsel i området, både for vilt og turgåere. Turlaget mener derfor at alternativ B må velges, med viltovergang over jernbanen, for å oppnå best mulig ferdsel på tvers av jernbanelinjen.
- *Naturvernforbundet i Ås* sier at alternativ L1 (senket linje) har en for lav bru over Engsbekken, som blokkerer kryssing for elg, og foretrekker derfor alternativ L0.
- *Naturvernforbundet i Nordre Follo* sier at jernbanetraseen vil få konsekvenser for dyrelivet - ikke minst i anleggsperioden - både som oppholdssted og i forbindelse med trekkruiter.
- *Midtre Frogner gård* har merknad om vilttrekket ligger lenger øst enn der viltkryssing/faunapassasje er planlagt, mellom gårdene Frogner nord og Eng.

Naturmangfold for øvrig

Akershus fylkeskommune mener at det, i tillegg til faunapassasje for storvilt, bør vurderes å etablere småfaunapassasjer flere steder langs jernbanen, for å avbøte fragmentering av arealene. Videre bør

det innarbeides flere nye salamanderdammer og sikres nye funksjonsområder, utover den ene som er planlagt. Det bør også innarbeides erstatningsareal for den eldre furuskogen som går tapt i Kjølstadskogen.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus sier at det er positivt at det er avsatt areal til salamanderdam som erstatning for en dam som må flyttes. Statsforvalteren påpeker 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.

Noen uttalelser har fokus på virkninger særlig for fugl. *Naturvernforbundet i Nordre Follo* er spesielt opptatt av virkninger for fuglelivet i området. Det påpekes at Østensjøvannet er meget fuglerikt, og har status som naturreservat. Dalføret der Østensjøbekken jernbanebru planlegges regnes som innflyvningstrasé for fugler nordfra. *BirdLife Norge* ser tiltaket som et stort inngrep for fuglelivet langs den foreslåtte jernbanetraseen og i bufferområdet for Østensjøvannet naturreservat. Ifølge BirdLife er det mest alvorlige inngrepet den store jernbanebrua som skal bygges ca. 700 m nord for Østensjøvannet. *Naturvernforbundet i Ås* skriver at Østensjøvannet naturreservat er viktig for biologisk mangfold, og vil få en 20 meter høy jernbanebru og et masselager på bare noen hundre meters avstand.

To uttalelser har merknader om en forekomst av hul eik (i Løkenveien) som berøres av planforslaget. *Nordre Follo kommune* anbefaler at trestammen får ligge igjen på eiendommen, eller fraktes til et dødveddeponi, for å tilby et viktig livsmiljø for arter knyttet til død ved. *Akershus fylkeskommune* sier at det bør vurderes flytting av vernet eik. Om eika ikke kan flyttes, bør erstatningstrær etableres.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om naturmangfold og vilttrekk/faunapassasje:

Areal- og naturregnskap

Innspillene om areal- og naturregnskap, samt økologisk kompensasjon, er i stor grad knyttet til at Nordre Follo kommune har bestemmelser om dette i sin kommuneplan. Det er to bestemmelser i kommuneplanen knyttet til arealnøytralitet og økologisk kompensasjon:

- §16.6 sier at prinsippet om arealnøytralitet gjelder hele kommunen.
- §18.4 sier at tiltakshaver skal yte en økologisk kompensasjon dersom reguleringsplanen åpner for at natur eller områdets økologiske funksjon går tapt.

I arealdelen står det (s. 6) at kravet om arealnøytralitet «*gjelder for alle nye reguleringsplaner fra vedtaksdato for ny kommuneplan*». Planen er vedtatt 3. mai 2023, altså to år etter fastsatt planprogram for ny avgrensning Østre linje (10. juni 2021). Følgelig vurderes bestemmelsene i kommuneplanen ikke å ha formelle konsekvenser for denne reguleringsplanen.

På bakgrunn av høringsinnspillene har Bane NOR utarbeidet et forenklet arealregnskap for prosjektet, som viser totalt varig arealbeslag av ny jernbane for kategoriene dyrka mark og skog (jf. tabell 2-1). Den todelte tabellen viser også foreslåtte kompenserende tiltak. Beslag fra atkomstveier og nye turveier/stier holdes utenom. Alternativ L1 (senket linje) medfører at de to kryssende fylkesveiene Kråkstadveien og Løkenveien – som ikke omlegges, men etableres i bru over jernbanen - nesten ligger på terreng, og arealbeslaget blir lite.

Forenklet arealregnskap:			
Alt. L1 (senket linje) og alt. B (m/ faunapassasje)			
	Nordre Follo kommune (dekar)	Ås kommune (dekar)	Sum (dekar)
Tap av dyrka jord, til bane og vei	105	35	140
Tap av skog til bane	27	107	134
Derav dyrkbar skog beslaglagt til bane	1,5	70	71,5
Avbøtende og kompenserende tiltak			
Nydyrking i skog (skjer utenfor regulert område)	30	85	115
Tilbakeføring eksisterende Østre linje til dyrka mark	64		64
Skog regulert til naturformål	23	86	109
Salamanderdam (flyttet)		1	1

Tabell 2-1: Todelt tabell - Øvre del: Forenklet arealregnskap (basert på planforslag til offentlig ettersyn). Nedre del: Foreslåtte avbøtende og kompenserende tiltak.

Arealregnskapet viser at det samlede, varige arealbeslaget av dyrka mark og skog er 274 dekar. Av skogsarealet er hele 71,5 dekar mulig å oppdyrke, basert på NIBIO sine temakart. Registreringer i felt kan tyde på at dette tallet i realiteten er noe større.

Planforslaget har innarbeidet en rekkefølgebestemmelse om at nedlagt jernbane skal bli tilbakeført til dyrka mark. I tillegg vil Bane NOR søke å inngå avtale med grunneiere om nydyrking. Til grunn for denne avtalen ligger et nydyrkingstilskudd fra Bane NOR. Dermed vil prosjektet kunne bidra til en samlet nydyrking på ca. 180 dekar. Slik vil det bli oppnådd arealnøytralitet mht. dyrka mark i prosjektet. Dette forutsetter riktig nok at nevnte avtaler inngås - Bane NOR er avhengig av frivillige avtaler, da ingen grunneier kan bli pålagt å nydyrke.

Nydyrkingen medfører tap av omtrent 115 dekar skog. Dette er den eneste naturtypen som i praksis er tilgjengelig for nydyrking, med mindre man flytter jord til impediment (mark som ikke egner seg til dyrking). Det ville i tilfelle si at en annen naturtype enn skog vil gå tapt. Det er en vurdering av hvilke hensyn som skal veie tyngst, og om etablering av matjord innenfor andre naturtyper er bedre eller mer uheldig enn å etablere matjord der det i dag er skog.

I Nordre Follo kommune er 27 dekar skog regulert til bane. Det er ikke registrert særlige naturverdier i dette arealet. I Ås kommune er 107 dekar skog regulert til bane. Registrerte naturverdier framkommer i de to neste avsnittene.

Basert på naturregistreringene Bane NOR har gjennomført i sammenheng med konsekvensutredningen, samt data i Naturbase, så er det to registrerte naturtyper som går tapt som følge av utbygging av ny bane:

- Mindre del av gammel furuskog i Kjølstadskogen. Det er om lag sju dekar av den gamle furuskogen som går tapt som følge av ny bane. Furuskogen som går tapt, er i Ås kommune.
- Stor eik ved Løkenveien - utvalgt naturtype. Kategoriseres som verdifull natur, basert på definisjonene i Nasjonal transportplan for natur av nasjonal og vesentlig regional verdi. Eika er i Nordre Follo kommune.

Ny bane er planlagt der det er en salamanderdam, som ligger på Kjølstadhøgda i Ås kommune. I tillegg vil et villtrekk nord/sør bli påvirket av ny jernbane, i skogsområdet i aksene Kråkstadveien-Østensjøveien. Villtrekket er regionalt og gjelder både Ås kommune og Nordre Follo kommune.

Prosjektet foreslår å regulere ca. 110 dekar skog til naturformål:

- Eldre furuskog (i Kjølstadskogen) med lokalt viktig verdi i naturtypekategoriseringen, og middels verdi etter verdikriteriene for fagtema naturmangfold. Skogen ligger i hovedsak i Ås kommune, en liten del ligger i Nordre Follo kommune.
- Arealer i tilknytning til regionalt villtrekk, ved kryssing av ny jernbane. Arealene er i hovedsak i Ås kommune, nær og delvis over grensen til Nordre Follo kommune.
- Salamanderdammen på Kjølstadhøgda er i planforslaget flyttet og regulert til naturområde, som et avbøtende tiltak. Lokalt for salamander er økologisk funksjonsområde, og stor verdi er gitt etter verdikriteriene for fagtema naturmangfold. Salamanderdammen er i Ås kommune.

Bane NOR planlegger en tilleggshøring (sammen med andre endringer/justeringer av planforslaget), der plassering av ny/flyttet salamanderdam optimaliseres mht. sikker vanntilgang.

Ny avgrensing Østre linje er et samferdselsprosjekt som berører to kommuner. Bane NOR har i arbeidet med reguleringsplanen vurdert naturinngrep og kompenserende tiltak for prosjektet samlet sett (ikke separat for hver kommune).

Prosjektets arealregnskap vil bli oppdatert i forbindelse med at revidert reguleringsforslag legges fram. Reguleringsforslag med konsekvensutredning, og de avbøtende og kompenserende tiltakene som foreslås i planen, anses som dekkende for å fatte en beslutning om arealbruk gjennom behandlingen etter plan- og bygningsloven.

Bane NOR vil likevel ta kontakt med kommunene, med sikte på å utarbeide et naturregnskap etter ny metode (legges fram våren 2026). Dette vil være et pilotprosjekt som gjøres for å høste erfaring med metoden. Videre vil Bane NOR bidra til utarbeiding av en tiltaksplan for økologisk kompensasjon etter

nærmere dialog med kommunene. Bane NOR forutsetter at dette arbeidet ikke forsinkes framdriften i arbeidet med reguleringsplanen, og at vedtak av reguleringsplanen må kunne fattes uten at naturregnskapet og tiltaksplanen er ferdig utarbeidet.

Vilttrekk/faunapassasje

Uttalelsene er positive til at det er innarbeidet vilttrekk/faunapassasje i planforslagets alternativ B, med hensyn til faunapassasje og traséføring for lokalveien Østensjøveien. På bakgrunn av merknadene vil Bane NOR innstille på vedtak av alternativ B.

En del uttalelser har merknader om at planlagt faunapassasje/vilttrekk over jernbanen (alt. B) bør utvides betydelig. Foreslått bredde er basert på Statens vegvesens håndbok V134, *Veger og dyreliv*. Reguleringsbestemmelsene til planforslaget sier at faunapassasjen skal være minst 40 meter bred (effektiv bredde). I plankartet er konstruksjonen over jernbanen vist mye bredere, 120 meter, delvis med tanke på fleksibilitet for faktisk plassering. Konstruksjonen over jernbanen skal også innpasse lokalveien Østensjøveien, som ikke inngår i 40-meters minstekravet for effektiv bredde for faunapassasjen, slik at konstruksjonen må bli vesentlig bredere enn 40 meter. Det anslås at bredden kan bli cirka 50 meter.

En del uttalelser har også merknader om at viltovergangen burde utformes som en sambruksløsning for vilt og mennesker. Til dette er det viktig å presisere at faunapassasjen *ikke* skal være en sambruksløsning – allmenn ferdsel i faunapassasjen må unngås av hensyn til viltet, og det legges opp til en løsning der viltkryssingen skjermes fra lokalveien Østensjøveien, som skal brukes av turgående m.fl. Østensjøveien legges i vestre ytterkant av konstruksjonen, adskilt fra arealet viltet skal benytte i faunapassasjen (jf. pkt. 3.17 i planbestemmelsene, der vilkår for faunapassasjen framgår). Østensjøveien har svært lite trafikk, er sperret med bom, og vil i praksis fungere som en turvei over jernbanen.

Enkelte merknader går på at på at viltovergangen bør beplantes med stedegen vegetasjon. Reguleringsbestemmelsene til planforslaget (i pkt. 3.1.7) sier at «*Vegetasjonen på overgangen skal i størst mulig grad være stedegen*».

Naturmangfold for øvrig

Flere av merknadene angår tilrettelegging for salamandere. Blant annet på bakgrunn av dette har Bane NOR og prosjekterende rådgiver Aas-Jakobsen vurdert tilrettelegging for salamandere nærmere. Angående salamanderdammen som er foreslått i reguleringsplanen, vurderes det nå å flytte den noe lenger vest, for å oppnå mer sikker vanntilgang til dammen. Det vurderes også å sikre spredningskorridor og amfibieundergang under jernbanen. Bane NOR planlegger en tilleggshøring, der dette og andre endringer/justeringer av planforslaget vil bli presentert.

Noen uttalelser har fokus på virkninger for fugl, med tanke på relativ nærhet til Østensjøvannet naturreservat, som er viktig for fugl, og at dalføret med Østensjøbekken, der Østensjøbekken bru planlegges, er innflyvningstrasé. I konsekvensutredningen for naturmangfold er det vurdert at fugl som hekker innenfor Østensjøvannet naturreservat ikke blir direkte berørt av tiltaket, heller ikke forstyrret av støy fra jernbanen. I landskapet rundt reservatet hekker det fugl, men de hekker på ulike steder til ulike år. Man kan ikke utelukke sporadiske tilfeller av fugl som vil kollidere med brukonstruksjon eller kontaktledninger, f.eks. ved helt spesielle siktforhold, men lokalkjente ornitologer, som kjenner fugletrekket og området, anser faren både for støypåvirkning og påkjørsler som minimal.

Se for øvrig kommentarer over til deltemaet areal- og naturregnskap, angående merknader som gjelder innspill om erstatningsareal.

Andre merknader om naturmangfold angår ikke direkte selve reguleringsforslaget, og tas til orientering for videre detaljering av tiltaket før bygge- og anleggsfasen.

2.8 Vannmiljø

PURA, som eies av bl.a. Nordre Follo kommune og Ås kommune, og har ansvarsfelt vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget (del av Glomma vannregion), vurderer at

grunnlagsdokumentasjonen til planforslaget og beskrevne avbøtende tiltak med hensyn til vannmiljøet er gode. PURA påpeker viktigheten av at gode intensjoner følges opp i anleggsfasen med prosedyrer, rutiner og regler for oppfølging og kontroll.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) mener at fagkyndige ferskvannsøkologer bør følge anleggsfasen tett opp i berørte vassdrag, slik at en får etablert de nødvendige funksjonene en naturlig elv/bekk trenger for at økosystemet skal fungere godt.

PURA er positiv til overvåkingsprogrammet for Skibekken/Østensjøbekken, som ble igangsatt av Bane NOR i 2023 for dokumentasjon av før-perioden, og forutsetter at dette videreføres i anleggsfasen. PURA mener at det også bør videreføres til driftsfasen.

Flere uttalelser har merknader som uttrykker bekymring for mulig negativ påvirkning av Skibekken/Østensjøbekken og Østensjøvannet med hensyn til den relative nærheten til planlagt masselager ved Haga:

- *Akershus fylkeskommune* viser til at planmaterialet sier at avstanden mellom planlagte masselagre 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 sier at dette ikke nødvendigvis stemmer, ettersom masselagrene er lokalisert i nedslagsfeltet til Skibekken. Sikring av overvann og effektiv håndtering av avrenning fra masselagrene er viktig for å forhindre ytterligere belastning på Skibekken, som allerede er utsatt for betydelig påvirkning.
- PURA sier at planlagte masselagre ligger i nedslagsfeltet til Skibekken, og vil ved f.eks. sterke nedbørsepisoder og stor avrenning kunne påvirke bekken. Sikring av overvann og potensiell avrenning fra masselagrene er derfor viktig.
- *Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (LA21)* uttrykker skepsis til planlagt masselager på Haga. Østensjøvannet er en del av PURA vannområde, og vannkvaliteten er fra før dårlig. Det er fare for at det vil bli avrenning fra et slikt deponi og forverre situasjonen.
- *Naturvernforbundet i Ås* mener at masselager ved Haga/Østensjøveien kan lekke partikler og oppløste næringsstoffer til Østensjøvannet. Masselagrene må dreneres med fangdammer, rotsoneanlegg etc. for å hindre avrenning av partikler og næringssalter til Østensjøvannet og andre vassdrag, både i anleggsfasen og etterpå.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om vannmiljø:

Bane NOR vil søke om utslippstillatelse for anleggsfasen. Det settes av tilstrekkelig med arealer i reguleringsforslaget for plassering av de renseinnretningene som er nødvendig for å oppfylle kravene fra forurensningsmyndighetene. I reguleringsplanen er det forutsatt at det i driftsfasen for ny jernbane ikke skal skje en forverring av miljøtilstanden i vassdragene.

Pkt. 2.9 i reguleringsbestemmelsene ved offentlig ettersyn sier at:

«Tiltaket skal ikke føre til varige endringer av vannkvaliteten i vassdrag. Det skal utarbeides overvåkningsprogram for vannkvalitet i berørte vassdrag for anleggsperioden. Overvåkningsprogrammet skal omfatte både før-, under- og etterundersøkelser av de berørte resipientene.»

Eventuell avrenning fra masselagre vil bli sikret med de renseinnretninger som er nødvendig for å unngå negativ påvirkning av miljøtilstand i vassdrag.

Blant annet som følge av merknadene om mulig negativ påvirkning på Skibekken/Østensjøbekken og Østensjøvannet knyttet til potensiell avrenning fra masselager - og delvis som følge av merknader om en myrlokalitet som berøres av masselager (jf. kap. 2.13 om klima) og et skogsbelte/vilttrekk som berøres (jf. kap. 2.7 om naturmangfold) – er det gjort nye vurderinger av masselager nordøst for Haga. Myrlokaliteten vil bli forsøkt unngått siden det vil være vanskelig å etablere et masselager og nytt jordbruksareal over myra. Etablering av masselager på myra kan presse et større volum av den flytende torven ut av myra, og bety risiko for forurensning av vassdraget ned mot Østensjøvannet. Skogområdet i øst vil også bli forsøkt unngått. Samtidig er det en kulturminnelokalitet i området som begrenser mulighet for plassering av et masselager. Bane-NORs konklusjon er at masselageret sørøst for Haga tas ut av planen. Massehåndtering i prosjektet må sikres på andre måter.

2.9 Kulturarv

Akershus fylkeskommune mener at prosjektets temautredning om kulturarv er grundig og utfyllende, og anbefaler at rapportens vurderinger legges til grunn for videre planlegging og følges opp med særskilt vekt på landskapstilpasning, avbøtende tiltak og reduksjon av barrierevirkninger. Fylkeskommunen viser til anbefalinger om skadeavbøtende tiltak og skjøtsels- og tilretteleggingsplan i temautredning kulturarv, og understreker at dette må integreres i miljøoppfølgingsplanen til prosjektet.

For temaet automatisk fredete kulturminner har Akershus fylkeskommune og Kulturhistorisk museum en rekke føringer til endring og omdisponering av reguleringsbestemmelsene om automatisk fredete kulturminner, samt noen merknader om hvordan disse vises i plankartet.

I korte trekk bes det om endringer i tråd med det som er etablert praksis i andre saker, med forankring i kulturminneloven. Blant annet bes det om at alle lokalitetene med automatisk fredete kulturminner samles i én tabell i bestemmelsen pkt. 5.3 (dvs. også de som frigis). Dispensasjon iht. kml § 8, 4. ledd, kan ikke stå i kursiv som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det står i bestemmelsen pkt. 5.3, men må fremgå som en juridisk bindende bestemmelse i ordinær skriftstil. Videre gis det føringer om mindre endringer av hvilke lokaliteter som skal bevares (H730), og mindre endringer i hvilke lokaliteter som frigjøres (med eller uten vilkår om arkeologisk utgravning).

Se for øvrig nærmere detaljer i tematisk oppsummering i kap. 2.16 med oversikt over innspill til plankart og bestemmelser, samt oppsummering av de enkelte uttalelsene i kap. 3. *Til orientering gjelder dette to uttalelser; 1) den regulære uttalelsen fra Akershus fylkeskommune med bl.a. foreløpig uttalelse om automatisk fredete kulturminner, og 2) Akershus fylkeskommunes endelige uttalelse om automatisk fredete kulturminner, vedlagt uttalelse fra Kulturhistorisk museum til fylkeskommunen.*

Forslagsstillers kommentarer til innspill om kulturarv:

I revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn vil Bane NOR innstille på å imøtekomme Akershus fylkeskommune sine ønsker om formuleringer i planbestemmelsene om automatisk fredete kulturminner – med forbehold om hva planmyndigheten, ut fra en planjuridisk vurdering, finner å kunne inkludere i reguleringsbestemmelsene.

Bane NOR hadde 09.12.2025 dialogmøte med kulturminnemyndigheten i Akershus fylkeskommune, der fylkeskommunen sin uttalelse ble drøftet. I tillegg signaliserte Bane NOR overfor fylkeskommunen at det planlegges en tilleggshøring av endringer/justeringer i planforslaget, blant annet med tanke på grunnforhold og behov for sikringstiltak. Disse endringene vil kreve ytterligere arkeologiske registreringer i regi av fylkeskommunen, og endringene vil uansett trolig føre til endringer i planforslaget med hensyn til automatisk fredete kulturminner – både i kart og bestemmelser. Etter en tilleggshøring vil fylkeskommunen måtte uttale seg på nytt til et revidert planforslag.

Se ellers kap. 3 for kommentarer til den regulære uttalelsen fra Akershus fylkeskommune og kommentarer til fylkeskommunens endelige uttalelse om automatisk fredete kulturminner.

2.10 Landbruk

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus sier det er svært positivt at Bane NOR setter mål om netto null-tap av dyrka mark. Nordre Follo kommune sier at det er positivt at prosjektet har en ambisjon om netto null tap av matjord. Både Nordre Follo kommune og Ås kommune mener at dette bør gjenspeiles og sikres i planbestemmelsene.

Akershus fylkeskommune peker på at den nasjonale jordvernstrategien ble strammet inn i 2021, og ytterligere i 2023. I dagens jordvernstrategi (2023) settes det mål om at nasjonal omdisponering av dyrka mark skal begrenses til under 2000 dekar per år. Dette er et ambisiøst mål som forutsetter at det utvises en restriktiv praksis for omdisponering av dyrka mark i arealplanleggingen. Omdisponering av dyrka mark bør bare vurderes i tilfeller hvor samfunnsnyten er stor.

Nordre Follo kommune viser til at kommunen har nullvisjon for tap av matjord. Tap av dyrka mark må ses i sammenheng med kommunens prinsipp om arealnøytralitet. Ås kommune har tilsvarende en

nullvisjon for nedbygging av dyrket og dyrkbar jord. Dersom inngrep er uunngåelige, må matjord gjenbrukes slik at prosjektet sikrer netto nulltap av dyrka mark.

Enkelte uttalelser har merknader knyttet til prosjektets matjordplan:

- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus* sier at 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. Hvordan dette skal gjennomføres ser i stor grad ut til å være tatt høyde for i prosjektets matjordplan, selv om det på dette stadiet er flere aspekter ved jordflyttingen og nydyrkingen som ennå ikke er tilstrekkelig beskrevet. Midlertidige anleggs- og riggområder vil berøre ca. 500 dekar dyrka mark. Tiltak for å ikke permanent redusere kvaliteten av disse jordressursene, kunne vært tydeligere belyst. Det er positivt at dette skal være et tema i videre detaljering av matjordplanen.
- *Nordre Follo kommune* sier at matjordplanen må ferdigstilles i samråd med Nordre Follo kommune, og forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før igangsettelse.
- *Ås kommune* sier at forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer skal være avklart før igangsettelse, og matjordplanen må ferdigstilles i samråd med Ås kommune før anleggsstart.

Østre linje grunneierlag ber om en agronomifaglig vurdering av effektene av nydyrking og tilbakeføring for de berørte landbruksarealene. *Vang gård* ber om at prosjektet engasjerer en uavhengig ressurs (f.eks. NIBIO) for å ivareta jordas beste, samt følge opp rutiner i anleggsfasen.

To uttalelser har merknader knyttet til flytting av jord med floghavre, i og med at det ikke er tillatt å benytte floghavreinfisert jord på arealer som ikke er infisert med floghavre:

- *Mattilsynet* minner om at det må søkes om dispensasjon til Mattilsynet for flytting av jord med floghavre.
- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus* oppfatter at mye av planleggingen av jordflytting og nydyrking er avhengig av oppdatert informasjon om floghavre. Å skaffe oppdatert kunnskap om de aktuelle arealene og forekomster av floghavre er viktig, slik at tiltaket ikke bidrar til spredning av floghavre.

Flere uttalelser har merknader om virkninger for arrondering av landbruksjord og andre virkninger for berørte landbrukseiendommer, samt noen merknader om at tiltaksjordskifte bør vurderes:

- *Østre linje grunneierlag* ber om at Bane NOR tar initiativ til tiltaksjordskifte for eiendommene som er berørt.
- *Vang gård* sier at ny jernbane vil dele eiendommen, komplisere tilgangen til åkerland og øke transportbehovet. Det bes om å vurdere innløsning av Løkenveien 30, som vil redusere behov for ny adkomst over dyrket mark og øke areal til nydyrking. I tillegg er makeskifte mellom Vang og Søndre Løken en mulighet. Videre bør det ses på muligheten for å senke banen ved å ikke ha passeringmulighet under brua mellom Sigtun og Vang, alternativ adgang til utilgjengelig areal på Sigtun via naboeiendommer, og tilrettelegging for tiltaksjordskifte.
- *Sigtun gård* sier at det må sørges for at grunneiere kompenseres for faktiske tap og ulemper, 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. Dersom det ikke blir passeringmulighet under brua mellom Sigtun og Vang bør det vurderes tiltaksjordskifte.
- *Østre Kjølstad gård* har merknader om omlagte landbruksatkomster som følge av prosjektet, bl.a. at det grunnet store landbruksmaskiner ikke ønskes adkomst via Folloveien pga. trafiksikkerhet.
- *Nordre Halstad gård* mister dagens landbruksatkomst over Vestre linje, som forutsettes erstattet med landbruksatkomst via Folloveien. Nordre Halstad gård sier at Folloveien ikke er dimensjonert for landbruksmaskiner, og at det er begrensninger på bruk av store landbruksmaskiner på offentlig vei.
- *Nordre Frogner gård* sier at prosjektet vil ha store konsekvenser for eiendommen, føre til mer krevende drift pga. forringelse av arrondering, tap av matjord, dreneringssystem som blir vanskelig å erstatte, oppdeling av eiendommen og tunet, og forringet eiendomsverdi.
- *Nordre Kjølstad gård* får endret atkomst til gårdstunet i undergang under ny jernbane, og har kommentarer til dimensjonering. Det uttrykkes bekymring for at turgåere blir ledet over gårdstunet, som ikke er ønskelig, både pga. belastning og sikkerhet ved maskinkjøring. Det etterspørres derfor en annen turveiløsning fra boligfeltet på Kjølstadhøgda. Uttalelsen har ellers merknader om omlegging av landbruksatkomster, om hvordan anleggsperioden blir m.m.

- *Midtre Frogner gård* sier at jernbanetraseen både beslaglegger og gjør arealer utilgjengelig. Det må gjennomføres tiltaksjordskifte slik at avskårede arealer kompenseres med andre arealer. Jernbanen krysser flere av dagens samlegrøfter. Grøftesystemet i nord på gården må bygges om før anleggsfasen slik at jordbruksarealer ikke settes unødvendig ut av drift.
- *Søndre Løken gård* har blant annet merknad om at det største jorden på gården (160 daa) blir delt og utfordrende for drift. Det foreslås at Bane NOR innløser Løkenveien 30, som vil kunne lette en makeløsning med Vang gård for mer rasjonell drift.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om landbruk:

Bane NOR arbeider for å minimere påvirkning på dyrka mark som følge av jernbaneutbyggingen. Prosjektet har en netto null-målsetting om tap av dyrka mark. Det betyr at det er målsetting om at det skal bli minst like mye ny dyrka mark som det som blir varig beslaglagt. Dette skjer gjennom:

- Dagens trasé for Østre linje skal bli tilbakeført til dyrka mark mellom Kråkstad og Dynamitveien ved Ski.
- Nydyrkingsprosjekter i regi av grunneiere som får tilskudd fra Bane NOR.

Tilbakeføringen av dagens Østre linje til dyrka mark skal skje ved at dyrka mark som blir varig beslaglagt av ny bane og vei skal mellomlagres og flyttes. Det er planlagt arealer for slik mellomlagring.

Prosjektet har utarbeidet en matjordplan, som blant annet beskriver disse aktivitetene. Matjordplanen vil bli ytterligere detaljert i det videre arbeidet. Matjordplanen planlegges drøftet med det interkommunale landbrukskontoret i Follo og kommunene.

Ettersom noen gårdsbruk er registrert med floghavre, og andre ikke, så vil jordflyttingen kreve tillatelser fra Mattilsynet.

Andre kommentarer:

Tiltaksjordskifte: Som utbygger av jernbanetiltaket kan Bane NOR kreve tiltaksjordskifte etter jordskifteloven. Formålet med et tiltaksjordskifte vil være å redusere negative konsekvenser av utbyggingstiltaket, skape mer tjenlige eiendomsforhold, samt fastsette nye eiendomsgrenser. Bane NOR vil vurdere nærmere om det er hensiktsmessig å kreve tiltaksjordskifte etter jordskifteloven.

Innløsning av Løkenveien 30: Enkelte uttalelser har innspill om at Løkenveien 30 bør vurderes innløst mht. mer effektiv arrondering og landbruksdrift. Eiendommen ligger utenfor fremstilt forslag til reguleringsplan. Eiendommen vil gjennom planen ikke oppnå partsstatus, men må behandles som nabo til tiltaket. Om Bane NOR skal kjøpe eiendommen vil det være basert på et frivillig salg. Bane NOR vil vurdere nærmere om det er hensiktsmessig å tilby kjøp av eiendommen dersom eier ønsker dette.

Utilgjengelige arealer under anleggsperioden: For alle arealer som midlertidig erverves under anleggsperioden blir det gitt erstatning som tilsvarer eiers økonomiske tap i samsvar med ekspropriasjonsrettslige regler og prinsipper. Dette gjelder også arealer som blir utilgjengelig under anleggsperioden som en følge av jernbanetiltaket.

Makeskifte av arealer: Bane NOR vil under forhandlinger med berørte grunneiere vurdere makeskifte av arealer.

2.11 Støy

Relativt mange uttalelser har merknader om støyvirkninger av tiltaket. De fleste av disse er opptatt av støyvirkninger i anleggsperioden (jf. kap. 2.14, tematisk oppsummering mht. støyvirkninger i anleggsperioden), men en del har også merknader om støyvirkninger i permanent situasjon – som dette delkapittelet omhandler. Fra merknadene:

- *Ås kommune* har vedtakspunkt som forutsetter at nødvendige støyskjermingstiltak gjennomføres som planlagt, og at berørte boliger tilbys tiltak i tråd med støyretningslinje T-1442. Samtidig står det i vedtaket at støyskjermingstiltak skal dimensjoneres etter den faktiske støy som oppstår når et tog passerer, og ikke basert på en gjennomsnittsbetraktning der støyen gjennomsnittlig anses for å være lav fordi det «bare» passerer to tog pr time.
- *Nordre Follo kommune* har innspill der det bes om å vurdere å skjerme natur- og rekreasjonsområder langs den nye linjen mot jernbanestøy.
- *Kjølstadhaugen velforening*, som representerer boligfeltet på Kjølstadhøgda, får ny jernbane i relativ nærhet. Velforeningen er opptatt av å sikre skjerming av støy og visuelt, gjennom etablering av f.eks. voller som i større grad separerer Kjølstadhøgda fra jernbanen. For velforeningen er det vanskelig å forstå at det ikke er planlagt skjerming av jernbanesporet som vil ligge nærmest boligfeltet. Planlagt nordgående spor ligger på en ca. 2 m høy voll forbi Kjølstadhøgda, og være svært synlig i terrenget, noe som påvirker både støy og visuell virkning. Velforeningen ber om redegjørelse for støyberegningene som ligger til grunn for planforslaget. Det bes også om beregninger av støy ved passering av tog i ulike hastigheter og med ulike vognsett.
- *Finstadgrenda vel*, som representerer beboerne i Folloveien på Finstad i Ski, er opptatt av støyvirkninger fra Vestre linje. Vellet har merknad om at det må etableres ny støyskjerming mot Finstadgrenda før drift av ny jernbane starter. Dagens støyskjermer langs Vestre linje tar ikke hensyn til at bebyggelsen på Finstadgrenda ligger høyere enn terrenget langs sporene. Dette virker mot sin hensikt ved at den borte støyskjermer reflekterer støyen og sender den i retning av bebyggelsen. Boliger som blir støyeksponert må tilbys støysikre vinduer og ventilasjonsløsninger som en del av prosjektet.
- *Eikelijordet Parsellen boligsameie*, ved Kråkstadveien sør for Ski, sier at selv om planbeskrivelsen skriver at ingen boliger i sameiet vil ligge i støysone, er det kjent at støy bærer i åpne landskap. Særlig godstog vil medføre støy. Det bes om støyberegninger underveis og at avbøtende tiltak vurderes.
- *Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen*, som bor på Nordre Kjølstad gård og nær ny jernbane, sier at boligen nesten ligger i gul støysone. Det bør vurderes visuell skjerming/støyskjerming.

Nordre Finstad

En del uttalelser om støyvirkninger gjelder *Nordre Finstad*, som ligger sentralt på Ski og relativt langt utenfor planområdet for ny avgrening Østre linje. Nordre Finstad merker først og fremst støy fra Ski stasjon og hensettingsanlegget der, samt andre støykilder i byområdet på Ski. I alt fire enkeltuttalelser fra private har merknader om situasjonen på Nordre Finstad. I tillegg nevner *Nordre Follo kommune* i sin uttalelse at det ikke ble etablert støytiltak for Nordre Finstad i forbindelse med byggingen av vendespor ved Ski stasjon. Kommunen sier at reguleringsplanen for Ski stasjon har bestemmelser om støy som antakelig ikke er blitt fulgt opp tidligere, og ber om at planforslaget for ny avgrening Østre linje sikrer avbøtende tiltak også for Nordre Finstad.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om støyvirkninger:

Det er utarbeidet støyutredning for planforslaget, med støykart som viser gul og rød støysone. Utredningen følger etablert metodikk i henhold til nasjonal støyretningslinje T-1442/2021. Bestemmelsene til reguleringsplanen sikrer at det skal gjøres mer detaljerte støyberegninger for aktuelle boliger i støysonene. På bakgrunn av de detaljerte støyberegningene vil eiere av boliger med beregnet støy over grenseverdiene bli tilbudt aktuelle støytiltak.

I henhold til støyberegningene til reguleringsforslaget vil ingen boliger ligge i gul eller rød støysone som følge av jernbanestøy fra ny avgrening Østre linje. For jernbanestøy er det kun små forskjeller mellom alternativ L0 og alternativ L1.

Med hensyn til veitrafikkstøy blir et mindre antall boliger berørt der fylkesveiene Kråkstadveien og Løkenveien vil krysse i bru over ny jernbane. 3 boliger vil ligge i gul sone for veitrafikkstøy i alternativ L0, 2 boliger vil ligge i gul sone for veitrafikkstøy i alternativ L1. Hovedårsak til endring i støynivå er terrengendringer og at veibanen heves noe sammenlignet med eksisterende vei.

Spesifikke kommentarer til merknadene

Iht. første setning i Ås kommunes vedtakspunkt om støy, skal prosjektet følge støyretningslinje T-1442. Det er interessant at andre setning i Ås kommunes vedtakspunkt om støy kan tolkes som

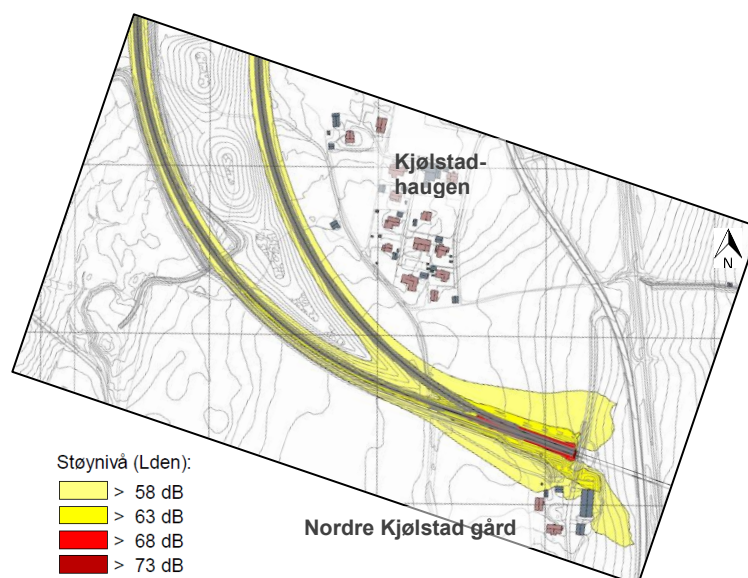
innspill om at T-1442 *ikke* bør følges i dette prosjektet. Bane NOR forholder seg til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).

Vurdering av eventuelt behov for støyskjerming av natur- og rekreasjonsområder (jf. Nordre Follo kommunes uttalelse) gjøres normalt ikke i en støyutredning etter T-1442, med mindre kommunen har kartfestet stille områder i kommuneplanen (jf. pkt. 2.3 og pkt. 3.1.4 i T-1442/2021). De berørte kommunene i dette prosjektet har ikke kartfestet stille områder i sine kommuneplaner.

Kjølstadhøgda

Kjølstadhaugen velforening har merknader om støbelastning fra ny jernbane, blant annet om det kunne være mulig å senke nordgående spor over Kjølstadhøgda for å redusere boligfeltets eksponering for støy fra togtrafikken. For referanse viser figur 2-13 utsnitt fra kartvedlegg til støyutredningen for prosjektet. Dimensjonerende trafikk på ny avgrensning Østre linje er 2 persontog per time per retning i dagperioden. Kjølstadhaugen boligfelt ligger relativt nær ny jernbane, men kommer ikke i gul eller rød støysone iht. støyutredningen til reguleringsplanen.

På bakgrunn av merknaden fra Kjølstadhaugen velforening har Bane NOR vurdert om det eventuelt kunne være mulig å senke nordgående spor ved Kjølstadhøgda. I teorien kunne jernbanelinjen senkes, men høybrekket for jernbanelinjen ligger på nordvestsiden av boligfeltet, og det ville ha liten effekt for boligfeltet å senke banen her, ettersom høybrekket ligger lengre unna enn der sporet ligger nærmest boligene. Dersom banen skulle senkes ytterligere måtte man også senke Østensjøbekken jernbanebru, noe som i betydelig grad ville vanskeliggjøre løsningen for kulvert med atkomst til Nordre Kjølstad gård. I området rett sørvest for Kjølstadhøgda boligfelt kan ikke sporet senkes noe særlig fordi det ligger så nært Nordre Kjølstad gård (fastpunkt ved kulvert med atkomst til gården), og det er her ny bane er nærmest boligfeltet. Sporet ligger her på fylling. Avstanden fra sporet til nærmeste bolighus er på det korteste ca. 65 meter, og boligene er klart utenfor gul støysone som kan gi grunnlag for støyskjermingstiltak. Eventuell støyvoll eller visuell skjerm vil kreve plass og beslaglegge matjord.

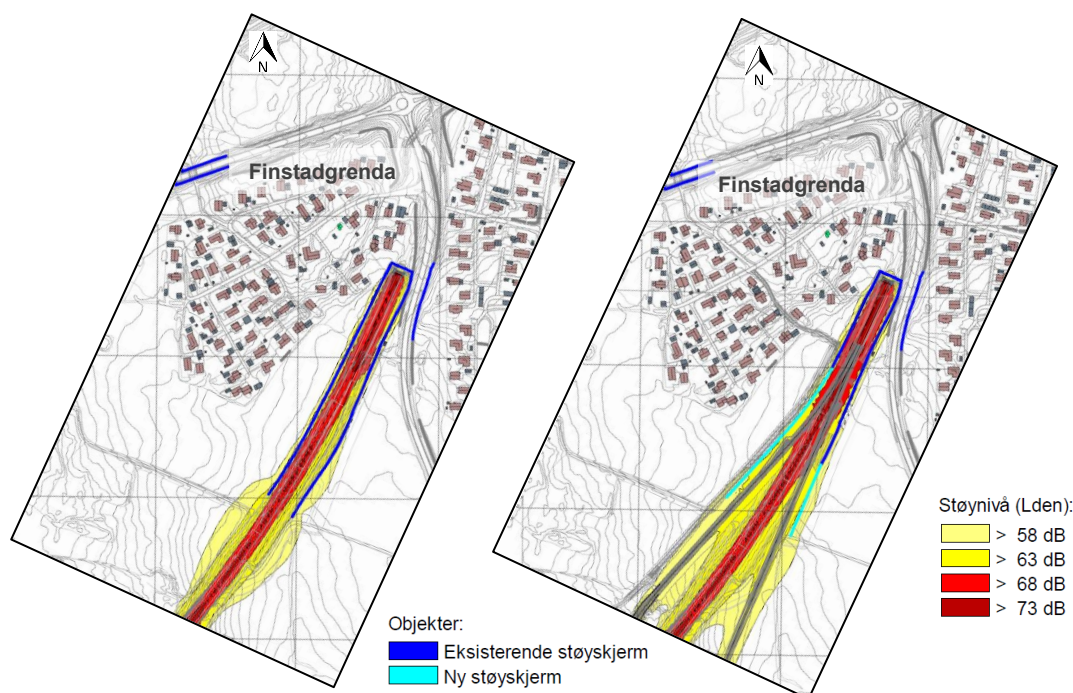


Figur 2-13: Utsnitt for Kjølstadhaugen / Nordre Kjølstad fra kartvedlegg til støyutredningen. Kartet viser beregning av utbredelse av støysoner fra ny avgrensning Østre linje.

Finstadgrenda

Finstadgrenda vel har merknader om jernbanestøy. Det oppfattes at merknaden i stor grad gjelder hvordan dagens støysituasjon og støy fra Vestre linje oppleves, og i mindre grad om virkningen av ny avgrensning Østre linje. Iht. støyutredningen til reguleringsplanen vil Finstadgrenda ikke være i gul eller rød støysone for støy fra ny jernbane, jf. figur 2-14. I beregning for referansesituasjonen (dvs. dagens togtrafikk på Vestre linje) er heller ikke Finstadgrenda innenfor støysoner for jernbanestøy. Støyberegningene som er gjort tar hensyn til terrenget, refleksjoner fra bygninger, skjerm og andre flater, så dette skal være ivarettatt (jf. merknad om refleksjoner og at det ikke er tatt hensyn til terreng). Høyeste tillatte hastighet på togene er også lagt til grunn.

Det er fra før etablert støyskjerm på begge sider av Vestre linje. Den borte støyskjermen (som er nevnt i merknaden) skjærer boligene på østsiden av Vestre linje (langs Gamle Åsvei) fra jernbanestøy. Når ny avgrensning Østre linje bygges må deler av støyskjermene rives og reetableres (jf. mørkeblå og lyseblå strek i figur 2-14, der eksisterende skjerm er vist mørkeblå, og skjerm som erstatter de som rives er vist lyseblå).



Figur 2-14: Utsnitt fra kartvedlegg til støyutredningen. Til venstre; beregning av referansesituasjon med støy fra dagens togtrafikk på Vestre linje. Til høyre; beregning av framtidig situasjon med støy fra ny avgrensning Østre linje og framtidig trafikk på Vestre linje.

Nordre Finstad

Nordre Finstad ligger utenfor influensområdet for jernbanestøy fra planområdet for ny avgrensning Østre linje. Innspillene fra Nordre Finstad gjelder støy fra Ski stasjonsområde. Det vil ikke være relevant eller planjuridisk korrekt å ta inn bestemmelser i denne planen for å sikre støytiltak forholdsvis langt utenfor influensområdet.

Trafikkøkning på Vestre linje ved Ski som følge av ny avgrensning til Østre linje vil bli ca. 20 prosent, og det gir ikke en økning i støy som utløser krav om tiltak. Bane NOR oppfatter at opplevd støy på Nordre Finstad er knyttet til dagens samlede belastning, dvs. både fra toghensetting og trafikk på Vestre linje, i tillegg til andre støykilder i byområdet på Ski. Bane NOR gjør iht. forurensningsforskriftens § 5.5 årlige utredninger av støyforholdene på utvalgte strekninger, men kan ikke love at det blir gjort her i nær framtid. Bane NOR noterer seg ønsket om en samlet utredning av støy i nærområdet til Ski stasjon.

2.12 Grunnforhold, flom og skred (risiko og sårbarhet)

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har merknad om at hensynssoner som viser flom- og skredfare bør inntegnes på hovedplankartet, ikke på et separat kart. Dersom flom- og skredfare fortsatt vises på separat kart, mener NVE at arealene for midlertidig anleggsområde (bestemmelsesområde) bør deles opp mht. områder med hensynssoner for kvikkleireskredfare og utfordrende grunnforhold, slik at det er helt tydelig at det ikke er anledning til midlertidig masselagring, graving m.m. uten geoteknisk prosjektering. NVE mener det er viktig at geoteknisk fagkyndige følger prosjektet gjennom anleggsgjennomføringen, og dette bør sikres i bestemmelsene til planen.

Noen uttalelser har merknader knyttet til anleggsvirksomhet som berører Østensjøbekken:

- NVE viser til at det er foreslått tiltak som forbedrer skråningsstabilitet ved bruk av kalksementstabilisering i fot av kritisk skråning vest for Østensjøbekken. Denne metodikken kan forverre stabiliteten lokalt på grunn av poretrykkoppbygging. Dersom det er mulig å benytte topografiske virkemidler, f.eks. motfyllinger, er slike stabilitetsforbedrende virkemidler å foretrekke.

- PURA skriver at Skibekken/Østensjøbekken er flomutsatt, og i regi av PURA er det gjennomført erosjonssikringstiltak i og langs bekken. Disse bør forsterkes i området som berøres av anlegget.

Bestemmelsene, slik de er formulert, åpner for nødvendige sikringstiltak for anleggsgjennomføring i vassdrag innenfor planområdet, også Østensjøbekken:

- NVE viser til at det ifølge den geotekniske vurderingen fra NIRAS ikke er behov for erosjonssikring av Østensjøbekken. NVE gir derfor faglig råd om at bestemmelsene endres slik at det ikke åpnes for tiltak i denne bekken.
- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus ber om at bestemmelsene justeres slik at det ikke åpnes for erosjonssikring i Østensjøbekken. Erosjonssikring av vassdrag må begrenses til det som er nødvendig.

Østre linje grunneierlag sier at det er vanskelige grunnforhold i området. Det bes om tiltak som fjerner risikoen for uønskede hendelser (utglidninger), under anleggsarbeidet og etter at prosjektet er ferdigstilt.

Flere uttalelser fra private har merknader om at det er vanskelige grunnforhold i planområdet. Det uttrykkes bekymring for at det kan forlenge anleggsperioden, og det uttrykkes frykt med hensyn til eventuelle kvikkleireskred.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om grunnforhold, risiko og sårbarhet:

Utførte grunnundersøkelser

Det er utført omfattende grunnundersøkelser i prosjektet ny avgrensning Østre linje. Grunnundersøkelsene er utført i flere omganger etter hvert som prosjektet har utviklet seg. Supplerende grunnundersøkelser for prosjektet så langt er utført høsten 2025. Nødvendige suppleringer vil gjøres underveis videre når det anses som nødvendig, med tanke på stabilitet av ny jernbane, veier, masselagre og stabilitet i forbindelse med utførelse av arbeidene, samt for fundamentering av nye konstruksjoner. Videre er det også utført grunnundersøkelser for å kartlegge områder med hensyn til kvikkleireskred (områdestabilitet). Hensikten er å ha et godt grunnlag for vurderinger av gjennomførbarheten til nødvendige tiltak, sikkerhet mot skred, både områdestabilitet og sikkerhet for utførende.

Grunnforhold

Hele strekningen for foreslått ny jernbane ligger under marin grense, og banen vil i hovedsak gå gjennom områder med marine leiravsetninger med varierende dybder til berg. Dybder til berg i leirområdene ligger i hovedsak på mellom ca. 3-5 m til opp til rundt 30 m i området inn mot Kråkstad stasjon. Grunnforholdene generelt består av et fastere topplag med tørrskorpeleire på ca. 2-4 m over bløt leire. Leiren er som oftest kvikk i dybden. Det er flere registrerte kvikkleiresoner i området. I de litt høyereliggende skogsområdene ved tunnelene ved Kjølstad og ved Haga og Hagelund er det grunt til berg og faste masser. Det er satt ut flere grunnvannsstandmålere på strekningen. Registreringer indikerer at grunnvannsstanden i hovedsak ligger på ca. 1-2 m under terreng - det vil si generelt en forholdsvis høy grunnvannsstand i områdene med lavereliggende terreng.

Stabilitet og sikring av ny jernbane

Ny avgrensning Østre linje går i stor grad gjennom områder med bløt leire og kvikkleire i grunnen. Dette medfører at fyllinger og skjæringer må sikres med omfattende stabiliserende tiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet. Stabiliserende tiltak vil i all hovedsak være stabilisering med kalksementpeler. I tillegg er det også planlagt for andre tiltak som terengavlastning, motfyllinger og bruk av lette masser. Ved utførelse av stabilisering med kalksementpeler, legges det opp til stabiliserende tiltak av eksisterende situasjon i forkant av utførelsen, bl.a. i form av lette masser og motfyllinger og midlertidig omlegging av bekker i rør og gjenfylling av bekker/grøfter.

Områdestabilitet og sikring mot kvikkleireskred

Det er i prosjektet identifisert og registrert flere kvikkleiresoner. Utredning av kvikkleiresoner er utført i tråd med metodikk beskrevet i NVEs veileder 1/2019. En kvikkleiresone dekker områder hvor det er påvist eller antatt forekomst av kvikkleire, og hvor terrenghelning og skråningshøyder er slik at skred kan forekomme. Et skred i kvikkleire kan bre seg over relativt store avstander fra det stedet skredet

starter. Derfor må grunnboringer utføres også i stor avstand fra planlagt banetrasé. Grunnboringene danner grunnlag for å avgrense kvikkleiresonene og gjøre beregninger av stabilitet ved kritiske punkter der det er mulig å utløse skred.

I tillegg til å kontrollere at selve byggingen ikke utløser skred ved graving og fylling av løsmasser kontrolleres det at jernbanen ikke kan bli rammet av et skred som eventuelt starter i «uberørt» terreng og sprer seg til selve banekonstruksjonen. Slike skred kan typisk oppstå gjennom at stabiliteten blir gradvis naturlig forverret ved erosjon i bekker, eller ved menneskelig inngrep gjennom terrengarbeider som ikke er tilstrekkelig undersøkt og planlagt. For å stanse eventuell erosjon, og dermed stanse naturlig forverring av stabilitet, er et vanlig tiltak å fylle stein i bekkebunn og sider. I tillegg forbedres stabiliteten der det er behov, slik at skråningene får bedre tåleevne mot uforutsette aktiviteter. Forbedring av stabilitet gjøres først og fremst ved å endre terrenget slik at terrenghelning og høydeforskjeller blir mindre. Dersom det ikke gir tilstrekkelig sikring, kan kvikkleiren i tillegg stabiliseres med innvisping av kalk og sement (kalksementpeling). Det vil være behov for alle de nevnte sikringsmetodene langs ny avgrensing Østre linje.

Stabilitetstiltak i Østensjøbekken

Merknadene om mulige stabilitetstiltak langs Østensjøbekken er vurdert av jernbaneteknisk rådgiver Aas-Jakobsen. Fagrapport til planforslaget beskriver kalksementstabilisering og motfylling som to alternative metoder. Om det er nødvendig med denne stabiliseringen foretrekkes motfylling. Man har etter revurdering kommet til at det ikke er behov for stabiliserende tiltak i Østensjøbekken. På andre steder langs den planlagte jernbanetraseen har man imidlertid kommet til at det er behov for flere stabiliserende tiltak enn forutsatt i tidligere utredningsgrunnlag. I hovedsak planlegges det for topografiske endringer, men kalksementstabilisering kan også bli nødvendig for sikring av områdestabilitet, i tillegg til lokal stabilitet og bæreevne. Stabiliseringens effekt tas hensyn til, og ved behov prosjekteres inn midlertidige topografiske endringer før stabilisering utføres.

NVEs merknad vedrørende hensynssoner for flom- og skredfare i kart og bestemmelser tas til vurdering i videre bearbeiding av planforslaget. Se ellers kap. 2.16 med oversikt over reguleringstekniske innspill, samt kommentarer til de enkelte uttalelsene i kap. 3.

2.13 Klima

Noen uttalelser har merknader om klimagassutslipp knyttet til gjennomføring av tiltaket:

- *Nordre Follo kommune* og *Ås kommune* har merknader om at utslipp av karbon fra myr bør utredes, med hensyn til myrarealet ved Haga som delvis berøres, før det besluttes om overskuddsmasser skal lagres på myrarealet.
- *Ås kommune* påpeker at kalksementstabilisering er den største enkeltbidragsyteren til klimagassutslipp fra prosjektet. Reduksjon i bruken av kalksement og valg av produkter med lavere utslipp bør derfor prioriteres. Klimabudsjettet forutsettes oppdatert.
- *Nordre Follo kommune* har merknad om at det ønskes at utslippsfrie anleggsmaskiner benyttes, i det minste fossilfrie, særlig gravemaskiner og hjullastere.
- En del uttalelser, blant annet fra private, har også merknader om at det ønskes bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner, men da primært med tanke på å begrense lokal miljøpåvirkning i anleggsperioden (i mindre grad global miljøpåvirkning mht. klima).

Forslagsstillers kommentarer til innspill om klimahensyn:

Med hensyn til myrlokaliteten ved Haga som delvis er berørt i planforslaget som var til offentlig ettersyn - både av jernbanens traséføring og forslag om masselager – har Bane NOR og prosjekterende konsulent Aas-Jakobsen gjort nye vurderinger etter offentlig ettersyn, delvis på bakgrunn av merknadene:

Inngrep i myrlokaliteten vil bli forsøkt unngått, eller begrenset, både av jernbanetiltaket og av masselager. Der myra ligger i foreslått jernbanetrasé vurderes det nå bygd en brukonstruksjon med lav høyde over bakken. Løsningen vil begrense inngrep i myra, samtidig som den lave undergangen kan fungere som amfibiepassasje. Videre vil myrlokaliteten bli forsøkt unngått av masselager, fordi dette kan presse et større volum av den flytende torven ut av myra, bety risiko for forurensning av

vassdraget ned mot Østensjøvannet (flere merknader uttrykker bekymring for avrenning), samt tap av karbon (kommunene har merknader knyttet til dette). Disse endringene i tiltaket, sammen med andre justeringer/endringer, planlegges presentert gjennom en tilleggshøring av planforslaget.

Ved Østensjøbekken/Skibekken er det kun planlagt kalksementstabilisering ved søylene til Østensjøbekken jernbanebru, samt mht. bæreevne for anleggsvei der det planlegges turvei. Se for øvrig kommentar om stabilitetstiltak langs Østensjøbekken i kap. 2.12 om grunnforholdstematikk.

Innspillene om bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner tas til orientering for planlegging av bygge- og anleggsperioden.

2.14 Anleggsgjennomføring

En rekke uttalelser har merknader knyttet til fasen med gjennomføring av tiltaket, virkninger for omgivelsene i bygge- og anleggsperioden, grunnnerv og annen kompensasjon m.m.

Trafikale virkninger på det offentlige veinettet i bygge- og anleggsperioden

Akershus fylkeskommune ber om at berørte fylkesveier blir minst mulig belastet med anleggstrafikk, og at trafikksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper ivaretas i anleggsperioden. Det er viktig å unngå anleggstrafikk gjennom Ski sentrum og nordfra på Kråkstadveien.

Uttalelser fra fylke og kommuner har merknader knyttet til at prosjektet vurderer muligheten for å stenge fylkesveiene Kråkstadveien og Løkenveien vekselvis i anleggsperioden, blant annet med tanke på å unngå å etablere midlertidige omkjøringsveier som beslaglegger matjord:

- *Akershus fylkeskommune* sier at før det kan tas endelig stilling til en slik løsning, må det gjennomføres en trafikkanalyse som dokumenterer konsekvensene i anleggsperioden for alle trafikantgrupper. Med grunnlag i trafikkanalysen ved gjennomgang av byggeplan/faseplaner, vil det tas en endelig vurdering av hvordan trafikken på Kråkstadveien og Løkenveien kan avvikles i byggeperioden.
- *Nordre Follo kommune* sier at endelig avgjørelse om stenging eller omkjøring av Kråkstadveien og Løkenveien i anleggsperioden kontra midlertidig omkjøringsvei må tas i tett dialog med Akershus fylkeskommune, Ruter og Nordre Follo kommune. Busstilbudet må opprettholdes i anleggsperioden. Det bes om en trafikkanalyse av hvilke konsekvenser en midlertidig stenging av fylkesveiene vil få for lokalveinettet i Nordre Follo.
- *Ås kommune* er positiv til grep 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. Det er behov for trafikkanalyse av konsekvensene for lokalveinettet, og at endelige beslutninger tas i tett dialog med relevante myndigheter og trafikkselskaper.

Statens vegvesen sier at trafikk i anleggsperioden vil berøre E18. Denne delen av E18 (Askimveien) er ulykkesbelastet og har en dårlig standard i forhold til riksveiens 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.

Tandbergløkka vel, som har adkomst via Kråkstadveien, er opptatt av avvikling av anleggstrafikken. Slik vellet forstår det vil mye av denne trafikken foregå via Kråkstadveien. Vellet forutsetter opprettholdelse av adkomst for beboere på Tandbergløkka. Kollektivtilbud må opprettholdes, og utrykningskjøretøy må ha god tilgang til området gjennom hele anleggsperioden.

Virkninger for gående, syklende og turgåere i bygge- og anleggsperioden

Flere uttalelser har merknader om virkninger i bygge- og anleggsperioden for gående og syklende, inkludert forholdene for myke trafikanter/skolebarn, samt turgåere i denne perioden. Fra merknadene:

- *Nordre Follo kommune* sier at gang og sykkelveier må holdes åpne mellom Ski og Kråkstad i hele anleggsperioden.
- *Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (LA21)* sier at i anleggsperioden må beboerne skjermes best mulig. Kråkstadveien med g/s-vei samt kollektivroute må holdes åpen. En midlertidig omlegging blir trolig nødvendig i en kort periode, men LA21 ser ikke noen alternativ trafiksikker vei til Kråkstadveien. LA21 påpeker at nærsbogen er viktig for trivsel og helse for befolkningen, og man bør ikke sperre tilgangen i den lange anleggsperioden.
- *Finstadgrenda vel* har merknader om belastninger i anleggsperioden, anleggstrafikk og trafiksikkerhet, samt natur- og miljøhensyn og tilgang til Kjølstadskogen og Holstadmarka i anleggsperioden.
- *Tandbergløkka vel* ber om at påvirkning av tungtransport i anleggsperioden reduseres til et minimum. Det er behov for fartsdempende tiltak i Kråkstadveien, og andre tiltak som sikrer trafikanter generelt og myke trafikanter/skolebarn spesielt.
- *Kjølstadhaugen velforening* ber om at det tilrettelegges for enkel tilgang til tur- og rekreasjonsområdet Kjølstadskogen også i byggeperioden.
- *Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C* uttrykker bekymring for at anleggsperioden vil forverre trafiksikkerheten langs Løkenveien, en vei uten gangvei. Det bes om midlertidig gangvei i Løkenveien i anleggsfasen, og at det ses i sammenheng med mulighet for permanent gang- og sykkelvei. Dette bør drøftes med kommunen/fylkeskommunen.
- *Frode Heggedal*, som bor i Kråkstad, har merknad om at det bør etableres gang- og sykkelvei i Løkenveien under anleggsperioden.

Grunnerverv m.m.

Østre linje grunneierlag ber generelt om at Bane NOR må vurdere tiltaksjordskifte for berørte eiendommer. Også en rekke andre uttalelser har innspill om at det bør vurderes tiltaksjordskifte som løsning, for å sikre totalt sett best driftslogistikk for grunneiere i bygda.

Flere uttalelser fra gårder i området har merknader om grunnerverv (permanent og midlertidig) og andre typer kompensasjon. Utvalg fra merknadene:

- *Vang gård* har signaliserer at de vil kreve advokatbistand etter at planene eventuelt er vedtatt, i tillegg til landbruksfaglig, teknisk, bygningsfaglig og landskapsfaglig assistanse.
- *Sigtun gård* har flere merknader knyttet til ulemper i gjennomføringsfasen. 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 i anleggsfasen. Grunneiere må kompenseres for de faktiske tap og ulemper som de 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.
- *Vang gård* og *Søndre Løken gård* ber om at Løkenveien 30 innløses av Bane NOR, noe som fjerner behovet for ny adkomst over dyrket mark og øker nydyrkingsareal. Dette vil kunne gi et makeskifte mellom Vang gård og Søndre Løken gård som vil gi mer rasjonell drift.
- *Midtre Frogner gård* sier at jernbanetraseen både beslaglegger og gjør arealer utilgjengelig. Det må gjennomføres tiltaksjordskifte slik at avskårede arealer kompenseres med andre arealer.
- *Søndre Løken gård* har merknad om at eiendommen har borehull som leverer drikkevann. Ved forringelse av dagens kvalitet på dette vannet må det bekostes nye borehull. Dette gjelder også energibrønn dersom dennes kapasitet blir forringet.

Støy og støv i bygge- og anleggsperioden

Mange uttalelser har merknader om støy- og støvforurensning i bygge- og anleggsperioden. Fra merknadene:

- *Nordre Follo kommune* har merknad om at plassering av knuseverk må trekkes bort fra bebyggelse med støyfølsom bruk.
- *Ås kommune* forutsetter at støyende arbeid i anleggsperioden skal begrenses til tidsrom som reduserer belastningen på omkringliggende bebyggelse. Støyende virksomhet som knuseverk må lokaliseres med tilstrekkelig avstand fra støyfølsom bebyggelse.
- *Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (LA21)* ber om utslippsfri anleggsplass, med hjulvaskestasjoner for lastebiler som benytter offentlige veier. LA21 erfarer fra anleggsplasser at

mye søle blir dratt med og ligger igjen på asfalten. Når dette tørker og blåser utover i nærområder er det risiko for lungeskader.

- *Finstadgrenda vel* ber om:
 - o Tidsbegrensninger for støyende arbeid (ingen nattarbeid nær boligområder).
 - o Løpende dialog med beboerne, inkludert varsel i forkant av arbeider som gir ekstra belastning.
 - o Avbøting av støvplager fra anleggsarbeidet ved nødvendig renhold av hus, vei mv.
 - o Støyskjermende tiltak også i anleggsfasen, med støyskjerm på vestsiden av sørgående spor tidlig i anleggsperioden, og midlertidige voller og gjerder.
 - o Uavhengig tredjepart som gjennomfører dokumentasjon og målinger av støy på boligfeltet i forkant av anleggsperioden.
- *Tandbergløkka vel*:
 - o Det bes om bindende tidsvinduer for støyende arbeid, midlertidige støyskjermer, lavstøyende metoder/utstyr, og kontinuerlig overvåking av støy og vibrasjoner, med offentlig tilgjengelige måldata.
 - o Ved nattarbeid kreves det særskilt begrunnelse og varsling.
 - o Det spørres om plassering av knuseverk i anleggsperioden, og det ønskes informasjon om hvilken plassering som er lagt til grunn for støysonekartet for anleggsperioden.
 - o Det bes om støvreduserende tiltak (vanning, renhold av vei, tildekking), målinger, og rask respons ved overskridelse av grenseverdier.
- *Kjølstadhaugen velforening* ber om:
 - o Støyskjerming i anleggsperioden.
 - o Kompensasjonsordninger i perioder med støyende arbeid, og ikke bare hotellovernatting.
 - o Renhold av husfasader og -tak og gater i byggeperioden.
 - o Uavhengig tredjeparts dokumentasjon av bygninger og infrastruktur i forkant av byggeprosjektet, mht. eventuelle skader som oppstår i løpet av byggeperioden.
- *Eikelijordet Parsellen boligsameie* sier at fem års anleggsperiode vil medføre mye trafikk, støy og støy. Dette kan påvirke livskvaliteten og sikkerheten, særlig til barn. Det er positivt at det ikke er planlagt at det skal gå anleggstrafikk nordfra på Kråkstadveien. Sameiet er bekymret for at støy sørfra kan være belastende i åpne landskap.
- *Nordre Kjølstad gård* forventer skjerming mot påvirkning fra støy og støv i anleggsperioden, og det bes om støymålinger og vurdering av avbøtende tiltak etter ferdigstilling.
- *Vang gård* ber om at det utarbeides en plan for støyskjerming og avbøtende tiltak i byggeperioden, og at det dekkes kostnader for vasking av støv på fasader.
- *Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C* sier at anleggsperioden vil føre til økt støybelastning. Flere boliger har ventilasjonsinntak mot Løkenveien, og det uttrykkes bekymring for støv fra trafikk og transport av jordmasser. Fem år med støybelastning har potensielt store konsekvenser for fysisk og mental helse. Det foreslås avbøtende tiltak som innebærer etablering av støyskjerm langs Løkenveien 16, og tiltak mot støvspredning.

Vilttrekk i bygge- og anleggsperioden

Noen uttalelser har merknader om at det kan bli utfordrende å opprettholde det regionale vilttrekket på tvers av planområdet gjennom anleggsperioden. Fra merknadene:

- Både *Nordre Follo kommune* og *Ås kommune* har vedtakspunkt om at det forutsettes at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes i anleggsperioden.
- *Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen*, som bor på Nordre Kjølstad gård, sier at prosjektet medfører svært store konsekvenser for vilt både i anleggsfasen og i tiår etter. Det bør komme tydeligere fram i plangrunnlaget at bestander/arter kan flykte permanent.

Virkninger for natur-/vannmiljø i bygge- og anleggsperioden

Noen uttalelser har merknader om virkninger for natur- og vannmiljø i bygge- og anleggsperioden. Fra merknadene:

- *Ås kommune* sier at miljøoppfølgingsplanen må sikre at vannkvaliteten ikke påvirkes negativt under anleggsarbeidet.
- *Norges vassdrags- og energidirektorat* mener, ved tiltak som berører vassdragene i planområdet, at fagkyndige ferskvannsøkologer bør følge opp anleggsfasen tett, slik at en får etablert de nødvendige funksjonene en naturlig elv/bekk trenger for at økosystemet skal fungere godt.

- *Tandbergløkka vel* sier at det bør etableres en plan for revegetering med lokale arter. Lysforurensning må begrenses til et minimum, både med tanke på dyr og insekter, men også for beboere i området. Området er rikt på mindre bekker og dammer, og våtmarksområder, som må tas hensyn til i anleggsfasen.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om anleggsgjennomføringen:

Generelt om gjennomføring av bygge- og anleggsperioden

Store jernbaneprosjekter vil alltid være til noe ulempe for omgivelsene. De medfører støy, støv, anleggstrafikk, veiomlegginger og annet. Bane NOR legger i sine prosjekter vekt på å begrense disse ulempene i så stor grad som mulig, innenfor de rammene som er satt i regelverk, egne retningslinjer, avtaler med kommune osv. Det er likevel viktig å understreke at naboer til anleggene må regne med negative konsekvenser i anleggsperioden.

Bane NOR som utbygger vil ha fokus på å holde berørte naboer godt orientert om arbeidene som skal skje, og hvordan de vil bli berørt. Dette skjer gjennom direkte varslings av for eksempel spesielt støyende arbeider, løpende oppdatert informasjon på vår nettside, samt en egen nabokontaktfunksjon.

Mht. anleggsstøy er målsettingen å unngå overskridelser av støygrensene i kap. 6 i støyretningslinje T-1442/2021 (jf. pkt. 2.2 i forslaget til reguleringsbestemmelser). T-1442 sier om anleggsperioden: *«Avbøtende tiltak må vurderes konkret, og fortrinnsvis i dialog med berørte parter. Avbøtende tiltak vil ikke alltid gi støynivå under grenseverdiene, men det bør være et mål at støyplagen reduseres mest mulig. Det vil som regel være aktuelt å vurdere et eller flere av følgende mulige tiltak: alternativt oppholdssted, støysvake maskiner og utstyr, driftstidsbegrensninger og etablering av (midlertidige) støyskjermer.»* For å konkretisere noe kan det i dette prosjektet for eksempel være aktuelt å legge jordranker slik at de kan fungere som støyvoller i anleggsperioden. Dette vil bli vurdert mer detaljert i nærmere planlegging av bygge- og anleggsfasen.

I forkant av byggingen vil det bli gjennomført egne nabomøter, der det blir mulig å komme med innspill til gjennomføringen. Det vil også gjennomføres trafikkmålinger og barnetråkkundersøkelser, for å sikre trygge veier for myke trafikanter, og spesielt barn og unge.

Når det gjelder spørsmål om hvilke tiltak som er aktuelle for dette prosjektet, så er det for tidlig å gi veldig konkrete svar. Det er først når en entreprenør er på plass at det er mulig å si nøyaktig hvordan riggområder ser ut, hvor knuseverk skal plasseres, atkomsten til friområder eller hvordan anleggstrafikken blir.

Bane NOR har fått gode innspill til reguleringsplanforslaget fra innbyggere som ser at de kan bli berørt av tiltaket. Disse innspillene tas med videre i arbeidet med miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen, og de vil danne en del av grunnlaget ved anskaffelse av entreprenør.

Spesifikke tema knyttet til gjennomføring av bygge- og anleggsperioden

Tiltaksjordskifte: Som utbygger av jernbanetiltaket kan Bane NOR kreve tiltaksjordskifte etter jordskifteloven. Formålet med et tiltaksjordskifte vil være å redusere negative konsekvenser av utbyggingstiltaket, skape mer tjenlige eiendomsforhold, samt fastsette nye eiendomsgrenser. Bane NOR vil vurdere nærmere om det er hensiktsmessig å kreve tiltaksjordskifte etter jordskifteloven.

Innløsning av Løkenveien 30: Enkelte uttalelser har innspill om at Løkenveien 30 bør vurderes innløst mht. mer effektiv arrondering og landbruksdrift. Eiendommen ligger utenfor fremstilt forslag til reguleringsplan. Eiendommen vil gjennom planen ikke oppnå partsstatus, men må behandles som nabo til tiltaket. Om Bane NOR skal kjøpe eiendommen vil det være basert på et frivillig salg. Bane NOR vil vurdere nærmere om det er hensiktsmessig å tilby kjøp av eiendommen dersom eier ønsker dette.

Dekning av juridisk og teknisk bistand: Etter vedtatt reguleringsplan, i forbindelse med gjennomføring av grunnnervet, vil Bane NOR dekke nødvendig juridisk og teknisk bistand i forhandlingene med de

berørte grunneierne. Vilkår og tilsagn for slik dekning gis til hver enkelt grunneier ved oppstart av grunnervet.

Erstatning forundersøkelser, grunnundersøkelser og arkeologiske registreringer: Alle arealer med dyrka mark som blir berørt av forundersøkelser, grunnundersøkelser og arkeologiske registreringer vil bli erstattet etter økonomisk tap. Dette gjelder alle arealer som er benyttet til både kjøring, riggarealer, sjaktning mv. Utførende enhet av disse undersøkelsene utarbeider arealoppgave som danner grunnlaget for erstatningen. Grunneier trenger ikke å fremlegge bevis på skader på dyrka marka for å være berettiget erstatning.

Friluftsliv i anleggsfasen: Av hensyn til sikkerheten må anleggsområdet holdes utilgjengelig for allmennheten. For eksempel må Østensjøveien bli holdt stengt i lengre tid mellom Haga gård og Kråkstadveien. Bane NOR vil søke å finne løsninger både for den enkelte grunneier som blir berørt, og for allmenhetens tilgang til friluftsområder.

Utilgjengelige arealer under anleggsperioden: For alle arealer som midlertidig erverves under anleggsperioden blir det gitt erstatning som tilsvarer eiers økonomiske tap i samsvar med ekspropriasjonsrettslige regler og prinsipper. Dette gjelder også arealer som blir utilgjengelig under anleggsperioden som en følge av jernbanetiltaket.

Slitasje på veier, skader på drenering, vask av hus m.v.:

Slitasje på veier, skader på drenering på dyrka mark, og andre skader forårsaket av Bane NOR sin anleggsvirksomhet vil bli utbedret. Vask av hus og bygninger vil vurderes forløpende under anleggsperioden.

Tap av leieinntekter: Krav om tap av leieinntekter som en følge av Bane NOR sine aktiviteter vil bli vurdert erstattet. Eier kan ha krav på å få dekket sitt økonomiske tap.

Kompensasjon for bruk av egentid: Eiere av eiendommer som blir berørt av tiltaket vil ikke bli kompensert for bruk av egentid for å følge opp saker. Dette gjelder alle saker hvor det erverves grunn til offentlige formål. Bruk av egentid for å følge opp slike saker ligger innunder eiers ansvar for å følge opp egne interesser.

Makeskifte av arealer: Bane NOR vil under forhandlinger med berørte grunneiere vurdere makeskifte av arealer.

Brønner: Alle brønner til vann- og energiforsyning vil bli registrert før anleggsarbeidene starter opp. Eventuelle skader som blir påført disse brønnene som en følge av Bane NOR sine aktiviteter vil bli rettet opp eller økonomisk erstattet.

Trafikale virkninger på det offentlige veinettet i bygge- og anleggsperioden

Prosjektet planlegger ikke anleggstrafikk gjennom Ski sentrum.

Midlertidig stenging av Kråkstadveien/Løkenveien: Prosjektet vurderer muligheten for å stenge fylkesveiene Kråkstadveien og Løkenveien vekselvis i anleggsperioden, blant annet med tanke på å unngå å etablere midlertidige omkjøringsveier som beslaglegger matjord. Uttalelser fra fylke og kommuner har merknader om dette. Bane NOR vil vurdere dette nærmere i mer detaljert planlegging av anleggsgjennomføringen, i samråd med fylke (veieier) og berørte kommuner. Trafikkanalyse av virkningen planlegges utført.

Kråkstadveien x E18: På bakgrunn av merknad fra Statens vegvesen om trafikale konsekvenser i bygge- og anleggsperioden for krysset Kråkstadveien x E18/Askimveien, er det gjort en vurdering av krysset i dagens situasjon, mulige konsekvenser i anleggsperioden og eventuelle tiltak. I dag er det avviklingsproblemer fra Kråkstadveien (i ettermiddagsrushet), fordi E18-krysset er overbelastet i dagens situasjon. Et mulig avbøtende tiltak kan være å etablere et høyresvingefelt i Kråkstadveien mot E18. Å bygge om krysset til en rundkjøring anbefales i utgangspunktet ikke. Eventuelle tiltak i krysset tas ikke inn i reguleringsplanen nå, og må vurderes nærmere i detaljert planlegging av bygge- og anleggsperioden.

Vilttrekk i bygge- og anleggsperioden

Det kan bli utfordrende å opprettholde det regionale vilttrekket på tvers av planområdet gjennom anleggsperioden. I utgangspunktet er det planlagt anleggsarbeid langs hele den nye jernbanelinjen i anleggsperioden. Hensyn til vilttrekket vil bli vurdert nærmere i detaljert planlegging av bygge- og anleggsperioden. Eksempelvis kan det bli vurdert en geografisk delt anleggsfase, der noen arealer i en periode kan være uberørt, eller mindre berørt, av anleggsarbeidene. Videre kan det eventuelt være muligheter for å opprette «viltsluser» nattestid i anleggsområdene.

Virkninger for natur-/vannmiljø i bygge- og anleggsperioden

Merknadene om natur-/vannmiljø tas til orientering for planlegging av anleggsgjennomføringen.

2.15 Fjerning av eksisterende Østre linje, ny arealbruk m.m.

Flere av uttalelsene inneholder synspunkt om eksisterende Østre linje mellom Kråkstad og Ski, dvs. den jernbanestrekningen som skal nedlegges når ny avgrensning Østre linje settes i drift. Denne strekningen er ikke del av selve reguleringsplanen, men planen har en rekkefølgebestemmelse som sikrer tilbakeføring til landbruksformål inn mot tettstedsbebyggelsen på Ski. Bane NOR har ikke tatt stilling til arealbruken videre inn mot Ski stasjon.

Fra merknadene:

- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus* mener at strekningen som skal tilbakeføres til dyrka mark bør vurderes forlenget mot Ski frem til Industriveien.
- *Akershus fylkeskommune* viser til at dagens jernbanespor ligger sentralt i Ski, i et område med stort utviklingspotensial. Eksisterende jernbanespor utgjør en barriere og representerer et areal som vil ha vesentlig betydning for den videre byutviklingen. Det er ønskelig at det gamle jernbanespolet vurderes som en del av pågående planarbeider i området, eller at det i nær framtid foretas en tydelig avklaring av fremtidig arealbruk.
- *Nordre Follo kommune* er positiv til at nedlagt bane mellom Kråkstad og Dynamitveien i Ski øst planlegges tilbakeført til dyrka mark. Resten av strekningen, fra Dynamitveien og frem til Ski stasjon, ønskes omregulert og opparbeidet til gang- og sykkelvei når jernbanelinja legges ned, med påkobling til ny g/s-bru over jernbanen sør for Ski stasjon.
- *Høegh Eiendom*, pva. grunneiere innenfor det pågående planarbeidet for områderegulering Ellingsrudgrenda (Ski øst), ønsker at dagens jernbanetrasé mellom Ski stasjon og Dynamitveien etableres som g/s-vei, og senest to år etter åpning av ny jernbane.
- *Naturvernforbundet i Ås* uttaler seg tvilende til hensiktsmessigheten av tilbakeføring til landbruksformål. Det må flyttes store mengder løsmasser og det blir en krevende oppgave å etablere dyrkbar jord av høy kvalitet på gammel trasé.
- *Østre linje grunneierlag* ber om konkretisering av tilbakeføring av eksisterende Østre linje til landbruksformål, og at det tas inn i reguleringsplanen. Tilbakeføringen bør skje umiddelbart etter at ny jernbane er tatt i bruk.
- *Vang gård* ber om at tilbakeføring av gammel jernbanetrasé til jordbruk blir en del av reguleringsplanen, og at tilbakeføring må påbegynnes så snart den nye jernbanen er tatt i bruk.
- *Frode Heggedal* har merknad om bru på Løkenveien (v/ Tomterveien) over eksisterende Østre linje, som i dag er smal og virker begrensende på gjennomgangstrafikken i retning Kråkstad. Det uttrykkes bekymring for at reetablering av veien, i sammenheng med tiltak for tilbakeføring til landbruk, vil føre til dimensjonering av veien som fjerner dagens trafikkbegrensende effekt.

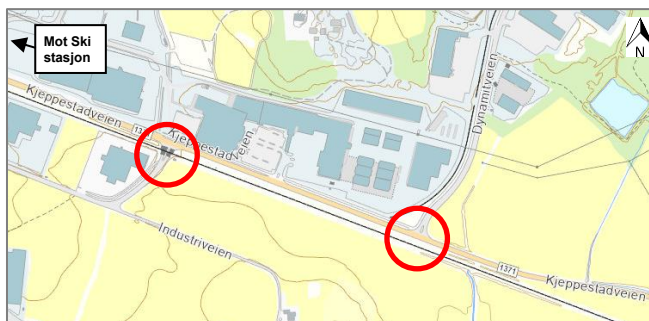
Forslagsstillers kommentarer til innspill om fjerning av eksisterende Østre linje:

En del uttalelser mener at tilbakeføring av nedlagt jernbanetrasé til jordbruk burde være en del av reguleringsplanen, dvs. innenfor planavgrensningen. Dette er gjentakelse av noen synspunkter som tidligere kom fram i forbindelse med høringen og behandlingen av planprogrammet for prosjektet (høring 2019, fastsettelse 2021). Nordre Follo kommune, som er kommunal planmyndighet på den aktuelle strekningen, har tidligere uttalt at tilbakeføring av nedlagt jernbanetrasé til landbruksformål ikke vil kreve ny reguleringsplan, i og med at strekningen er regulert til landbruksformål i en områdereguleringsplan for landbruksområdene i Ski (stadfestet 1978). Nordre Follo kommune har ikke endret denne vurderingen. Det er innarbeidet en rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen for ny avgrensning Østre linje som sikrer - senest to år etter at ny jernbane er tatt i bruk - at jernbaneteknisk infrastruktur er fjernet for tilbakeføring til dyrka mark fra nord for Kråkstad inn mot tettbebyggelsen i

Ski (ca. 3 km), i samsvar med matjordplan for prosjektet. Det vil si at tilbakeføringen til dyrka mark ikke er innenfor reguleringsplangrensen, men en del av prosjektet. Tilbakeføringen til landbruk på jernbane som skal nedlegges er foreløpig ikke prosjektert (planlagt i detalj).

Noen uttalelser har merknader om at strekningen videre, fra der jernbanen tilbakeføres til dyrka mark og videre inn mot Ski stasjon, bør omreguleres og opparbeides til gang/sykkelvei. Strekningen er ca. 1,2 km lang. Bane NOR har foreløpig, på grunn av tidsperspektivet, ikke tatt stilling til fremtidig arealbruk på denne strekningen. Det er ikke avklart at denne strekningen, eller deler av den, skal legges ned - det kan fortsatt være behov for å benytte sporet til parkering eller hensetting av for eksempel arbeidstog. Nordre Follo kommune har gitt uttrykk for at de ønsker gang- og sykkelvei på strekningen fra Ski sentrum til dit den sammenhengende bebyggelsen slutter. Eventuell fjerning av jernbaneteknisk infrastruktur og opparbeiding til g/s-vei kan imidlertid ikke skje før ny avgrensning Østre linje er tatt i bruk. Reguleringsendring på strekningen kan heller ikke skje før det foreligger reguleringsvedtak om ny avgrensning Østre linje.

Noen uttalelser har merknader om hvor langt inn mot tettbebyggelsen i Ski tilbakeføringen av dyrka mark bør skje. I bestemmelsene til offentlig ettersyn heter det at jernbaneteknisk infrastruktur fram til «*Drømtorp planovergang ved Industriveien*» skal fjernes. Videre i bestemmelsen heter det at «*strekningen fra Dynamitveien øst for Ski, til nord for Kråkstad*» skal tilbakeføres til landbruksformål. F.eks. Statsforvalteren har som synspunkt at strekningen som skal tilbakeføres til dyrka mark bør forlenges mot Ski til Industriveien. Bane NORs vurdering er at, dersom strekningen videre fram mot Ski stasjon skal opparbeides til g/s-vei, at det virker naturlig å opparbeide g/s-vei fra Dynamitveien inn til Ski stasjon, og at tilbakeføring til dyrka mark inn mot Ski stopper her.



Figur 2-15: Inn mot tettbebyggelsen i Ski. Sirkel til venstre; Drømtorp planovergang ved Industriveien. Sirkel til høyre; ved Dynamitveien. Avstanden mellom disse punktene er ca. 400 m.

2.16 Oversikt over innspill til plankart, bestemmelser eller planbeskrivelse

Oversikt over innspill med (mer eller mindre) konkrete forslag til endring av plandokumentene; dvs. plankartet, reguleringsbestemmelsene eller planbeskrivelsen til reguleringsforslaget:

Plankart

- *Akershus fylkeskommune:*
 - o KULA-området bør vises som hensynssone landskap (H550) i plankartet.
- *Akershus fylkeskommune / Kulturhistorisk museum:*
 - o Det bes om en endring av plankartet mht. automatisk fredete kulturminner, ved at en lokalitet bevares og vises som hensynssone H730.
 - o I alt. B bes det om at Østensjøveien vises med en smalere trasé (samsvarende med eksisterende utstrekning), for å sikre kulturminnelokaliteten ID 217422.
- *Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE):*
 - o Hensynssonene som viser flom- og skredfare bør inntegnes på hovedplankartet, ikke på et separat kart. 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.
 - o Bestemmelsesområdet #1 (midlertidig anleggsområde) bør deles opp mht. områder med hensynssoner for kvikkleireskredfare og utfordrende grunnforhold (jf. innspill til bestemmelsene).
- *Direktoratet for mineralforvaltning (DMF):*
 - o DMF har merknad om at områder der det tas ut masser bør reguleres til «råstoffutvinning», og at områder for masselager bør reguleres til «massemottak».

- DMF viser til at 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 gjenskape dagens terrengformer. DMF etterlyser at plankartet indikerer hvor uttak av masser skal skje.
- *Østre linje grunneierlag*: Det bes om at tilbakeføring av eksisterende Østre linje til landbruksformål tas inn i reguleringsplanen (dvs. at planavgrensningen utvides til også å inkludere banestrekningen som skal nedlegges).
- *Vang gård*: Ber om at tilbakeføring av gammel trasé til jordbruk blir en del av reguleringsplanen (dvs. at planavgrensningen bør utvides til også å omfatte banestrekningen som skal nedlegges).
- *Sigtun gård*: Foreslår å legge anleggsvei langs bekkeløp mellom Vang og Sigtun, slik at anleggstrafikk i mindre grad forstyrrer driften av Sigtun gård. Dette vil innebære en utvidelse av planområdet (for midlertidige anleggsområder).

Bestemmelser

- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus*:
 - Ber om at bestemmelsene justeres slik at det ikke åpnes for erosjonssikring i Østensjøbekken. Erosjonssikring av vassdrag må begrenses til det som er nødvendig.
 - Ber om at det vurderes å ta inn en bestemmelse om etablering av kantvegetasjon langs berørte vassdrag, fordi store deler av vassdragene i planområdet mangler eller har svært begrenset med kantvegetasjon. Kantvegetasjonen er viktig for å redusere uheldig avrenning, begrense elveerosjon og ivareta naturmangfold i og langs vassdrag.
 - 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.
- *Akershus fylkeskommune*:
 - Det må utarbeides en teknisk plan for tiltak som berører fylkesveiene. Det forutsettes at krav til dokumentasjon (spesifisert i uttalelsen) tas inn i planbestemmelsene.
 - KULA-området bør angis med hensynssone landskap (H550), 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*».
 - Mener det er uheldig at det i reguleringsbestemmelse pkt. 2.11 *Matjordplan* heter at matjord i første rekke skal prioriteres til «*istandsetting av midlertidige bygge og anleggsområder, inkludert nedlagte veger*». AFK spiller inn at formålet med (ny) bruk av matjord skal være å legge til rette for fortsatt matproduksjon. Dersom jord flyttes, må det sannsynliggjøres at den faktisk vil bli brukt til matproduksjon.
 - I plankartet er det vist hensynssone H570_1 ved Nordre Frogner. Det bes om bestemmelse for hensynssonen (som mangler) i bestemmelsenes pkt. 4.6.
 - Det bør være en rekkefølgebestemmelse om at antikvarisk dokumentasjon av bygningen som skal rives på Nordre Frogner (grisehuset) (jf. bestemmelsenes pkt. 5.4) må være gjennomført før bygningen kan rives.
- *Akershus fylkeskommune / Kulturhistorisk museum*: Uttalelsen har en rekke føringer til endring og omdisponering av reguleringsbestemmelsene om automatisk fredete kulturminner. Det bes om endringer i tråd med det som er etablert praksis i andre saker, med forankring i kulturminneloven:
 - Det bes om at alle lokalitetene med automatisk fredete kulturminner samles i én tabell i bestemmelsenes pkt. 5.3 (dvs. også de som frigis), med overskrift «*Dispensasjon av automatisk fredete kulturminner*».
 - Det bes om at det i bestemmelsenes pkt. 6.3 også vises tabell for lokaliteter med vilkår om utgravning, samt følgende juridisk bindende bestemmelse: «*Før tiltak etter planen realiseres skal det foretas arkeologiske utgravninger av følgende berørte automatisk fredete kulturminner*».
 - Dispensasjon iht. kml § 8, 4. ledd, kan ikke stå i kursiv som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det er benyttet i bestemmelsenes pkt. 5.3, men må fremgå som en juridisk bindende bestemmelse i ordinær skriftstil.
 - Uttalelsen gir føringer om mindre endringer av hvilke lokaliteter som skal bevares (H730), og mindre endringer i hvilke lokaliteter som frigjøres (med eller uten vilkår). Uttalelsen gjengir fullstendig innhold i tabellene som skal vises i bestemmelsene. For nærmere detaljer, jf. sammendrag av uttalelsen.
- *Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)*:

- Bestemmelsesområdet #1 (midlertidig anleggsområde) 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, og dette bør sikres i bestemmelsene til planen.
- Fagkyndige ferskvannssøkologer bør følge anleggsfasen tett opp, slik at en får etablert de nødvendige funksjonene en naturlig elv/bekk trenger for at økosystemet skal fungere godt. Slike konkrete krav bør innarbeides i bestemmelsene.
- **Nordre Follo kommune:**
 - Prosjektets ambisjon om netto null tap av matjord bør gjenspeiles og sikres i planbestemmelsene.
 - Planforslaget bør ha rekkefølgebestemmelser om tiltaksplan for økologisk kompensasjon.
 - Det bør settes bestemmelser om når vegetasjon i trekkroute for elg skal være tilbakeført.
- **Ås kommune:** Nullvisjon for tap av matjord bør sikres i planbestemmelsene. Videre har Ås kommune en rekke kommentarer til forslaget til reguleringsbestemmelser, bl.a.:
 - Enkelte bestemmelser som pålegger plikter, synes i stor grad å åpne for skjønnsmessige vurderinger eller kost/nytte vurderinger og fremstår ikke konkrete og klart formulerte.
 - Det stilles spørsmål ved om reguleringsplanen på alle områder tilfredsstiller krav om detaljert avklaring.
 - Det er uklarheter om hva som er informasjon eller veiledning og hva som er juridisk bindende bestemmelser.
- **Østre linje grunneierlag:** Det bes om at tilbakeføring av eksisterende Østre linje til landbruksformål tas inn i reguleringsplanen, og at tilbakeføringen konkretiseres.
- **Höegh Eiendom pva. grunneiere innenfor områderegulering Ellingsrudgrenda:** Ønsker å sikre i bestemmelsenes pkt. 6.2 (rekkefølgebestemmelse om bane som nedlegges) at jernbaneteknisk utstyr skal fjernes senest ett år etter åpning av ny jernbane (dvs. ikke to år).

Planbeskrivelse

- **Statsforvalteren:** Har merknad som innebærer ønske om at planbeskrivelsen beskriver mer presist hvilken del av eksisterende Østre linje som planlegges tilbakeført til jordbruk (dvs. ikke avgrenset frem til Dynamitveien, men helt frem til Industriveien ved Ski).
- **Höegh Eiendom pva. grunneiere innenfor områderegulering Ellingsrudgrenda:** Ønsker formulering i planbeskrivelsens kap. 6.4.2 og kap. 7.2.2 at dagens jernbanetrasé mellom Ski stasjon og Dynamitveien skal etableres som g/s-vei senest 2 år etter åpning av ny jernbane.

Forslagsstillers kommentarer til innspill om endringer i plandokumentene:

Generelt tas innspillene til endringer i plandokumentene til vurdering i revisjonen av planforslaget etter offentlig ettersyn, og i videre behandling fram mot oversendelse til vedtaksbehandling.

En del innspill til planbestemmelsene gjelder forhold som ikke er egnet til å ta inn i en reguleringsbestemmelse ut fra en planjuridisk vurdering. Dette kan f.eks. gjelde noen forhold som Bane NOR tidligere har drøftet med planmyndigheten, og som det allerede er avklart at ikke kan tas inn i bestemmelsene. For andre innspill, i hovedsak knyttet til saksbehandling, kan det være noe uklart om innspillene kan tas inn i bestemmelsene – Bane NOR kan være innstilt på å inkludere innspillet i bestemmelsene, men må samtidig ta forbehold om at innspillene likevel ikke blir tatt til følge i den videre behandlingen av reguleringsplanen og i vedtaksbehandling hos planmyndigheten.

Til informasjon planlegger Bane NOR en tilleggshøring av endringer i reguleringsforslaget for ny avgrensing Østre linje. Tilleggshøringen vil delvis være på bakgrunn av innspill i uttalelsene som ble mottatt i forbindelse med offentlig ettersyn høsten 2025, men behovet for endringer i planen er også utløst av nærmere vurderinger i prosjektet av grunnforhold i området og behov for sikringstiltak, noe som igjen utløser behov for større arealer til anleggsområde for gjennomføring av tiltaket. Tilleggshøringen gir ny anledning til å komme med innspill til endringer i reguleringsforslaget. Etter at en tilleggshøring er gjennomført – planlagt i løpet av 1. halvår 2026, med påfølgende gjennomgang av nye høringsinnspill og eventuelle justeringer/endringer i planen - vil revidert reguleringsforslag sendes til planmyndigheten for endelig vedtaksbehandling.

Noen spesifikke kommentarer til innspill om endringer i plandokumentene:

- *Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus* har innspill om at viktige føringer og vilkår bør styres gjennom reguleringsbestemmelser og ikke ved å vise til en miljøoppfølgingsplan. Bane NORs kommentar til dette er at så langt mulig er viktige føringer og vilkår for miljøhensyn i prosjektet styrt gjennom reguleringsbestemmelser, men det er begrensninger på hva planmyndigheten ut fra en planjuridisk vurdering finner å kunne inkludere i reguleringsbestemmelsene. Andre viktige føringer og vilkår for miljøhensyn som ikke kan stå i bestemmelsene, må derfor innarbeides i prosjektets miljøoppfølgingsplan (MOP).
- *Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)* sitt innspill om bestemmelsesområde for anleggsområdene (om at hensynssoner for naturfare vises på separat planserie) gjelder plankartet i pdf-format. Begrunnelse for denne oppdelingen er med hensyn til synlighet i de juridiske plankartene. Bane NOR vurderer at dette i praksis kan synes som en akademisk problemstilling når det kommer til gjennomføring av planen. Entreprenør vil benytte seg av digitalt plankart/kartgrunnlag, der hensynssoner for skred og utfordrende grunnforhold vil være tydelige. Bane NOR er enig i NVEs innspill om at det må framkomme tydelig at kartserie 1 (hovedplankartet) må ses i sammenheng med kartserie 2 (hensynssone naturfare).
- *Kulturminnemyndigheten i Akershus fylkeskommune* har en rekke innspill til endringer i bestemmelsene om automatisk fredete kulturminner. I utgangspunktet innstiller Bane NOR om å ta disse innspillene til følge. Bane NOR har hatt dialogmøte med kulturminnemyndigheten i Akershus fylkeskommune, der fylkeskommunen sin uttalelse ble drøftet. I tillegg ble det informert om planlagt tilleggshøring (jf. omtale over). Disse endringene vil kreve ytterligere arkeologiske registreringer i regi av fylkeskommunen, og endringene vil uansett trolig føre til endringer i planforslaget med hensyn til automatisk fredete kulturminner – både i kart og bestemmelser. Etter tilleggshøringen vil fylkeskommunen måtte uttale seg på nytt til et revidert planforslag.
- *Akershus fylkeskommune* har innspill om å markere KULA-området i reguleringsplankartet. Bane NOR vurderer det som lite hensiktsmessig å benytte H550 i plankartet på det som er en liten del av KULA-området. Hensynssone for hele KULA-området er vist i Nordre Follo kommuneplan, og gjelder uansett.
- *Akershus fylkeskommune* sier at det må utarbeides en teknisk plan for tiltak som berører fylkesveiene, og at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene. Prosjektet vil utarbeide teknisk plan for tiltak som berører fylkesveiene. En slik teknisk plan planlegges ikke utarbeidet før planvedtak, men vil bli forelagt veieier (AFK) før gjennomføring av tiltaket. Hvorvidt prosessuelle krav eller dokumentasjonskrav om teknisk plan kan tas inn i bestemmelsene er en planjuridisk vurdering som avgjøres av planmyndighet.
- Både *Nordre Follo kommune* og *Ås kommune* mener at Bane NORs ambisjon om netto null-tap av matjord bør sikres i planbestemmelsene. Ifølge planmyndighetens planjuridiske vurdering er dette ikke egnet som reguleringsbestemmelse. I stedet er Bane NORs ambisjon om netto-null-tap av matjord tydelig omtalt i planbeskrivelsen.
- Innspillet til *Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)* om permanent reguleringsformål synes å bero på en misforståelse. Dette omhandler et jernbanetiltak, og omfatter ikke områder for råstoffutvinning, heller ikke områder for massemottak. Områder der det må tas ut masser skal ikke ha permanent arealformål råstoffutvinning. Masser tas ut i den midlertidige anleggsperioden for gjennomføring av tiltaket. Permanent arealformål er jernbaneformål. I et visst omfang er det behov for å lagre masser i området, men områder med masselager skal ikke ha permanent arealformål massemottak.
- En del uttalelser har merknader om at planavgrensningen bør utvides til å også omfatte eksisterende Østre linje mellom Ski og Kråkstad. Nordre Follo kommune, som er kommunal planmyndighet på den aktuelle strekningen, har uttalt at tilbakeføring av nedlagt jernbanetrasé til landbruksformål ikke vil kreve ny reguleringsplan, i og med at strekningen er regulert til landbruksformål i en områdereguleringsplan for landbruksområdene i Ski (stadfestet 1978). Det er i stedet innarbeidet en rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen som sikrer dette. Se før øvrig tematisk kommentar om fjerning av eksisterende Østre linje i kap. 2.15.

Innspillene er nærmere kommentert i oppsummering av og kommentarer til de enkelte uttalelsene (kap. 3).

3 UTTALELSER VED OFFENTLIG ETTERSYN - OPPSUMMERING OG KOMMENTARER

3.1 Liste over mottatte uttalelser

Det er mottatt i alt 48 uttalelser ved offentlig ettersyn av reguleringsplanforslaget – 12 fra myndigheter, 11 fra organisasjoner, lag og foreninger, og 25 fra private. Uttalelsene er listet opp under, sortert etter kategoriene nevnt foran, deretter kronologisk (etter siste dato) og alfabetisk dersom dato er lik.

Myndigheter

- Mattilsynet (02.10.2025)
- Indre Østfold kommune (13.10.2025)
- Direktoratet for mineralforvaltning (14.10.2025)
- Indre Østfold regionråd (17.10.2025)
- Nordre Follo kommune (17.10.2025)
- Norges vassdrags- og energidirektorat (17.10.2025)
- Østfold fylkeskommune (17.10.2025)
- Statens vegvesen (21.10.2025)
- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus (21.10.2025)
- Akershus fylkeskommune (28.10.2025)
- Akershus fylkeskommune - *automatisk fredete kulturminner* (28.10.2025)
 - o *vedlagt uttalelse fra Kulturhistorisk museum* (09.10.2025)
- Ås kommune (10.11.2025)

Organisasjoner, lag og foreninger

- PURA, vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget (07.10.2025)
- Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (14.10.2025)
- Finstadgrenda vel (15.10.2025)
- Naturvernforbundet i Nordre Follo (16.10.2025)
- Tandberggløkka vel (16.10.2025)
- Kjølstadhaugen velforening (17.10.2025)
- Nordre Follo turlag (17.10.2025)
- Østre linje grunneierlag (17.10.2025)
 - o *inkl. notat fra Trafikkonsept/Jon Hamre*
- Ås Venstre (17.10.2025)
- Naturvernforbundet i Ås (18.10.2025)
- BirdLife Norge avd. Oslo og Akershus (21.10.2025)

Private

- Frode Heggedal – *Kråkstad* (25.08.2025)
- Hans Ole Hillestad Dørdal – *Ås* (01.09.2025)
- Jonny Fauske – *Eikeliteigen 13, Ski* (02.09.2025)
- Jon Hamre (27.08.2025 / 10.09.2025)
- Höegh Eiendom pva. grunneiere innenfor områderegulering Ellingsrudgrenda (02.10.2025)
- Knut Frogner – *Nordre Frogner gård* (08.10.2025)
- Per Arild Kvist – *Nordre Finstad gård* (13.10.2025)
- Georg Stub – *Langhus* (13.10.2025)
- Eikelijordet Parsellen boligsameie (15.10.2025)
- Per Kristian og Torunn Høyum – *Kråkstad* (15.10.2025)
- Sameiet Vestveien 46 – *Nordre Finstad* (15.10.2025)
- John Ivar Bjoner pva. grunneiere Vang gård (16.10.2025)
- Carl-Stener Garder – *Nordre Halstad gård* (16.10.2025)
- Svern Håkon Haug – *Trånåsveien 12, Kråkstad* (16.10.2025)
- Ragna Kirkeby og Håkon Huseby – *Østre Kjølstad gård* (16.10.2025)
- Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim – *Nordre Kjølstad gård* (16.10.2025)

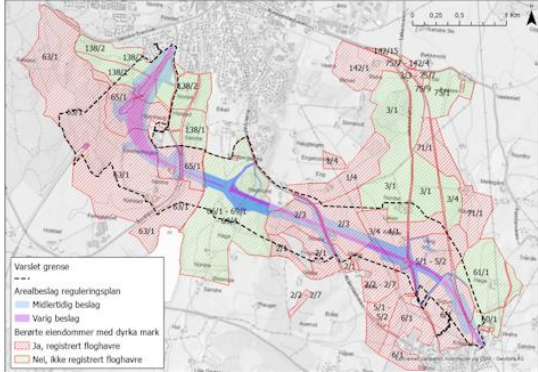
- Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen – Åsveien 139 (16.10.2025)
- Anette Sigtun – Sigtun gård (16.10.2025)
- Ekaterina Zankova pva. Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C (16.10.2025)
- Bård N. Andersen – Midtre Frogner gård (17.10.2025)
- Øistein Sletten Løvik – Gamle Åsvei 71, Ski (17.10.2025)
- Trude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

3.2 Oppsummering av og kommentarer til hver enkelt uttalelse

Uttalelsene er sortert etter tre kategorier; *Myndigheter* (kap. 3.2.1), *Organisasjoner, lag og foreninger* (kap. 3.2.2) og *Private* (kap. 3.2.3).

3.2.1 Myndigheter

Mattilsynet

Sammendrag av uttalelse (02.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Mattilsynet er statlig sektormyndighet med ansvar for plantehelse, fiskehelse- og velferd, dyrehelse- og velferd, mat og drikkevann. Mattilsynet skriver at i denne saken er fagområdet <i>plantehelse</i> relevant. Å flytte jord innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras. Det er viktig at anleggsvirksomhet skjer uten at alvorlige skadegjørere spres til nye områder. Mattilsynet merker seg at det foreligger en plan for flytting av jord der det er registrert floghavre, og at det er kjennskap til kravet om dispensasjon. En dispensasjonssøknad skal inneholde: 1. hvor jorda skal benyttes 2. hvordan transporten skal foregå 3. rengjøring av maskiner og utstyr Det forutsettes at det søkes Mattilsynet om dispensasjon og at slik dispensasjon foreligger før det flyttes jord med floghavre.	Det er utarbeidet matjordplan, som forelå ved offentlig ettersyn av reguleringsplanen – rød skravur i figuren under viser eiendommer der det fra før er registrert floghavre, og grønn skravur viser hvor det ikke er funn av floghavre. Det er ikke tillatt å benytte floghavreinfisert jord på arealer som ikke er infisert med floghavre.  Matjordplanen anbefaler, før gjennomføring av tiltaket, at det gjøres et nytt arbeid for å sikre oppdatert og korrekt informasjon om floghavretilstand, for å gi mulighet for økt fleksibilitet for flytting av jord mellom eiendommer. På bakgrunn av dette vil prosjektet utarbeide søknad til Mattilsynet for flytting av jord med floghavre.

Indre Østfold kommune

Sammendrag av uttalelse (13.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Indre Østfold kommunestyre har 13.10.2025 i sak 089/25 fattet følgende vedtak: <i>Kommunestyret slutter seg til høringsforslaget til reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje. Det</i>	Kommunestyrevedtaket i Indre Østfold kommune og kommunens vurderinger tas til

anbefales at alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet velges, og at alternativ B benyttes som faunapassasje for det nye dobbeltsporet.

Indre Østfold kommunes vurderinger:

Prosjektet gir store utviklingsmuligheter og betydelige samfunnsgevinster for Indre Østfold, særlig knyttet til mobilitet, pendling og regional utvikling. Ny avgrensning 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. Anbefalt prioritering:

- 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.

orientering i merknadsbehandlingen etter offentlig ettersyn, samt i den videre bearbeidingen av planforslaget før det sendes til vedtaksbehandling. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentar til hovedtrekk i uttalelsene i kap. 2.1, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill omhandlende behovet for ny avgrensning Østre linje i kap. 2.3.

Direktoratet for mineralforvaltning

Sammendrag av uttalelse (14.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet, og har bl.a. et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i pbl-saker. <u>Faglig råd til arealformål:</u> Ifølge planbeskrivelsen har alternativ L0 et masseunderskudd av bergmasser til underbygning av jernbanen i størrelsesorden 315 000 m³. Det er tenkt å sprengne 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 gjenskape dagens terrengformer. Det kommer ikke fram av plankart eller bestemmelser hvor masseuttaket er plassert. Masseuttak utenfor områder som er avsatt til råstoffutvinning er i utgangspunktet ikke tillatt. I plankartet bør område 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. Det bør 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. Undersøkelse av bergmassens kvalitet bør gjøres i forbindelse med reguleringsarbeidet. <u>Forholdet til mineralloven:</u> Det kommer ikke fram av planbeskrivelsen mengden masser som er estimert skal tas ut i masseuttaket ved Haga gård. DMF gjør	DMFs merknad, om at området der det planlegges sprenging av en bergknaus bør markeres i plankart eller omtales i bestemmelser, tas delvis til følge. Arealet tilsvarer bestemmelsesområdet #M1. Det vil bli tatt inn bestemmelser om maks. dybde på uttaket, og maks. høyde på varig masselager. For øvrig synes DMFs uttalelse å bero på en misforståelse. Dette er et jernbanetiltak, og omfatter <u>ikke</u> områder for råstoffutvinning, heller ikke områder for massemtak. Tiltaket tilstreber massebalanse, ved at overskuddsmasser kan utnyttes og gjenvinnes i prosjektet, slik at den totale massebalansen blir best mulig. Det skal f.eks. ikke tas ut masser som en forretningsidé for å forsyne forskjellige byggetiltak med byggeråstoff. I den grad det må tas ut masser er det for å kunne gjennomføre det foreslåtte infrastrukturtiltaket. I andre deler av planområdet vil det være behov for tilførsel av masser. Bane NOR ønsker at det i minst mulig grad oppstår behov for å kjøre overskuddsmasser bort fra anleggsområdet til eksterne massemtak, eller at det må tilføres masser fra eksterne kilder. Områder der det må tas ut masser skal <u>ikke</u> ha permanent arealformål råstoffutvinning. Masser tas ut i den midlertidige anleggsperioden for gjennomføring av

oppmerksom på at mineralloven i utgangspunktet gjelder for 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 omfattet 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 omfattet av mineralloven og krever driftskonsesjon.

Merknad til arealformål for masselager:

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 forurenset, jf. punkt 5.2 i bestemmelsene. Etter at ny kartforskrift trådte i kraft 1. juli 2025 er masseuttak lagt til som nytt underformål til reguleringsplaner. 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.

tiltaket. Permanent arealformål er jernbaneformål.

I et visst omfang er det også behov for å lagre masser i området, men områder med masselager skal ikke ha permanent arealformål masseuttak. Planen har to hovedområder som er planlagt brukt som masselager. Det ene er mellom jernbanesporene på Kjølstadhøgda, som får permanent arealformål «annen banegrunn – grøntareal», dvs. jernbaneformål, og skal eies av Bane NOR. Det andre hovedområdet er nord og øst for Haga, der, ved offentlig ettersyn, de to bestemmelsesområdene #M1 og #M2 ligger (det planlegges en tillegghøring, der masselageret nordøst for Haga, #M2, tas ut av planforslaget). Permanent arealformål skal være landbruksformål eller naturformål, dvs. etter at masselageret er etablert og terrenget over masselageret er istandsatt og tilrettelagt for permanent arealbruk. Disse arealene skal ikke eies av Bane NOR, men blir en del av anleggsområdet, som skal erverves midlertidig for gjennomføring av tiltaket.

Formålet «masseuttak» (hovedformål «bebyggelse og anlegg») kom inn i kart- og planforskriften som trådte i kraft 1. juli 2025, og har derfor – bortsett fra at det ikke er aktuelt – ikke vært vurdert i denne planen (planmyndighetens tilsagn om utleggelse til offentlig ettersyn var juni 2025). På tilsvarende måte har det nye formålet «faunapassasje» (hovedformål «samferdselsanlegg og infrastruktur») ikke vært vurdert, selv om det hadde vært et naturlig formål å benytte der det planlegges viltovergang over jernbanen. Foreslått arealformål for viltovergangen er «annen banegrunn – grøntareal», med bestemmelser som utdyper/begrenser arealbruken.

Indre Østfold regionråd

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Indre Østfold regionråd er et interkommunalt politisk råd og samarbeidsorgan bestående av kommunene Indre Østfold, Marker, Rakkestad og Skiptvet. Indre Østfold regionråd støtter planforslaget. Stortinget gjorde vedtak om prosjektet i 2014 og med KVV i 2015. 10 år etter er man fortsatt ikke klare til å bygge, og nå antydes ferdigstilling i 2034. Det bes om at det ikke blir flere forsinkelser. Først gjennom realiseringen av ny avgrening Østre linje vil man få full effekt av investeringen med Blixtunnelen Oslo S–Ski. Tiltaket er avgjørende	Uttalelsen fra Indre Østfold regionråd tas til orientering i merknadsbehandlingen etter offentlig ettersyn, samt i den videre bearbeidningen av planforslaget før det sendes til vedtaksbehandling. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentar til hovedtrekk i uttalelsene i kap. 2.1, samt sammendrag av og kommentarer til innspill omhandlende behovet for ny avgrening Østre linje i kap. 2.3.

både for å få flere person- og godstog fra Ski sørover mot Ås, Vestby, Moss og videre på Vestre linje til Østfoldbyene og kontinentet, og også for å kunne få flere tog på Østre linje mot Indre Østfold. Dette er også viktig mht. det nasjonale målet om mer gods fra vei til bane og av beredskapsmessige grunner.

Indre Østfold regionråd anbefaler alternativ L1 med senket linje i KULA-landskapet, og at alternativ B benyttes som faunapassasje.

Nordre Follo kommune

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Uttalelsen fra Nordre Follo kommune er omfattende (15 sider inkl. vedtak). Formannskapet i Nordre Follo kommune har 15.10.2025 i sak 63/25 fattet følgende vedtak: <i>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.</i> <i>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 vektas høyere enn hensynet til massebalanse. Alternativ L1 med senket linje på strekningen Sigtun/Hagelunden vurderes som det beste alternativet.</i> <i>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.</i> <i>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.</i>	Tas til orientering. Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ L1. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema areal- og naturregnskap, i kap. 2.7. Tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk, inkl. matjordplan, i kap. 2.10.

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 tilplantes 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 omkjøringsveit 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.*

Fra kommunedirektørens vurdering:

Tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsfasen, deltema virkninger for gående, syklende og turgåere, i kap. 2.14.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i permanent situasjon i kap. 2.11, samt om støy i bygge- og anleggsfasen i kap. 2.14.

Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ B for faunapassasje. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema vilttrekk/faunapassasje, i kap. 2.7.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om virkninger for vilttrekk i anleggsperioden i kap. 2.14.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om vilttrekk/faunapassasje i kap. 2.7.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsperioden, deltema om virkninger for offentlig veinett, i kap. 2.14.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fremtidig arealbruk på eksisterende Østre linje i kap. 2.15.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om klimahensyn i kap. 2.13.

Vilttrekk: Dobbeltsporet vil utgjøre en lang og absolutt barriere for bakkelevende viltarter, bortsett fra der det etableres funksjonelle faunapassasjer. Kommunen anbefaler alternativ B, med viltovergang og viltundergang ved Hagelund. For å sikre at funksjonaliteten til viltovergangen ikke påvirkes av sambruk med Østensjøveien eller sakte revegetering, bør bredden på den foreslåtte viltovergangen utvides utover minsteanbefalinger, og tilplantes med stedegne arter. Tiltak i skogskorridoren ved Hagelund bør begrenses i størst mulig grad, herunder nydyrking.

Biologisk mangfold: En forekomst av hul eik forringes av planforslaget. Det anbefales at trestammer får ligge igjen på eiendommen, eller fraktes til et dødveddeponi, for å tilby et viktig livsmiljø for arter knyttet til død ved.

Arealnøytralitet og økologisk kompensasjon: Nordre Follo har kommunale planbestemmelser om arealnøytralitet. Det er en svakhet ved planforslaget at det ikke er utarbeidet et prosjektbasert naturregnskap. Slike naturregnskap synliggjør omfanget av permanente naturtap som følge av et prosjekt, og er utgangspunkt for en tiltaksplan for økologisk kompensasjon. Forslaget om nydyrking av skogsarealer som kompensasjon for tapt matjord utgjør en interessekonflikt mellom natur og landbruk. Kommunen kan ikke se at det er gjort en interesseavveining av arealbruken.

Matjord: Nordre Follo kommune 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. Kommunen mener dette må gjenspeiles og sikres i planbestemmelsene. Kommunen 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 prinsipper om arealnøytralitet. Det bes om at matjordplanen oppdateres og ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart. Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før anleggsarbeidene starter.

Kulturlandskap og kulturmiljø:

- Den nye jernbanelinja vil medføre store terrenginngrep og varige virkninger for et kulturlandskap og kulturmiljø av nasjonal betydning. Hensynet til dette må vektles høyere

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema vilttrekk/faunapassasje, i kap. 2.7.

Innspillet tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema areal- og naturregnskap, i kap. 2.7.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk, inkl. matjordplan, i kap. 2.10.

Bane NORs ambisjon om netto-null-tap av matjord er tydelig omtalt i planbeskrivelsen. Ifølge planmyndighetens planjuridiske vurdering er dette ikke egnet som reguleringsbestemmelse.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5.

enn hensynet til massebalanse i prosjektet. Alternativ L1 med senket linje på strekningen Sigtun/Hagelund vurderes som det beste alternativet. Inngrep i kulturlandskap av nasjonal betydning må gjøres så skånsomt og lite synlig som teknisk mulig. - Skjæringen gjennom den skogkledde åsen ved Hagelund vil gi et stort sår i landskapet. Alternativ B med viltovergang over skjæringen vil redusere de negative virkningene av skjæringen i landskapsbildet dersom viltovergangen utvides. - Planlagt bru nord for Østensjøvannet vil bli svært synlig i landskapet. Det bes om at brua utformes og tilpasses på en slik måte at den i størst mulig grad glir inn i kulturlandskapet. <u>Friluftsliv:</u> - Den nye jernbanelinjen vil skape en barriere gjennom sentrumsnære friluftsområder sør for Ski. Verdien av gjenværende nærturområder og sammenhengende grønnstruktur øker i takt med at befolkningen i Ski øker. Planforslaget har gode og nødvendige forslag til avbøtende og kompenserende tiltak for friluftsliv. Det forutsettes at de nye forbindelsene som omtales i planforslaget blir realisert. - Det bes om en betydelig utvidelse av viltovergangen sør for Hagelund som sambruksløsning for vilt og mennesker. - Det bes om at friluftslivet hensyntas i anleggsperioden, gjennom midlertidig omlegging og skilting av stinett. <u>Støy:</u> - Det forutsettes at all bebyggelse med støyfølsom arealbruk som får økt støynivå og ligger i gul eller rød støysone fra prosjektet får tilbud om avbøtende tiltak iht. T-1442/21. Dette gjelder spesielt Nordre Frogner gård og Søndre Løken gård. - For den midlertidige bygge- og anleggsperioden bes det om at knuseverk trekkes bort fra støyfølsom bebyggelse. - Det bes om at det vurderes å skjerme natur- og rekreasjonsområdene langs den nye linjen mot støy fra jernbanen. I tillegg nevnes boligbebyggelsen ved Nordre Finstad gård ved Ski, som ligger langt utenfor planområdet, men blir berørt av økt frekvens og økt støy fra passerende tog - som konsekvens av planforslaget. Det ble ikke etablert støytiltak for Nordre Finstad gård i forbindelse med byggingen av vendespor ved Ski stasjon. Reguleringsplanen for Ski stasjon har reguleringsbestemmelser om støy som antakelig ikke er blitt fulgt opp tidligere.	Mht. planlagt bredde på viltovergangen, se kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema villtrekk/faunapassasje, i kap. 2.7. Reguleringsbestemmelsene har formulering om at Østensjøbekken jernbanebru «skal gis en arkitektonisk utforming som gjør den minst mulig dominerende i landskapet». Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema villtrekk/faunapassasje, i kap. 2.7. Se tematisk omtale av gjennomføring/bygge- og anleggsperioden, deltema om virkninger for gående, syklende og turgåere, i kap. 2.14. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i permanent situasjon i kap. 2.11. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i bygge- og anleggsfasen i kap. 2.14. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i permanent situasjon i kap. 2.11. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy, deltema Nordre Finstad, i kap. 2.11.
--	---

Det bes om at planforslaget oppdateres slik at det sikrer avbøtende tiltak også for Nordre Finstad.

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

Føringer for nedlagt jernbanelinje: Kommunen er positiv til at nedlagt bane mellom Kråkstad og Dynamitveien i Ski øst tilbakeføres til dyrka mark. Resten av strekningen, fra Dynamitveien og frem til Ski stasjon, ønskes omregulert og opparbeidet til gang- og sykkelvei når jernbanelinjen legges ned, med påkobling til ny g/s-bru 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. Dersom overskuddsmasser skal lagres på myrarealet ved Haga bes det om at det gjøres en utredning av hvilken påvirkning deponeringen vil ha på myrarealet og utslipp av karbon fra myra. Kommunen oppfordrer til utslippsfrie anleggsmaskiner, i det minste at fossilfrie (særlig gravemaskiner og hjullastere) benyttes.

Kråkstadveien og Løkenveien: Kommunen viser til at det vurderes 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, og redusere både kostnader og klimagassutslipp. Kommunen uttrykker likevel bekymring for konsekvensene av en slik stenging. Omdirigert trafikk vil i stor grad måtte kjøre gjennom Ski sentrum. Dette kan gi økte utfordringer både med fremkommelighet og trafiksikkerhet. Kommunen minner også om at det i Kråkstadveien i dag kjøres buss med 30/15-minutters frekvens. Det er viktig at et alternativt busstilbud kan opprettholdes også ved en eventuell stenging, og at g/s-vei langs Kråkstadveien holdes åpen i anleggsperioden. Kjeppestadveien og Løkenveien har ikke infrastruktur for gående og syklende, og er derfor ikke et godt nok alternativ for myke trafikanter. Det bes om en trafikkanalyse av hvilke konsekvenser en midlertidig stenging vil få for lokalveinettet i Nordre Follo, og at avgjørelser tas i dialog med Akershus fylkeskommune, Ruter og kommunen.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold i kap. 2.12.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fremtidig arealbruk på eksisterende Østre linje i kap. 2.15.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om klimahensyn i kap. 2.13.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsperioden, deltema om virkninger for offentlig veinett, i kap. 2.14.

Norges vassdrags- og energidirektorat

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet innenfor bl.a. saksområdene flom-, erosjons- og skredfare. NVEs uttalelse (7 s.) er relativt omfattende. Oppsummering og NVEs faglige råd: - 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. NVE gir sterkt faglig råd om at dette sikres i bestemmelsene til planen. - 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. - Det må vurderes om tiltakene som planlegges kan medføre økt fare for flom og oversvømmelse for omkringliggende områder. Plangrunnlaget bør 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. Tillatelse 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 opp av ferskvannssøkologer. - I temautredningen om vannmiljø bør det gå frem at deler av planområdet er innenfor det vernet vassdraget Mossevassdraget. Andre merknader i NVEs uttalelse: <u>Sikkerhet mot kvikkleireskred:</u> - Det er foreslått tiltak som forbedrer skråningsstabilitet ved bruk av kalksementstabilisering i fot av kritisk skråning vest for Østensjøbekken. Denne metodikken kan forverre stabiliteten lokalt på grunn av poretrykksoppbygging. Dersom det er mulig å benytte topografiske virkemidler, f.eks. motfyllinger, er slike stabilitetsforbedrende virkemidler å foretrekke. - NVE merker seg at det foreslås en jernbanebru (Østensjøbekken jernbanebru) som ligger i en	NVEs innspill om endring av bestemmelsesområde for anleggsområder gjelder plankartet i pdf-format. Bane NOR vurderer at dette i praksis er en akademisk problemstilling. Ved gjennomføring vil entreprenør benytte seg av digitalt plankart/kartgrunnlag, der hensynssoner for skred og utfordrende grunnforhold vil være tydelige. NVEs innspill til bestemmelsene med krav om deltagelse av geoteknisk fagkyndige, tilhører en kategori som vanligvis ikke regnes som egnet i en reguleringsbestemmelse (saksbehandlingsregler o.a.). Det framkommer av tittelfeltet til kartserie 2 at det er kartserie 2 av plankartet - men NVEs merknad om at det bør stå en formulering også i kartserie 1 som tydelig sier at kartserie 1 må ses i sammenheng med kartserie 2, vil tas til følge. Fagrapport VA og hydrologi oppdateres etter offentlig ettersyn. Beregninger for utstrekning av flomområdene vises i fagrapporten. Det er ikke lagt opp til permanent erosjonssikring i Østensjøbekken, men det er behov for midlertidig å legge bekken i rør i anleggsperioden pga. stabilitet. Innspillet til justering av reguleringsbestemmelsene tas til vurdering i videre bearbeiding av planforslaget. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om vannmiljø i kap. 2.8. Når KU-dokumentet oppdateres, vil NVEs innspill innarbeides. Dette har ikke følger for vurderingene i temautredningen. Det er ikke lagt opp til permanent erosjonssikring i Østensjøbekken, men det er behov for midlertidig å legge bekken i rør i anleggsperioden pga. stabilitet. Se ellers tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold, flom og skred i kap. 2.12.

kvikkleiresone, i tiltakskategori K3. NVE vurderer at verdien av en jernbanebru, og konsekvensen av om denne eventuelt blir tatt av skred, er så stor at det ville vært naturlig å innplassere denne i K4. NVE gir råd om å vurdere tiltakskategori nærmere. <u>Sikkerhet mot flom og overvann:</u> - Fagutredning VA, overvann og drenering har et eget kapittel om flom, men det fremgår ikke av tittel og ikke i innledningen at flomvurderingen inngår. Rapporten bør oppdateres. - Utredningene i rapporten er ikke gjort i tråd med NVEs veiledere. - Figur 10 i rapporten viser <i>Konstruksjon K007</i> med flomsone for en 200-årsflom. Her er det tydelig at det oversvømte arealet blir berørt av planlagt konstruksjon. NVE gir faglig råd om at rapporten på en tydelig måte viser flomforholdene før og etter tiltaket. <u>Verna vassdrag og vassdragsmiljø:</u> - Den geotekniske rapporten (områdestabilitet) viser at det er behov for erosjonssikring i tilknytning til bekkene. NVE kan ikke se at det er vist konkret hvordan og hvor stort omfang erosjonssikring vil ha. Dette bør avgrenses tydelig i planmaterialet. - Tradisjonell erosjonssikring vil medføre forholdsvis store tiltak i vassdraget. NVE gir råd om å se på løsninger med tilbaketrukket erosjonssikring, der elvestrengen og kantvegetasjonen kan bli bevart i større grad. - Fagkyndige ferskvannsekologer bør følge anleggsfasen tett opp, slik at en får etablert de nødvendige funksjonene en naturlig elv/bekk trenger for at økosystemet skal fungere godt. NVE gir faglig råd om at slike konkrete krav innarbeides i bestemmelsene. - NVE gir faglige råd om å endre bestemmelsene og områder vist i kart som mulighet for erosjonssikring og andre tiltak i og langs vassdrag (kryssing av Østensjøbekken nevnes spesielt) til å kun være avgrenset til der erosjonssikring og tiltakene er strengt nødvendig. - NVE vurderer at tiltakene som planlegges ikke trenger ytterligere behandling etter vannressursloven i NVE, såfremt hensynet til vassdragsmiljøet ivaretas gjennom plankart og bestemmelser. <u>Planfremstillingen:</u> - Hensynssoner for flom og skred er vist på en egen kartserie. 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	Innspillet om tiltakskategori tas til vurdering i videre bearbeiding av prosjekteringsgrunnlaget for tiltaket. Bane NOR er enig i at brua blir flyttet til tiltakskategori 4. Fagutredningen oppdateres etter offentlig ettersyn. Beregningene i ny fagrapport VA og hydrologi er utført iht. krav i Bane NORs tekniske regelverk og anbefalinger i relevante NVE-veiledere og Statens vegvesens håndbøker. Beregninger for utstrekning av flomområdene vises i fagrapporten. Den geotekniske rapporten vil oppdateres etter offentlig ettersyn. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold, flom og skred i kap. 2.12. NVEs innspill om at fagkyndige ferskvannsekologer bør omtales i bestemmelsene tas til vurdering i bearbeiding av planforslaget. Det er ikke lagt opp til permanent erosjonssikring i Østensjøbekken, men det er behov for midlertidig å legge bekken i rør i anleggsperioden pga. stabilitet. Innspillet til justering av reguleringsbestemmelsene tas til vurdering i videre bearbeiding av planforslaget. NVEs innspill tas til vurdering for videre behandling av reguleringsplanen. Innspillet gjelder plankartet i pdf-format. Ved gjennomføring vil entreprenør benytte seg av
---	--

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.	digitalt plankart/kartgrunnlag, der hensynssoner for flom og skred vil vises. I dokumentoversikten til slutt i planbeskrivelsen står plankartet med hensynssoner fare (kartserie 2) øverst i listen sammen med de øvrige plandokumentene. NVEs merknad om at det bør gå tydelig fram at kartserie 1 må ses i sammenheng med kartserie 2, støttes.
--	--

Østfold fylkeskommune

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
- Østfold fylkeskommune støtter planforslaget om ny avgrensing for Østfoldbanens Østre linje, og et nødvendig nytt dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad. Stortinget gjorde prinsippvedtak om dette i 2014, med full oppslutning fra kommunene langs Østre linje. Gjennom realiseringen av planen vil man få full effekt av Follobanen med et styrket togtilbud på både Vestre linje og Østre linje. Det vil også øke kapasiteten på Ski stasjon. - Østfold fylkeskommune ser på dette tiltaket som et første trinn for å kunne forbedre togtilbudet på Østre linje. Et slikt tiltak vil legge til rette for reduserte reisetider, økt kapasitet og forbedrede kryssingsmuligheter. Tiltaket vil gi store utviklingsmuligheter og 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 tiltaket ses på som en ytterligere 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 et lengre tidsperspektiv vil tiltaket også kunne spille en rolle i en ny grensekryssende jernbane mellom Oslo og Stockholm. Det bes om det tas hensyn til dette i fremtidig planlegging og utvikling av tiltaket.	Uttalelsen fra Indre Østfold fylkeskommune tas til orientering i merknadsbehandlingen etter offentlig ettersyn, samt i den videre bearbeidingen av planforslaget før det sendes til vedtaksbehandling. Se tematisk sammendrag av og kommentar til hovedtrekk i uttalelsene i kap. 2.1, samt sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for ny avgrensing Østre linje i kap. 2.3. Prosjektet åpner for at frekvensen på Østre linje kan økes. I hvilken grad og eventuelt når dette vil skje faller utenfor Bane NORs ansvarsområde, og styres av andre jernbanemyndigheter. Strekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg er i dårlig stand. En eventuell oppgradering her har hittil vært tenkt primært for godstog, ikke persontog. Mht. innspillet om grensekryssende banestrekninger, se tematisk kommentar under siste temaoverskrift i kap. 2.3.

Statens vegvesen

Sammendrag av uttalelse (21.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Planen berører ikke riksvei direkte. Statens vegvesen har derfor ikke merknader til foreslått regulert jernbanetrasé. <u>Anleggsperioden:</u> Trafikk i anleggsperioden vil berøre E18. Denne delen av E18 (Askimveien) er ulykkesbelastet og	På bakgrunn av merknaden er det gjort en vurdering av krysset Kråkstadveien x E18, mulige konsekvenser i anleggsperioden og eventuelle tiltak: I dag er det avviklingsproblemer fra Kråkstadveien (i ettermiddagsrushet), fordi E18-krysset er overbelastet i dagens

har en dårlig standard i forhold til riksveiens funksjon og trafikkbelastning.

Ny E18 er regulert, men byggetidspunktet er uavklart. Kryss mellom E18 og Kråkstadveien er periodevis overbelastet. Dersom den nye jernbanelinjen 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.

situasjon. Et mulig avbøtende tiltak kan være å etablere et høyresvingefelt i Kråkstadveien mot E18. Å bygge om krysset til en rundkjøring anbefales i utgangspunktet ikke.

Eventuelle tiltak i krysset tas ikke inn i reguleringsplanen nå, og må vurderes nærmere i detaljert planlegging av bygge- og anleggsperioden.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Sammendrag av uttalelse (21.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Statsforvalteren skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen bl.a. landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unge, og samfunnssikkerhet. Statsforvalterens uttalelse er relativt omfattende (6 s.). <u>Alternativvurdering:</u> 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. Av hensyn til de nasjonale jordvernforingene ser Statsforvalteren helst at L1-alternativet velges, ettersom dette omdisponerer minst jordbruksareal. <u>Matjordplan:</u> Det er svært positivt at det settes mål om netto nulltap 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. Hvordan dette skal gjennomføres ser i stor grad ut til å være tatt høyde for i prosjektets matjordplan, selv om det på dette stadiet er flere aspekter ved jordflyttingen og nydyrkingen som ennå ikke er tilstrekkelig beskrevet. Statsforvalteren ser gjerne at det også beskrives hvordan det er tenkt å følge opp de kompensierende tiltakene i ettertid. Midlertidige anleggs- og riggområder vil berøre ca. 500 dekar dyrka mark. Tiltak for å ikke permanent redusere kvaliteten av disse jordressursene, kunne på dette stadiet vært tydeligere belyst. Det er positivt at dette skal være et tema i videre detaljering av matjordplanen. <u>Nydyrking:</u> - Planen legger opp til omfattende nydyrking som kompensasjon for jordbruksarealene som bygges ned. Nydyrkingen skal delvis baseres på frivillige avtaler med grunneiere. Det er positivt at det legges til rette for nydyrking. Statsforvalteren vil imidlertid påpeke at nydyrking av arealer som ikke er omfattet av	Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ L1. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk, inkl. matjordplan, i kap. 2.10. Matjordplanen skal oppdateres, og vil detaljeres ytterligere i neste versjon. Statsforvalterens merknader om matjordplanen tas til orientering for dette arbeidet.

reguleringsplanen vil være betinget av godkjenning etter forskrift om nydyrking. - Deler av den eksisterende jernbanelinjen skal fjernes etter at den nye linjen er tatt i bruk. 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 mot Ski frem til Industriveien ved gnr./bnr. 141/19 mot Ski. <u>Andre tiltak for landbruksdrift:</u> Der planforslaget får uheldige arronderingsmessige virkninger for landbruket forutsettes det tiltak. Som det åpnes for i planbeskrivelsen og matjordplanen, kan jordskifte/makeskifte være aktuelt, for å motvirke at det vil stå igjen mindre jorder med fare for å gå ut av drift. Videre forutsettes det 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 høyde under bruer, slik at landbruksmaskiner kan nyttiggjøre seg av dem. <u>Floghavre, planteskadegjørere og fremmede arter:</u> Det fremstår som om mye av planleggingen av jordflytting og nydyrking er avhengig av oppdatert informasjon om floghavre. Å skaffe oppdatert kunnskap om de aktuelle arealene og forekomster av floghavre er viktig, slik at tiltaket ikke bidrar til spredning av floghavre. <u>Naturmangfold:</u> - I planområdet er det et regionalt viktig vilttrekk som krysser jernbanelinja. Det er i planen foreslått to alternativer (A og B) for hvordan man kan ivareta dette trekket. Statsforvalteren anbefaler alternativ B med viltovergang. En slik passasje vil også være gunstig for andre arter. Dette alternativet vil heller ikke 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 KU går det frem at en kombinasjon av alternativene L1 og A vil redusere krysningsmulighetene for vilt på Hagelund, og sannsynligvis utelukke dette ved Engsbekken. Statsforvalteren anbefaler derfor at planen ikke åpner opp for denne kombinasjonen. - Det er positivt at det er avsatt areal til salamanderdam som erstatning for en dam som må flyttes. Statsforvalteren påpeker 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.	Tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fremtidig arealbruk på eksisterende Østre linje i kap. 2.15. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10., samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring, inkl. tiltaksjordskifte i kap. 2.14. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk, inkl. matjordplan, i kap. 2.10. Se også oppsummering av og kommentarer til uttalelse fra Mattilsynet. Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ B for faunapassasje. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7.
--	---

- Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan som skal legges til grunn for byggingen, sammen med en rigg- og marksikringsplan. Det går frem at denne planen skal oppdateres før anleggsstart. Statsforvalteren 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.

Vannmiljø:

- Forslaget til bestemmelser sier at det skal gjennomføres erosjonssikring i Østensjøbekken, Engsbekken og Kråkstadelva. Under grunnforhold i KU står det imidlertid at det ikke er behov for erosjonssikring langs Østensjøbekken. Statsforvalteren viser også til temautredning vannmiljø der det står at det ved kryssing av Østensjøbekken (Skibekken/ Finstadbekken) må unngås inngrep i bekken og kantvegetasjon. Erosjonssikring av vassdrag må begrenses til det som er nødvendig, og Statsforvalteren ber om at bestemmelsene justeres slik at det ikke åpnes for erosjonssikring i Østensjøbekken.
- Alternativet med høy bru (L0) over Engsbekken 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 (L0) være å foretrekke.
- Store deler av vassdragene i planområdet mangler eller har svært begrenset med kantvegetasjon. Statsforvalteren 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.

Forurensningsregelverket:

- Større infrastrukturprosjekter med varighet over flere år vil i en del tilfeller kreve tillatelse etter forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen. 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 under hvilke vilkår. 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. I vurdering av om tiltaket krever tillatelse etter

Så langt mulig er viktige føringer og vilkår for miljøhensyn i prosjektet styrt gjennom reguleringsbestemmelser, men det er begrensninger på hva planmyndigheten ut fra en planjuridisk vurdering finner å kunne inkludere i reguleringsbestemmelsene. Andre viktige føringer og vilkår for miljøhensyn som ikke kan stå i bestemmelsene, må derfor innarbeides i prosjektets miljøoppfølgingsplan (MOP).

Det er ikke lagt opp til permanent erosjonssikring i Østensjøbekken, men det er behov for midlertidig å legge bekken i rør i anleggsperioden pga. stabilitet. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold, flom og skred i kap. 2.12.

Denne anbefalingen om alt. L0 er i motstrid til Statsforvalterens anbefaling om alt. L1 innledningsvis i uttalelsen.

Statsforvalterens innspill om at etablering av kantvegetasjon bør omtales i bestemmelsene tas til vurdering i bearbeiding av planforslaget.

Statsforvalterens bemerkninger om forurensningsregelverket tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsfasen.

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 krav mht. 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 Østensjøvannet er i dag registrert med svært dårlig tilstand for nitrogen. - Det minnes om at Statsforvalteren også er forurensningsmyndighet ved graving eller utfylling i vassdrag.	
---	--

Akershus fylkeskommune

Sammendrag av uttalelse (28.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Uttalelsen fra Akershus fylkeskommune (AFK) er omfattende (vedtak/saksfremlegg 16 s. + 4 vedlegg med utdypende merknader). Fylkesrådet i Akershus fylkeskommune har 27.10.2025 i sak 209/2025 fattet følgende vedtak: 1. <i>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.</i> 2. <i>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.</i> 3. <i>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.</i> 4. <i>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</i>	Tas til orientering. Tas til orientering. Med «kun ett alternativ» antas det at AFK viser til at det ikke er gått videre med det alternative konseptet «lav linje» fra høring av planprogrammet, fastsatt i 2021. I reguleringsforslaget er det senere innarbeidet flere alternativ, blant annet med hensyn til flere av de interessene AFK nevner. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsperioden, deltema om virkninger for offentlig veinett, i kap. 2.14.

<i>anleggstrafikk gjennom Ski sentrum og nordfra på Kråkstadveien, slik foreløpig planlagt avvikling av anleggstrafikken legger opp til.</i> 5. <i>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.</i> 6. <i>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.</i> 7. <i>Kulturhistorisk museum (KHM) er fylkeskommunens lovpålagte faglige høringspart, jf. Ansvarsforskriften. Planen for ny avgrensing 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. 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.</i> 8. <i>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.</i> 9. <i>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</i>	Det vil bli utarbeidet teknisk plan for tiltak som berører fylkesveiene, og den vil bli forelagt veieier (AFK) før gjennomføring av tiltaket. Hvorvidt prosessuelle krav eller dokumentasjonskrav om teknisk plan kan tas inn i bestemmelsene er en planjuridisk vurdering som avgjøres av planmyndighet. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fremtidig arealbruk på eksisterende Østre linje i kap. 2.15. Tas til orientering. Tas til orientering. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om kulturarv i kap. 2.9.
---	--

<i>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.</i> 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. Utdypende merknader fra Akershus fylkeskommunes saksfremlegg og vedlegg: <u>Problemstillinger og alternative løsninger:</u> Et forbedret togtilbud på Østre linje er av stor betydning for regional utvikling i Follo. AFK er opptatt av at Østre linje må nytte godt av investeringen i Blix-tunnelen 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. AFK mener likevel at det er viktig å vurdere alternative løsninger for å bevare mest mulig dyrket mark, selv om disse kan være teknisk og økonomisk krevende. Det er uheldig at det ved fastsetting av planprogrammet ble valgt å gå videre med kun ett	Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø, deltema støttekonstruksjoner, i kap. 2.5. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill til landskap/kulturmiljø, deltema kontaktledningsmaster, i kap. 2.5. Det vurderes som lite hensiktsmessig å benytte H550 i plankartet på det som er en liten del av KULA-området. Hensynssone for hele KULA-området er vist i Nordre Follo kommuneplan, og gjelder uansett. Foreslåtte bestemmelser vil ikke tas inn i planforslaget. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø, flere deltema, i kap. 2.5. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema areal- og naturregnskap, i kap. 2.7.
--	--

hovedalternativ. En utredning med to hovedalternativer hadde gitt et bedre kunnskapsgrunnlag til å vurdere og avveie ikke-prissatte konsekvenser for dyrket mark, kulturlandskap, friluftsliv og naturmangfold.

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 restriktiv praksis for omdisponering av dyrka jord i arealplanleggingen. Omdisponering av dyrka jord bør bare vurderes i tilfeller hvor samfunnsnyttene er stor og hvor det ikke foreligger realistiske alternativer til omdisponering.

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.
- Det er uheldig at det i reguleringsbestemmelsene er foreslått i § 2.11 *Matjordplan* at matjord i første rekke skal prioriteres til «istandsetting av midlertidige bygge og anleggsområder, inkludert nedlagte veger». AFK 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 sannsynliggjøre at den faktisk vil bli brukt til matproduksjon.

Trafikale konsekvenser i anleggsperioden:

Prosjektet vurderer muligheten for å stenge Kråkstadveien og Løkenveien hver for seg i anleggsperioden. Av hensyn til trafikantene ønsker AFK 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 omveier for trafikantene. Før AFK kan ta endelig stilling til en slik løsning, må det gjennomføres en trafikkanalyse som dokumenterer konsekvensene i anleggsperioden for alle trafikanter. AFK vil med grunnlag i trafikkanalysen ved gjennomgang av byggeplan/faseplaner, ta en endelig vurdering av hvordan trafikken på Kråkstadveien og Løkenveien kan avvikes i byggeperioden. Det er derfor viktig at reguleringsplanen sikrer areal til midlertidige omkjøringsveier.

Etter fastsettelse av planprogrammet i 2021 er det i reguleringsforslaget senere innarbeidet flere alternativer, blant annet med hensyn til flere av de interessene AFK nevner.

Tas til orientering. Se for øvrig tematisk kommentar om behovet for ny avgrening Østre linje i kap. 2.3, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer om naturmangfold, deltema areal- og naturregnskap, i kap. 2.7.

Innspillet tas til vurdering ved revisjon av planbestemmelsene.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring / bygge- og anleggsperioden, deltema om virkninger for offentlig veinett, i kap. 2.14.

Reguleringsforslaget sikrer tilstrekkelig areal (midlertidig anleggsområde) til eventuelle midlertidige omkjøringsveier for Kråkstadveien og Løkenveien.

Dokumentasjonskrav - teknisk plan, fylkesveier:

Det må utarbeides en teknisk plan (detaljplan) for alle tiltak som berører fylkesveiene. Det bes om at teknisk plan sendes til AFK 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 ivarettatt, og prosjekteringen er tilstrekkelig detaljert for korrekt utførelse og fremtidig forvaltning. Det bes om at krav til dokumentasjon tas inn i planbestemmelsene.

Eksisterende jernbanespor:

AFK har nå igangsatt et planarbeid for fv. 152 i Ski, og 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. AFK 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:

- AFK sier at det vil ha en betydelig negativ effekt for oppfattelsen av kulturlandskapet dersom de to veiene som krysser ny jernbane må heves betydelig (alt. L0) som følge av krav til fri høyde over sporet (ca. 6 meter fra skinnetopp til undersiden av brokonstruksjonen). AFK sier videre at en dypere og bredere skjæring (alt. L1, senket linje) vil gjøre at banen fremstår som en visuell barriere i kulturlandskapet. Med dyp, bred skjæring kan det erfaringsmessig etablere seg et belte med busker og trær mellom sonen med mekanisk vegetasjonsrydding langs sporet og der bonden pløyer åkeren, som etter hvert visuelt vil dele det åpne landskapsrommet i to. Dersom man velger alt. L1, mener AFK at det bør undersøkes mulighet for å etablere skjæringene som tørrmur med krappere stigning enn hva man får til i løsmasser, slik at banen blir mindre synlig i kulturlandskapet og redusere tap av matjord.
- Strømforsyningen er også viktig for inntrykket av banen i kulturlandskapet. Kontaktledningsanlegget er planlagt av nyere

Det vil bli utarbeidet teknisk plan for tiltak som berører fylkesveiene. En slik teknisk plan planlegges ikke utarbeidet før planvedtak, men vil bli forelagt veieier (AFK) før gjennomføring av tiltaket. Tiltak som omfatter bruer, vil bli forelagt Vegdirektoratet. Hvorvidt prosessuelle krav eller dokumentasjonskrav om teknisk plan kan tas inn i bestemmelsene er en planjuridisk vurdering som avgjøres av planmyndighet.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fremtidig arealbruk på eksisterende Østre linje i kap. 2.15.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø, deltema støttekonstruksjoner, i kap. 2.5.

type med 32 kV overføringsledning, med høyde nærmere ti meter, mot tidligere ca. 7,5 meter. For å minske energitapet blir overføringsledningene utført med et stort tverrsnitt, som krever at man bruker kraftigere stolper. I sum blir dette mye mer synlig i landskapet enn kontaktledningsanlegget som er på dagens Østre linje. AFK viser til bilde fra Jærbanen (se under), som illustrerer forskjellen mellom gammel og ny kontaktledning.



32 kV-ledningen bør imidlertid kunne legges i kabel. AFK vurderer at dette kan være et godt avbøtende tiltak innenfor KULA-området.

- I plankartet er det vist hensynssone H570_1 ved Nordre Frogner. Bestemmelser for hensynssonen mangler i bestemmelsenes pkt. 4.6. Videre bør det være en rekkefølgebestemmelse om at antikvarisk dokumentasjon av bygningen som skal rives på Nordre Frogner (grisehuset) (jf. bestemmelsenes pkt. 5.4) må være gjennomført før bygningen kan rives.

Automatisk fredete kulturminner:

Inneholder AFKs foreløpige uttalelse om automatisk fredete kulturminner. Det vises derfor til separat endelig uttalelse fra AFK om automatisk fredete kulturminner, med vedlagt uttalelse fra Kulturhistorisk museum (KHM).

Naturmangfold og vilt:

- Det går et svært viktig regionalt vilttrekk for elg fra sør gjennom skogsbeltet Hauger-Hagelund, Gjennom å sikre trekkveier for denne arten vil man samtidig ivareta interessene for en lang rekke andre viltarter som f.eks. rådyr. AFK mener det er veldig bra at det er innarbeidet en løsning for å bevare dette vilttrekket. Alt. B for faunapassasje over ny jernbane bør velges.
- AFK mener at det, i tillegg til faunapassasje for storvilt, også bør vurderes å etablere småfaunapassasjer langs jernbanen flere steder.
- Det bør innarbeides flere nye salamanderdammer og sikre nye funksjonsområder, utover den ene som er planlagt.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø, deltema kontaktledningsmaster, i kap. 2.5.

Innspillet tas til vurdering ved revisjon av planbestemmelsene.

Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ B for faunapassasje. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2.

For øvrige innspill om naturmangfold, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7.

- Det bør vurderes flytting av vernet eik i Løkenveien. Om eika ikke kan flyttes, bør erstatningstrær etableres. - Det bør innarbeides erstatningsareal for den eldre furuskogen som går tapt i Kjølstadskogen. <u>Vannmiljø:</u> - AFK vurderer det som positivt at Kråkstadelva bekkefelt og Skibekken/Østensjøbekken skal krysses med bru. Dette er i tråd med føringene i regional vannforvaltningsplan, hvor det understrekes at elver og bekker som hovedregel ikke skal lukkes, og bevares så nært sin naturlige tilstand som mulig. - Ifølge planmaterialet er avstanden mellom planlagte massedeponier og de berørte resipientene tilstrekkelig til å forhindre negativ påvirkning, og at tiltaket derfor ikke forventes å medføre vesentlige konsekvenser for vannmiljøet verken i anleggs- eller driftsfasen. AFK vil presisere at dette ikke nødvendigvis 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. - AFK mener det er viktig at erosjonssikring i vassdrag gjennomføres på en måte som ivaretar hydromorfologi og biotyper i både anleggs- og driftsfasen, og at tiltaket ikke medfører spredning av fremmede arter. - AFK minner om at tiltak i vassdrag skal oversendes NVE for avklaring etter vannressursloven. Tiltak som ikke er konsesjonspliktig, skal vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. AFK er myndighet for fysiske tiltak i vassdrag for strekninger uten anadrom fisk eller kreps. Inngrep i kantsonen skal avklares med Statsforvalteren.	Tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om vannmiljø i kap. 2.8. Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsfasen. Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsfasen.
---	---

Akershus fylkeskommune (automatisk fredete kulturminner) / Kulturhistorisk museum

Sammendrag av uttalelse (28.10.2025 / 09.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Akershus fylkeskommune (AFK) oversender endelig uttalelse om dispensasjon iht. kulturminnelovens § 8, 4. ledd (10 s.), vedlagt Kulturhistorisk museum (KHM) sin uttalelse (10 s). <u>Innledning:</u> Tiltaket berører et gammelt kulturlandskap med svært høy tetthet av kulturminner. I forbindelse med varsel om oppstart i 2019 stilte AFK krav om arkeologiske registreringer etter kml § 9. I perioden 2020–2022 ble det gjennomført omfattende registreringer. Registreringene resulterte i til sammen 45 automatisk fredete kulturminner, i tillegg til fire tidligere kjente kulturminner. Lokalitetene er i	<u>Generell kommentar:</u> I revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn vil Bane NOR innstille på å imøtekomme Akershus fylkeskommunes ønsker om formuleringer i planbestemmelsene om automatisk fredete kulturminner – med forbehold om hva planmyndighet ut fra en planjuridisk vurdering finner å kunne inkludere i reguleringsbestemmelsene. <u>Dialogmøte med AFK:</u> Bane NOR hadde 09.12.2025 dialogmøte med kulturminnemyndigheten i Akershus

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, hulveier, veifar og andre aktivitetsområder.

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. AFK er enig i utvalget av kulturminner, 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 gnr./bnr. 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 kml § 3. AFK 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 (bestemmelsenes pkt. 5.1.1 og 5.1.4). Imidlertid vil AFK foreslå en mer presis ordlyd til de to bestemmelsene som omtaler automatisk fredete kulturminner;
 - o Foreslått endring i pkt. 5.1.1, siste avsnitt, første setning: «Automatisk fredede kulturminner *regulert med H730, skal sikres med midlertidige gjerder i anleggsfasen*».
 - o Foreslått endring/tillegg i pkt. 5.1.4, #3-1, tredje setning: «*Det tillates ingen tiltak innenfor bestemmelsesområdet. Området for midlertidig anleggsvei kan ikke utvides, forsterkes, oppgruses eller lignende*».
 - o Foreslått tillegg til pkt. 3.3.5 Naturformål, N1: «*Hogst som planlegges innenfor områder merket H730 må ta hensyn til det fredete arealet, jf. kml. § 3, og gjennomføres i samråd med Akershus fylkeskommune*».

Temaautredning for kulturarv og planforslaget:

AFK viser til anbefalinger om skadeavbøtende tiltak og skjøtsels- og tilretteleggingsplan i temaautredning

fylkeskommune, der fylkeskommunen sin uttalelse ble drøftet. I tillegg signaliserte Bane NOR overfor fylkeskommunen at det planlegges en tilleggshøring av endringer/justeringer i planforslaget, blant annet med tanke på grunnforhold og behov for sikringstiltak. Disse endringene vil kreve ytterligere arkeologiske registreringer i regi av fylkeskommunen, og endringene vil uansett trolig føre til endringer i planforslaget med hensyn til automatisk fredete kulturminner – både i kart og bestemmelser. Etter en tilleggshøring vil AFK måtte uttale seg på nytt til et revidert planforslag.

Innspillet mht. kulturminne ID 274339 innarbeides i planforslaget. Både kart og bestemmelser justeres.

Innspillet vurderes ved revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn.

Innspillet vurderes ved revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn.

Innspillet kan delvis innarbeides. Siste ledd i innspillet angir saksbehandlingsregel, som bør unngås i bestemmelsene, men som eventuelt kan skrives i kursiv (dvs. til informasjon). Bør ellers skrive «regional kulturvernmyndighet» med tanke på eventuelle navnebytter.

kulturarv. AFK understreker at dette må integreres i miljøoppfølgingsplanen. 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. kml § 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. 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*. AFK mener det er mer korrekt at alle de automatisk fredete kulturminnene samles i en bestemmelse. AFK ber derfor om at tabell med oversikt over alle frigitte kulturminner innarbeides i bestemmelse 5.3, og at denne gis overskriften «*Dispensasjon fra automatisk fredning, jf. kml § 3*». Videre må det, for de automatisk fredete kulturminner hvor AFK gir dispensasjon med vilkår om arkeologisk undersøkelse også henvises til i rekkefølgebestemmelse 6.3 *Krav om utgravning av fredete kulturminner* (#K).

Reguleringsbestemmelser og tekst i kursiv:

Fylkeskommunen har myndighet til å tillate eller nekte inngrep i automatisk fredete kulturminner. En dispensasjon iht. kml § 8, 4. ledd, kan ikke stå i kursiv som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det er benyttet i bestemmelse 5.3, 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:

Kulturhistorisk museum (KHM) har i uttalelse til AFK datert 09.10.2025 gitt sin faglige vurdering:

- KHM gir sin tilslutning til AFKs vurdering i forhold til utvalget av kulturminner som er lagt til bevaring.
- I alt 27 lokaliteter er underlagt dispensasjonsbehandling, de fleste ligger i dyrka mark. 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. KHM anser kulturminnenes verneverdi som såpass lav at det kan gis dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for alle lokalitetene.

Innspillet følges opp i forbindelse med revisjon av miljøoppfølgingsplanen.

Innspillet om én samlet tabell kan innarbeides i planforslaget.

Vurderes tatt til følge, men avviker noe fra føring under (der står det «*Dispensasjon av automatisk fredete kulturminner*»).

Innspillet kan innarbeides i planforslaget

Innspillet vurderes ved revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn.

- Mht. lokaliteter som frigis uten vilkår støtter KHM planforslaget, med unntak av id 274337 (#K26), nær gårdstunet til Søndre Løken, som bør være med vilkår om arkeologisk utgravning for å belyse forhistorisk aktivitet nær dagens gårdstun.
- Mht. lokaliteter som foreslås frigitt med vilkår om utgravning: id 217422 (søndre del, #K12) 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.

AFKs konklusjon etter vurdering av KHMs uttalelse:

- Fylkeskommunen er enig i Kulturhistorisk museum sin vurdering av saken.
- AFK ber om at alle lokalitetene samles i én tabell i bestemmelsen pkt. 5.3, med overskrift «*Dispensasjon av automatisk fredete kulturminner*».
- AFK ber også om at det i bestemmelsen pkt. 6.3 vises tabell for lokaliteter med vilkår om utgravning, samt følgende juridisk bindende bestemmelse (ikke i kursiv): «Før tiltak etter planen realiseres skal det foretas arkeologiske utgravninger av følgende berørte automatisk fredete kulturminner».
- I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver.
- Tiltakshaver må varsle Akershus fylkeskommune i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert slik at omfang av den arkeologiske undersøkelsen kan fastsettes.

Alternativvurdering L0/L1 i KHMs uttalelse:

- Registrerte kulturminner ligger i dyrka mark og er overpløyd, slik at deres opplevels- og formidlingsverdi på stedet anses som liten. Hvilket av alternativene L0 eller L1 (senket linje) som blir vedtatt har ingen vesentlig betydning mht. inngrep i de omsøkte lokalitetene eller omfanget av det arkeologiske utgravningsprosjektet.
- Selv om L1 (senket linje) ikke vil endre den samlede konsekvensgraden fra "stor negativ", vil det 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 KHM at å legge kontaktledningen i bakken framfor i luftstrekk vil være et avbøtende tiltak som vil bidra til å redusere den negative virkningen på kulturmiljøet, uavhengig av alternativ s.

Det at alle lokaliteter samles i én tabell kan tas til følge. Føring om overskrift vurderes tatt til følge, men avviker noe fra føring over (der står det «*Dispensasjon fra automatisk fredning, jf. kml § 3*»).

Innspillet vurderes ved revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn.

Det synes noe uklart ut fra merknaden om teksten i disse to siste punktene er ment å skulle tas inn i bestemmelsene.

KHMs merknad om avveining mellom alt. L0 og L1 tas til orientering.

Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ L1. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2.

Mht. innspill om kontaktledning i bakken, se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om landskap/kulturmiljø, undertema kontaktledningsmaster, i kap. 2.5.

Ås kommune

Sammendrag av uttalelse (10.11.2025)	Forslagsstillers kommentar
Ås kommune har en relativt omfattende uttalelse. (vedtak og saksframlegg er 15 s). Kommunestyret i Ås har 29.10.2025 i sak 86/25 fattet følgende vedtak: <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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 (Kjølsthøgda) og vestover til Holstad-/Kjølsthøgda og fra Åsveien 107 (Kjølsthøgda) og sørover må opprettholdes/etableres, og skal være tilsvarende enkel adkomst til marka som i dag.</i> <i>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</i>	Tas til orientering. Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ L1. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk, inkl. matjordplan, i kap. 2.10. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema areal- og naturregnskap, i kap. 2.7. Tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring /bygge- og anleggsperioden, deltema virkninger for gående, syklende og turgåere, i kap. 2.14. Støyutredningen til planforslaget følger etablert metodikk etter nasjonal støyretningslinje T-1442 (jf. første setning). Imidlertid, andre setning i Ås kommunes vedtakspunkt om støy kan tolkes som innspill om at T-1442 ikke bør følges. Bane NOR forholder seg til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).

arbeid skal begrenses til tidsrom som reduserer belastningen på omkringliggende bebyggelse. Støydende 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 tilplanter 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: As 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.*

Fra kommunedirektørens vurdering:

Innledning: Planforslaget for ny avgrensing Østre linje samsvarer med vedtatt KVVU 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.

Støy og vibrasjoner:

- 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. Det bør vurderes om det er behov for ytterligere tiltak for å sikre at støybelastningen holdes

Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i permanent situasjon i kap. 2.11, samt om støy i bygge- og anleggsfasen i kap. 2.14.

Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ B for faunapassasje. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema vilttrekk/faunapassasje, i kap. 2.7, og tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring / virkninger for vilttrekk i anleggsperioden i kap. 2.14.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om klimahensyn i kap. 2.13.

Tas til orientering. Innspillet vurderes ved revisjon av reguleringsbestemmelsene etter offentlig ettersyn, og i videre prosess fram mot vedtaksbehandling. Se for øvrig tematisk sammendrag av innspill til plandokumentene, inkl. bestemmelser, i kap. 2.16.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i permanent situasjon i kap. 2.11.

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. Det anbefales 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. <u>Forurensning av vassdrag:</u> Det må innhentes nødvendige tillatelser fra Statsforvalteren og NVE, og miljøoppfølgingsplanen må følges opp for å unngå negativ påvirkning på vassdragene. Det forventes at dette ivaretas før anleggsstart. <u>Klimagassbudsjett:</u> Det påpekes at kalksement er den største enkeltbidragsyteren til klimagassutslippene. Reduksjon i bruken av kalksement og valg av produkter med lavere utslipp bør derfor prioriteres. <u>Klimaeffekt av arealbruksendringer:</u> Utslipp knyttet til arealbruksendringer bør reduseres og vektlegges i beslutningsprosessen, spesielt siden det er stor forskjell mellom alternativene. <u>Naturmangfold:</u> Prosjektet vil medføre negative konsekvenser for naturmangfold, 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. Dette forsterkes av andre prosjekter som ny E18, som samlet øker belastningen på naturverdier. <u>Østensjøvann naturreservat:</u> Det forutsettes at støy- og høydeeffekter fra Østensjøbekken jernbanebru er innenfor akseptable nivåer for fuglelivet i området. <u>Vannmiljø:</u> Miljøoppfølgingsplanen må sikre at vannkvaliteten ikke påvirkes negativt under anleggsarbeidet. <u>Viltkryssing:</u> - Alternativ B, som inkluderer både viltovergang og viltundergang ved Hagelund, anbefales som nødvendige tiltak for å redusere barriereeffektene av dobbeltsporet. Det er viktig 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 trekkruiter opprettholdes og styrkes.	Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i bygge- og anleggsfasen i kap. 2.14. Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsfasen. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om klimahensyn i kap. 2.13. Det er ikke store differanser mellom alternativene - utslipp knyttet til arealbruksendringer varierer mellom 26 200 tonn CO2-ekv. til 26 800 tonn CO2-ekv., for hhv. alt. L0 og L1. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til gjennomføring / bygge- og anleggsperioden, deltema virkninger for natur-/vannmiljø i kap. 2.14. Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ B for faunapassasje. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2.
---	---

- 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 forutsettes at vandringsveier for bakkelevende vilt opprettholdes også i anleggsperioden gjennom midlertidige løsninger, slik at viltets bevegelsesmønster ikke forstyrres unødig. <u>Matjord:</u> - 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. - Nullvisjonen for tap av matjord må sikres i planbestemmelsene. - Det bes om at matjordplanen oppdateres og ferdigstilles i samråd med kommunen før anleggsstart. - Alle forhold knyttet til jordflytting og mottaksarealer må være avklart før gjennomføringsfasen igangsettes. <u>Flomfare:</u> Det stilles spørsmål ved om hvorfor kommuneplanens føring om 50% klimafaktor ved 200-årsflom ikke er fulgt. <u>Grunnforhold:</u> Erosjonssikring og midlertidige stabiliseringstiltak må gjennomføres i tråd med planene. Tiltakene er nødvendige for å sikre stabilitet under anleggsfasen og redusere risiko for skader på omkringliggende områder. <u>Lokalveinett:</u> - Omleggingen av Østensjøveien, i begge alternativer, må ivareta tilfredsstillende trafikkflyt og adkomst for alle berørte. - Ås kommune er positiv til grep 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. Det er behov for grundige trafikkanalyser av konsekvensene for lokalveinettet, og at	Mht. planlagt bredde på viltovergangen, se kommentarer til innspill om naturmangfold, deltema vilttrekk/faunapassasje, i kap. 2.7. Det er viktig at det i minst mulig grad blir menneskelig aktivitet i selve faunapassasjen, dvs. at den forbeholdes viltet. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring /bygge- og anleggsperioden, deltema virkninger for vilttrekk, i kap. 2.14. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk, inkl. matjordplan, i kap. 2.10. Bane NORs nullvisjon for tap av matjord er tydelig omtalt i planbeskrivelsen. Ifølge planmyndighetens planjuridiske vurdering er dette ikke egnet som planbestemmelse. Reguleringsbestemmelsene til planen sikrer dimensjonering med 50% klimafaktor ved 200-årsflom (jf. pkt. 2.4 i bestemmelsene ved off. ett.). Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold i kap. 2.12. Østensjøveien er en lokalvei med svært lite trafikk, er på nordsiden stengt med bom. Merknad fra beboer i Østensjøveien sier at den ikke brukes til gjennomkjøring (det er hovedadkomst fra E18/Askimveien). Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring
--	---

endelige beslutninger tas i tett dialog med relevante myndigheter og trafikkseksjoner.

Reguleringsbestemmelser:

Ås kommune har kommentarer til forslaget til reguleringsbestemmelser:

- Enkelte bestemmelser som pålegger plikter, synes i stor grad å åpne for skjønnsmessige vurderinger eller kost/nytte vurderinger og fremstår ikke konkrete og klart formulerte.
- Det stilles spørsmål ved om reguleringsplanen på alle områder tilfredsstiller krav om detaljert avklaring. 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.

Kommentarer til enkeltbestemmelser er ment som eksempler og kan også gjelde for andre bestemmelser:

- Pkt. 2.1.1 (støy i driftsfasen) sier 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 (støy i anleggsfasen) 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 (overvannsbehandling) oppleves uklart hva som konkret skal dimensjoneres for (hhv. 20-års nedbør og 200-års flom. Videre er spillvann nevnt i samme setning som overvann og flomvann - det stilles spørsmål ved om dette er riktig, da spillvann normalt håndteres separat fra overvannssystemet.
- Pkt. 2.5 sier at midlertidige VA-løsninger skal sikres før anleggsstart. Bestemmelsen bør også eksplisitt omtale permanente (fremtidige) løsninger.
- 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 i liten grad hvordan brua skal utformes. «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).
- Pkt. 4.1 (sikringssone konstruksjoner): Det bør vurderes om bestemmelsen til H190_1 endres

/bygge- og anleggsperioden, deltema om virkninger for offentlig veinett, i kap. 2.14.

Ås kommunes innspill til reguleringsbestemmelsene vurderes ved revisjon av reguleringsbestemmelsene etter offentlig ettersyn, og i videre prosess fram mot vedtaksbehandling. Se for øvrig tematisk sammendrag av innspill til plandokumentene, inkl. bestemmelser, i kap. 2.16.

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 (ras- og skredfare) 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 framgår av bestemmelsen og «opp i» tas ut av teksten.	
---	--

3.2.2 Organisasjoner, lag og foreninger

PURA, vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget

Sammendrag av uttalelse (07.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
PURAs ansvarsfelt er vannområdet Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget (del av Glomma vannregion). PURA er eiet av bl.a. Nordre Follo kommune og Ås kommune. <u>Oppsummerende konklusjon:</u> - Det er gjort et grundig arbeid i å beskrive hvordan vannkvaliteten skal ivaretas gjennom anleggsperioden for ny avgrensing Østre linje. Høringsdokumentene beskriver sårbarhetsvurderinger og forebyggende og avbøtende tiltak på en god måte. - Et overvåkingsprogram for vannkvaliteten i Skibekken (Østensjøbekken) i før-perioden er igangsatt av Bane NOR og bør videreføres inn i driftsfasen. - PURA påpeker viktigheten av at gode intensjoner følges opp i anleggsfasen med prosedyrer, rutiner og regler for oppfølging og kontroll. I PURAs vannområde vil vannforekomstene Skibekken (Østensjøbekken) og Østensjøvannet bli berørt i anleggsfasen. I tillegg vil vassdrag nedstrøms Østensjøvannet også kunne bli påvirket indirekte av massedeponi. Økologisk tilstand i Skibekken er svært dårlig og i Østensjøvannet moderat (kilde: Vann-Nett). Målet iht. vannforskriften er for begge god økologisk tilstand. <u>PURAs konkrete innspill:</u> 1) <u>Delområde/influensområde:</u> I høringsdokumentene er Skibekken (Østensjøbekken) definert som eget delområde i sårbarhetsvurderingen for fagtema vannmiljø. Østensjøvannet omtales som ikke direkte berørt, men tilhørende influensområdet. PURA sier at med den korte avstanden fra anleggsområdet til innsjøen bør også den inngå som et eget delområde i sårbarhetsvurderingen. Østensjøvannet er	Tas til orientering. Pkt. 2.9 i reguleringsbestemmelsene ved offentlig ettersyn sier bl.a.at: «<i>Det skal utarbeides overvåkingsprogram for vannkvalitet i berørte vassdrag for anleggsperioden. Overvåkingsprogrammet skal omfatte både før-, under- og etterundersøkelser av de berørte resipientene.</i>» Pkt. 2.9 i reguleringsbestemmelsene ved offentlig ettersyn sier bl.a. at: «<i>Tiltaket skal ikke føre til varige endringer av vannkvaliteten i vassdrag.</i>» Østensjøvannet berøres ikke direkte av tiltaket, men i sårbarhetsvurderingen for fagtema vannmiljø er Østensjøvannet inkludert i influensområdet. PURAs innspill om at Østensjøvannet bør være eget delområde i sårbarhetsvurderingen tas til

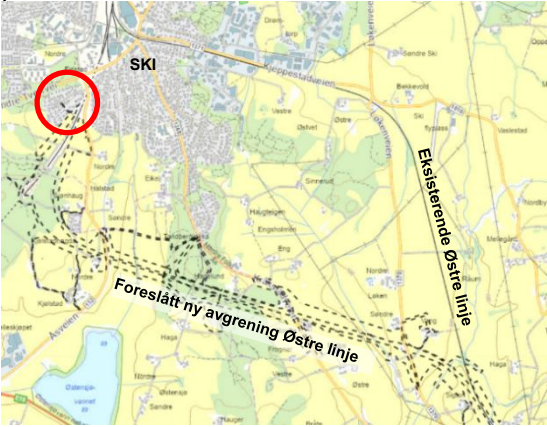
vernet som naturreservat og fuglelivet i og rundt innsjøen bør i minst mulig grad forstyrres. 2) <u>Påvirkning av Skibekken (Østensjøbekken) ved bygging av bru over bekken:</u> Høringsdokumentene har gode beskrivelser av risiko- og skadereduserende tiltak for anleggsarbeidets påvirkning på Skibekken. PURA understreker viktigheten av at de beskrevne tiltakene gjennomføres som planlagt. Skibekken er flomutsatt, og i regi av PURA er det gjennomført erosjonssikringstiltak i og langs bekken. Disse bør forsterkes i området som berøres av anlegget. 3) <u>Mulige avbøtende tiltak og oppfølging:</u> I høringsdokumentene er det listet opp en rekke aktuelle avbøtende tiltak mht. vannmiljøet. PURA påpeker nødvendigheten av klare rutiner for oppfølging under anleggsfasen, med jevnlig kontroll på om tiltakene blir gjennomført og om oppfølgingen fungerer. 4) <u>Overvåkingsprogram for vannkvaliteten:</u> I juni 2023 startet Bane NOR opp et overvåkingsprogram for vassdrag. For Skibekken ble det igangsatt automatisk overvåkning ved utplassering av loggere og det ble gjennomført stikkprøvetaking. PURA mener overvåkingsprogrammet gir et godt bilde av førtilstanden 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. Fortsettelse av overvåkingen etter anleggsarbeidets avslutning er viktig for å fange opp eventuelle påvirkninger i driftsfasen. 5) <u>Massehåndtering:</u> I høringsdokumentene anføres det at det fra planlagt masselager er god avstand til resipient over terreng (eksisterende dyrka mark), og at det ikke forventes påvirkning fra masselagrene på vannmiljøet i verken anleggs- eller driftsfasen. PURA påpeker 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. Sikring av overvann og potensiell avrenning fra masselagrene er derfor viktig.	vurdering når/dersom fagrapporten for vannmiljø revideres/oppdateres. Det er ikke lagt opp til permanent erosjonssikring i Østensjøbekken, men det er behov for midlertidig å legge bekken i rør i anleggsperioden pga. stabilitet. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold, flom og skred i kap. 2.12. Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsfasen. Pkt. 2.9 i reguleringsbestemmelsene ved offentlig ettersyn sier bl.a.at: «<i>Det skal utarbeides overvåkningsprogram for vannkvalitet i berørte vassdrag for anleggsperioden. Overvåkningsprogrammet skal omfatte både før-, under- og etterundersøkelser av de berørte resipientene.</i>» Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om vannmiljø i kap. 2.8.
---	--

Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo

Sammendrag av uttalelse (14.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Lokal Agenda 21-forumet i Nordre Follo (LA21) påpeker negative konsekvenser av tiltaket, som LA21 forutsetter blir ivare tatt på en best mulig måte. Samtidig ser LA21 behov å utvikle kollektivtilbudet i regionen, ha et godt reisetilbud for innbyggerne og redusere klimaavtrykket.	

- LA21 anbefaler at alternativ L1, senket linje, blir valgt istedenfor alternativ L0. - Ved avgreningen, sør for Ski, skulle LA21 gjerne sett at sør-/østgående linje ble lagt i samme høyde som Vestre linje med sporveksler istedenfor planfri kryssing. Dette ville være mindre arealkrevende, særlig mht. dyrka jord og landbruksvei. Finstadgrenda ville unngå ytterligere støy fra jernbanen, og ikke få landbrukstransport på smale veier i boligstrøk. - LA21 stiller spørsmål ved størrelse på avlingsreduksjonen på erstatningsjord kontra dagens produksjon, og om hvor stort avlingstapet blir på jordene som blir tatt ut av produksjon i anleggsperioden. - LA21 forventer utslippsfri anleggsplass. Det bes om hjulvaskeestasjoner for lastebiler som benytter offentlige veier. LA21 erfarer at mye søle blir dratt med og ligger igjen på asfalten. Når dette tørker og blåser utover i nærområder er det risiko for lungeskader. - LA21 uttrykker seg med skepsis til foreslått massedeponi ved Haga. Østensjøvannet 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/ g-s-vei samt kollektivrute bør holdes åpen. En midlertidig omlegging blir nødvendig i en kort periode, men LA21 ser ikke noen alternativ sikker vei til Kråkstadveien. - Nærskogen er viktig for trivsel og helse for befolkningen, og man kan ikke sperre tilgangen i den lange anleggsperioden. Det må lages anleggsplaner som ivaretar dette behovet.	Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2. LA21 ønsker en mindre arealkrevende løsning ved Vestre linje, men dette er i prinsippet situasjonen som er på Ski stasjon i dag, og som gir de kapasitetsutfordringene som planforslaget for ny avgrening Østre linje søker å løse. Erfaringsmessig er det 50% avlingstap det første året etter anleggsperioden, og 75% avlingstap det andre året. Dette blir del av kompensasjonen ved grunnervet. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om klimahensyn i kap. 2.13, og tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsfasen, deltema støy/støv i kap. 2.14. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om vannmiljø i kap. 2.8. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsperioden, flere deltema, i kap. 2.14. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring/bygge- og anleggsperioden, deltema virkninger for gående, syklende og turgåere, i kap. 2.14.
--	---

Finstadgrenda vel

Sammendrag av uttalelse (15.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Finstadgrenda vel representerer beboerne i Folloveien på Finstad i Ski, på vestsiden av Vestre linje og i nærheten av området der det foreslås ny avgrening til Østre linje. Vellet uttrykker forståelse for behovet for å styrke jernbanetilbudet i regionen, men forventer at utbyggingen tar hensyn til lokalmiljøet. Innspillet løfter særlig fire temaer; Støy og behov for støyskjerming, belastninger i anleggsperioden, anleggstrafikk og trafikksikkerhet, samt natur- og miljøhensyn. <u>Støy og behov for støyskjerming:</u> - Det må etableres effektiv støyskjerming mot Finstadgrensa før driften starter. Dagens støyskjermer langs Vestre linje tar ikke hensyn til at bebyggelsen ligger høyere enn terrenget	Finstadgrendas beliggenhet i forhold til planområdet: 

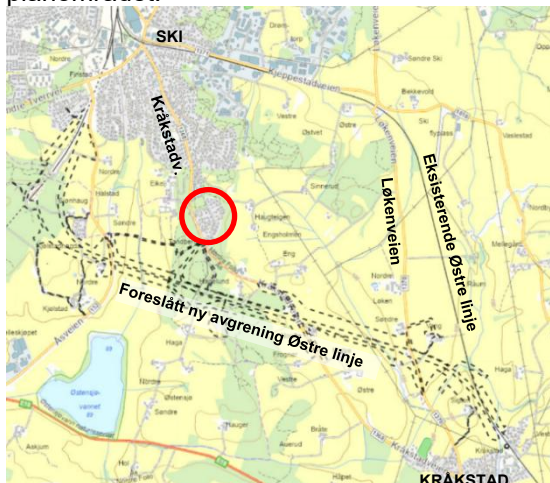
langs sporene. Dette virker mot sin hensikt ved at den borte støyskjermen reflekterer støyen og sender den i retning av bebyggelsen. - Boliger som blir støyekspontert må tilbys støysikre vinduer og ventilasjonsløsninger som en del av prosjektet. - Støysituasjonen må dokumenteres gjennom fysiske målinger, ikke bare beregninger. <u>Belastninger i anleggsperioden:</u> Det bes om: - Klare tidsbegrensninger for støyende arbeid (ingen nattarbeid nær boligområder). - Løpende dialog med beboerne, inkludert varsel i forkant av arbeider som gir ekstra belastning. - Avbøting av støvplager fra anleggsarbeidet ved nødvendig renhold av hus, vei mv. - Støyskjermende tiltak også i anleggsfasen. Støyskjerm på vestsiden av sørgående spor i anleggsperioden, midlertidige voller og gjerder. - Uavhengig tredjepart som gjennomfører dokumentasjon og målinger på boligfeltet i forkant av anleggsperioden. <u>Anleggstrafikk og trafiksikkerhet:</u> - Alternativer til bruk av Folloveien som anleggsvei og landbruksatkomst må vurderes. - Dersom Folloveien er eneste mulige anleggsvei, må trafikken skje på begrensede tider av døgnet og med fartsbegrensning. - Folloveien er på kommunal grunn (ikke privat), men brøyting og strøing administreres og bekostes i dag av Finstadgrendas beboere gjennom Finstadgrenda vel. - Driftsansvar for vedlikehold av Folloveien, inkludert brøyting og strøing må avklares, og veien må settes i stand slik at veien tåler bruken, og bom må settes opp mot jordet. - Det må sikres trygg ferdsel for gående og syklende, særlig barn og ungdom. <u>Natur- og miljøhensyn:</u> - Naturinngrep i Kjølstadskogen og Holstadmarka må minimeres og kompenseres ved nyplanting og naturrestaurering. - Det må etableres trygg og god tilgang til skogen for gående og syklende, både under og etter anleggsperioden, for eksempel ved å anlegge bruer eller underganger. - Marka og skogen må gjenopprettes til et funksjonelt friluftsområde etter utbyggingen.	<u>Støy og behov for støyskjerming:</u> Finstadgrenda er ikke i gul eller rød støysone iht. støyutredningen til reguleringsplanen. For mer utfyllende kommentar, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i permanent situasjon i kap. 2.11. <u>Belastninger i anleggsperioden:</u> Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring / bygge- og anleggsfasen, deltema støy/støv i kap. 2.14. <u>Anleggstrafikk og trafiksikkerhet:</u> Folloveien er ikke planlagt brukt til anleggstrafikk. Veien vil bli brukt i driftsfasen for tilkomst til jordene, samt for Bane NOR. Det vil også bli turatkomst via Folloveien til Kjølstadskogen. Bane NOR har til hensikt å inngå avtale med veieierne om disse forholdene. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring / bygge- og anleggsperioden, deltema virkninger for gående, syklende og turgåere, i kap. 2.14. <u>Natur- og miljøhensyn:</u> Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7, tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring / bygge- og anleggsperioden, deltema virkninger for gående, syklende og turgåere, i kap. 2.14.
--	--

Naturvernforbundet i Nordre Follo

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
- Området hvor jernbanetraseen er planlagt går gjennom et område av stor verdi som kulturlandskap. Forholdet mellom	Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5, samt til

landbruksinteresser og naturinteresser er allerede sårbart. - Det uttrykkes bekymring mht. fuglelivet i området. Østensjøvannet er meget fuglerikt, og har status som naturreservat. Den planlagte Østensjøbekken jernbanebru ligger midt i innflyvningstraséen for ender, gjess og vadere nordfra. I tillegg er områdene rundt vannet en viktig hekkelokalitet for vipe, som er en truet art. Det samme gjelder åkerrikse, som er knyttet til jordbrukslandskapet i området. Det oppdyrkede dalsøkket mellom Åsveien og Tandberggløkka er mye benyttet av rastende fugler på trekk. Antallet hekkende vipper har gått ned i området. - Også for dyrelivet vil traseen få konsekvenser, både som oppholdssted og i forbindelse med trekkruiter. Traseen 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. Østensjøvannet naturreservat er allerede sterkt belastet med hensyn til forurensning og forstyrrelser. - Naturvernforbundet i Nordre Follo ber om at jernbanetiltaket ikke anlegges i dette området.	innspill om naturmangfold, deltema areal/naturregnskap, i kap. 2.7. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold, bl.a. deltema vilttrekk/faunapassasje, i kap. 2.7. Tas til orientering. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket i kap. 2.3.
---	--

Tandberggløkka vel

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Boligfeltet Tandberggløkka ligger nær Hagelund og Østensjøveien, og vil bli berørt av tiltaket. - Støtter alternativ L1, som ligger lavest i terrenget. Lav linjeføring reduserer visuelle inngrep i landskapet, og vil fungere noe støyreducerende. - Støtter alternativ B med viltovergang og Østensjøveien. Det bes om at viltovergangen utformes så bred som mulig ved at en større del av jernbanetraseen legges i tunnel/kulvert for å minimere barrierer, støy og landskapsinngrep. Rett vest for Østensjøveien vil det bli et naturinngrep med store skjæringer. Konstruksjonen over banen bør forlenges til å omfatte også denne strekningen. Tandberggløkka vel har merknader knyttet til anleggsgjennomføringen: - Fremkommelighet: Forutsetter opprettholdelse av adkomst til Tandberggløkka. Kollektivtilbud må opprettholdes, og utrykningskjøretøy må ha god tilgang til området. Dette forutsetter at det utarbeides faseplaner, skiltplaner og reserveløsninger. Det bes om at det etableres et fast kontaktpunkt og plan for løpende driftsmeldinger til berørte beboere. - Støy: Det bes om bindende tidsvinduer for støyende arbeid, midlertidige støyskjermer, lavstøyende metoder/utstyr, og kontinuerlig overvåking av støy og vibrasjoner, med	Tandberggløkkas beliggenhet i forhold til planområdet:  Alternativanbefalinger: Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om vilttrekk / faunapassasje i kap. 2.7. Fremkommelighet i anleggsperioden: Atkomsten til Tandberggløkka vil ikke bli direkte berørt. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill

offentlig tilgjengelige måledata. Ved nattarbeid kreves særskilt begrunnelse og varslings. Det spørres om plassering av eventuelt knuseverk i anleggsperioden. Det ønskes informasjon om hvilken plassering som er lagt til grunn for støysonkartet som er blitt presentert. - <u>Støy</u>: Det bes om støyreducerende tiltak (vanning, renhold av vei, tildekking), herunder målinger, og rask respons ved overskridelse av grenseverdier. - <u>Trafikk og sikkerhet</u>: Det bes om at påvirkning av tungtransport reduseres til et minimum. Etter det vellet forstås vil mye av denne trafikken foregå via Kråkstadveien. Det er behov for fartsdempende tiltak og andre tiltak som sikrer trafikanter generelt og myke trafikanter/skolebarn spesielt. - <u>Naturmiljø og økologi</u>: Kulvert/tunnel må prioriteres for å redusere barrierer og visuelle inngrep. Det må etableres en god plan for revegetering med lokale arter. Lysforurensning må begrenses til et minimum, både med tanke på dyr og insekter, men også for beboere i området. - <u>Vann og grunn</u>: Området er rikt på mindre bekker og dammer. Tandbergløkka vel har gjort egne undersøkelser, og har identifisert flere våtmarksområder enn det som er registrert i prosjektet. Det er viktig at dette tas hensyn til i anleggsfasen.	om gjennomføring / bygge- og anleggsperioden i kap. 2.14. <u>Støy og støy i anleggsperioden</u>: Ved beregning av anleggsstøy i støyutredningen til offentlig ettersyn er det forutsatt plassering øst for den planlagte Østensjøbekken jernbanebru. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om gjennomføring / bygge- og anleggsfasen, deltema støy/støy, i kap. 2.14. <u>Trafikksikkerhet i anleggsperioden</u>: Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om bygge- og anleggsperioden, flere deltema, i kap. 2.14. <u>Naturmiljø og økologi</u>: Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om alternative løsninger i kap. 2.4, landskap/kulturmiljø i kap. 2.5, og naturmangfold i kap. 2.7. <u>Vann og grunn</u>: Dokumentasjon av Tandbergløkka vels egne undersøkelser er ikke vedlagt uttalelsen fra vellet. Konsekvensutredning i temaet naturmangfold er utført etter anerkjent metodikk. Planområdet er kartlagt for naturtyper etter metodikk Natur i Norge (NiN).
---	--

Kjølstadhaugen velforening

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Kjølstadhaugen velforening representerer et nabolag på Kjølstadhøgda (20 familier) i Ås kommune, helt på grensen til Nordre Follo kommune. Planene om ny jernbanetrasé tett inntil boligområdet vil i betydelig grad endre bomiljøet. Velforeningen peker særlig på fem forhold: Tilgang til friluftsområder, støy og visuelle virkninger, plassering av nordgående spor i terrenget, oppvekstvilkår for barn, og belastninger i anleggsperioden. <u>Tilgang til friluftsområder</u>: Kjølstadskogen/Holstadmarka er et viktig friluftss- og rekreasjonsområde for barn, ungdom og småbarnsfamilier fra Kjølstadhøgda. Planforslaget gjør at beboerne mister den umiddelbare tilgangen til skogen, det blir en betydelig omvei og barriere. Forslaget innebærer også at adkomsten til skogen vil gå gjennom tunet til Nordre Kjølstad gård, noe som ikke er ønskelig for velforeningen. Det bes om at følgende vurderes: - Sikre en direkte forbindelse til Kjølstadskogen/Holstadmarka fra Kjølstadhøgda.	Kjølstadhøgda's beliggenhet i forhold til planområdet:  <u>Tilgang til friluftsområder</u>: På bakgrunn av merknaden har Bane NOR vurdert muligheter for en forbedret tilgang til friluftsområdene fra Kjølstadgrenda, med en løsning som

- Sikre at forbindelsen til skogen er tilsvarende enkel som atkomsten i dag.

Støy og visuelle virkninger:

Kjølstadhøgda er fra før eksponert av støy fra Åsveien og Vestre linje. Ny jernbane vil bli en betydelig tilleggsbelastning. For velforeningen er det vanskelig å forstå at det ikke er lagt inn skjerming av jernbanesporet som vil ligge nærmest boligfeltet. Det bes om at følgende vurderes:

- Sikre skjerming av støy og visuell forurensning, gjennom f.eks. voller som i større grad separerer Kjølstadhøgda fra jernbanen.
- Redegjøre for støyberegningene som ligger til grunn for planforslaget, og også beregninger av støy ved passering i ulike hastigheter og med ulike vognsett.

Plassering av nordgående spor i terrenget:

Slik velforeningen forstår løsningsforslaget vil nordgående spor ligge på en 2 m høy voll forbi Kjølstadhøgda, og være svært synlig i terrenget, noe som påvirker både støy og visuell virkning. Det bes om at følgende vurderes:

- Kvalitetssikre om støyberegningene er basert på siste løsning, hvor nordgående spor er plassert på en forhøyet trasé over jordene sør for Kjølstadhøgda, og om ikke, gjøre nye beregninger av støyvirkningene.
- Utrede en alternativ løsning hvor nordgående spor legges så dypt som mulig i terrenget.

Oppvekstvilkår for barn:

Det bor 20 familier på Kjølstadhøgda, med 15 barn i barnehage- og barneskolealder. Det er trygge boforhold, tett på naturen. Prosjektet forverrer denne situasjonen vesentlig. Det bes å legge til grunn oppvekstvilkår i plan- og gjennomføringsarbeidet, og legge inn tiltak som sikrer trygg ferdsel, samt støyfrie og grønne soner.

Belastninger i anleggsperioden:

Velforeningen uttrykker bekymring for den lange bygge- og anleggsperioden. Det bes om følgende:

- Sikre støyskjerming i anleggsperioden.
- Sikre lekeområder for barn i anleggsperioden.
- Tilrettelegge for tilgang til skogen også i byggeperioden.
- Kompensasjonsordninger i perioder med støyende arbeid, ikke bare hotellovernatting.
- Renhold av husfasader og -tak og gater i byggeperioden.
- Uavhengig tredjeparts dokumentasjon av bygninger og infrastruktur i forkant av byggeprosjektet, mht. eventuelle skader som oppstår i løpet av byggeperioden.

innebærer at atkomsten til skogen ikke berører tunet på Nordre Kjølstad gård. Det planlegges en tilleggshøring (sammen med andre endringer/justeringer av planforslaget) der løsningen vil bli presentert. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6.

Støy og visuelle virkninger / plassering av nordgående spor i terrenget:

På bakgrunn av merknaden har Bane NOR vurdert om det eventuelt kunne være mulig å senke nordgående spor her. I teorien kunne jernbanelinjen senkes, men høybrekket for jernbanelinjen ligger på nordvestsiden av boligfeltet, og det ville ha liten effekt for boligfeltet å senke banen her, ettersom høybrekket ligger lengre unna enn der sporet ligger nærmest boligene. Dersom banen skulle senkes ytterligere måtte man også senke Østensjøbekken jernbanebru, noe som i betydelig grad ville vanskeliggjøre løsningen for kulvert med atkomst til Nordre Kjølstad gård. I området rett sørvest for Kjølstadhøgda boligfelt kan ikke sporet senkes noe særlig fordi det ligger så nært Nordre Kjølstad (fastpunkt ved kulverten med atkomst til gården), og det er her ny bane er nærmest boligfeltet. Sporet ligger her på fylling. Generelt ville senkning av jernbanelinjen medføre høye skjæringer (opp mot 7-8 meter), høyere kostnader, høyere masseoverskudd, redusert masselagerkapasitet mellom sporene på Kjølstadhøgda, og større arealbeslag. Avstanden fra sporet til nærmeste bolighus er på det korteste ca. 65 meter, og boligene er klart utenfor gul støysone som kan gi grunnlag for støyskjermingstiltak. Eventuell støyvoll eller visuell skjerm vil kreve plass og beslaglegge matjord. Dimensjonerende trafikk på ny avgrensning Østre linje er 2 persontog per time per retning i dagperioden. Kjølstadhøgda er ikke i gul eller rød støysone iht. støyutredningen til reguleringsplanen. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11.

Oppvekstvilkår:

Det vises til bl.a. tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6 og om støy i kap. 2.11.

Belastninger i anleggsperioden:

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføringen, flere aktuelle deltema, i kap. 2.14.

Nordre Follo turlag

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Nordre Follo turlag er lokallag under DNT (Den norske turistforening) Oslo og omegn. Merknader: - Den nye jernbanetraseen går gjennom et utfartsområde med mange stier, det eneste friluftsområdet som forbinder Ski med henholdsvis Kråkstad og Rustad i Ås. Det er viktig at prosjektet tar hensyn til turgåere, ridende og vilt. - Nordre Follo turlag vurderer at alternativ A for viltpassasje og Østensjøveien medfører store begrensninger på all ferdsel i området, både for vilt og turgåere. Turlaget mener derfor at alternativ B må velges, med viltovergang over jernbanen, for å oppnå best mulig ferdsel på tvers av jernbanelinjen.	Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6, og om vilttrekk/faunapassasje i kap. 2.7. Tyngden av innspillene anbefaler eller foretrekker alternativ B for faunapassasje. Se tematisk sammendrag av innspill til alternativvalg i kap. 2.2.

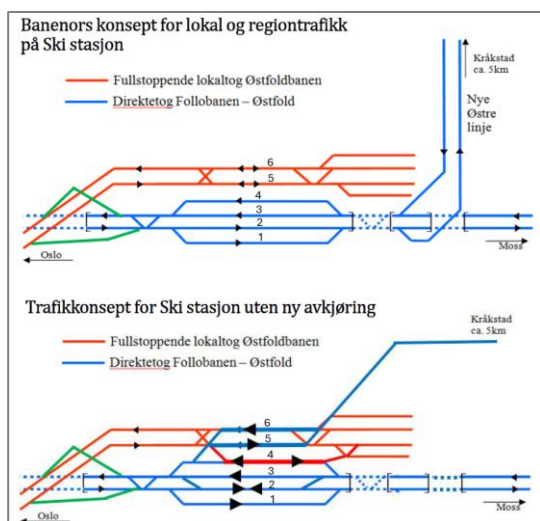
Østre linje grunneierlag, inkl. notat fra Trafikkonsept/Jon Hamre

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Østre linje grunneierlag (ØLG) representerer grunneiere som berøres av forslaget om ny avgrensing Østre linje. Merknaden er omfattende (17 s.), inkludert notat fra Trafikkonsept. ØLG mener at planforslaget ikke bør gås videre med. Begrunnelsen er todelt: 1. Det bør utredes et null-pluss-alternativ. Planarbeidet er ikke tilstrekkelig utredet i tråd med Finansdepartementets veileder R-109 (<i>Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser</i>) og Direktoratet for forvaltning og økonomistyrings (DFØ) <i>Instruks om utredning av statlige tiltak</i>: Et reelt null-pluss-alternativ, der kapasitet og robusthet søkes løst med driftsgrep og eksisterende infrastruktur, er ikke utredet. ØLG har innhentet en ekstern faglig analyse (<i>Trafikkonsept/Jon Hamre, se oppsummering under</i>) for et driftsopplegg for Ski stasjon som oppfyller tilbudsmålene i Bane NORs rutemodell R2027 uten ny avgrensing Østre linje, og som samtidig sikrer fremtidig tilgang til Follobanen for indre Østfold. 2. Planforslaget har store inngrep med begrenset nytte; nedbygging av matjord, betydelige anleggsutslipp, risiko ved utbygging i kvikkleireområder og store 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 effekt som kan forsvare den store investeringen, i tillegg til natur- og klimakostnadene. 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.	<u>Til innspill fra grunneierlaget om samfunnsøkonomisk analyse:</u> Det er korrekt at tiltaket isolert sett ikke er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette er noe de fleste større jernbanetiltak har til felles. En samfunnsøkonomisk analyse er ikke alene avgjørende for om et tiltak skal igangsettes. Blant annet nullvekstmålet i transportsektoren, som sier at veksten i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange, gjør at Osloområdet er avhengig av utbygging av jernbanen. Beslutningstakerne vurderer i hvor stor grad resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen skal hensyntas i beslutningsprosessen, sammenlignet med andre virkninger. Prosjektet ny avgrensing Østre linje inngår i en større infrastrukturavtale for å få flere tog i Osloområdet (infrastrukturavtale E15, «<i>Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet</i>», jf. Nasjonal transportplan 2025-2036). Den samfunnsøkonomiske nytten for infrastrukturavtalen beregnes på nytt ved hver revisjon av transportplanen. I beregningen til gjeldende NTP (2025-2036) er ikke infrastrukturavtalen - der prosjektet ny avgrensing Østre linje inngår - samfunnsøkonomisk lønnsom dersom avgjørende faktorer som drivstoffpris, og frekvens og pris på kollektivtrafikk opprettholdes som i dag. Beregningene viser imidlertid at avtalen er samfunnsøkonomisk lønnsom med faktorer tilpasset «klimabanen», der faktorene tilpasses vedtatt klimamål om å halvere utslipp av klimagasser

Østre linje grunneierlag ber KDD om å ikke vedta planforslaget, og sende saken tilbake til Bane NOR for utredning av et null-pluss-alternativ med utgangspunkt i dagens seks spor på Ski stasjon. ØLG har som sekundært standpunkt - dersom prosjektet vedtas – at L1-alternativet eller lavere linjeføring velges.

Oppsummering, notat Trafikkonsept/Jon Hamre:

Trafikkonsept sitt notat bestrider behovet for ny avgrening Østfoldbanens Østre linje. Bane NOR hevder at høy frekvens på togene på Vestre linje gjør det vanskelig med motgående trafikk til Østre linje, og tar utgangspunkt i at lokaltogtilbud trenger to faste vendespor. Imidlertid kan de nye lokaltogene snus på 2-3 minutter når man samtidig bytter lokfører ved plattform, dvs. at det er tilstrekkelig med bare ett vendespor, slik at det fortsatt er store rom i ruteplanen der toget til Mysen kan kjøre. 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. Når togene krysser på Tomter vil neste kryssing være på Ski. Trafikkonsept/Jon Hamre mener derfor at man ikke trenger å gjøre investeringer i ny avgrening Østre linje. det vil kun gjøre ruteplanen mer robust. Notatet viser et konkret forslag til rutemodell. Figur (*hentet fra notatet*) viser skjematisk spordiagram for Ski stasjon, som sammenligner Bane NORs foreslåtte konsept og Trafikkonsepts alternative konsept uten ny avgrening Østre linje.



Jf. for øvrig separat merknad fra Jon Hamre (oppsummert under kap. 3.2.3 Private), som viser en konkret (geografisk) skisse med endring av spor-arrangementet på Ski stasjon.

innen 2050. Under disse forutsetningene, når man ser på denne pakken med infrastrukturtiltak samlet, så er prosjektet samfunnsøkonomisk lønnsomt med hensyn til prissatte konsekvenser. I foregående utgave av NTP (2022-2033), som lå til grunn for utarbeidelsen av reguleringsforslaget, var infrastrukturavtale E15 beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom.

Til innspill fra grunneierlaget om nærmere begrunnelse for nødvendigheten av prosjektet:

Ny avgrening Østre linje skal tilrettelegge for en økning av trafikken på Østfoldbanen og Vestre linje, samt bidra til en mer robust og driftssikker jernbane i Stor-Oslo. Dette gjøres gjennom å flytte avgreningen til Østre linje ved Ski stasjon, slik at trafikken til og fra Østre linje ikke krysser over sporområdet, slik den gjør i dag. Effekten av ombyggingen er at stasjonen blir mer fleksibel ved at de ulike banene ikke krysser hverandre og trafikken kan dermed økes på alle linjer. Trafikken gjennom stasjonen blir også mindre utsatt for forsinkelser. Planforslaget er et gjennomarbeidet og godt utredet konsept. Løsningen ble vurdert i konseptvalgutredningen fra 2015, vedtatt i 2017, og ligger til grunn for forslaget til reguleringsplan. Bane NOR kan ikke se at det har kommet til argumenter eller forslag som tilsier at dette ikke lenger er den beste løsningen for å skape en mer robust jernbane.

Til innspill om alternativt konsept fra grunneierlaget og Trafikkonsept:

Det fastsatte planprogrammet for reguleringsplanen (fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet i 2021) definerer hva som skal utredes. Det vil ikke nå være aktuelt å starte opp arbeid med ytterligere utredninger av helt nye konsepter.

Det alternative forslaget til trafikkonsept på Ski stasjon, fra Østre linje grunneierlag og Trafikkonsept/Jon Hamre, har en rekke problemer og kan ikke anbefales. Det løser ikke de utfordringene som utløser behovet for løsningen i forslaget til reguleringsplan. Bane NOR har vurdert de trafikale virkningene av forslaget og har ved flere anledninger påpekt hvorfor det alternative forslaget ikke er holdbart. Det har ikke kommet til ny informasjon som tilsier at det er behov for ytterligere utredninger om dette fra Bane NOR. Frafall av behov for hensettingsplasser

<u>Fortsettelse av grunneierlagets uttalelse:</u> Østre linje grunneierlag (ØLG) gjentar sitt <i>primærstandpunkt</i> om at planforslaget bør avvises. ØLG setter opp spørsmål som bes besvart; om manglende utredning av et null-pluss-alternativ, om gevinsten for de reisende, merknader om klimaregnskapet, samt spørsmål om samfunnsøkonomisk analyse. ØLG sitt <i>sekundærstandpunkt</i> – dersom prosjektet vedtas – er valg av alternativ L1, senket linje, eller lavest mulig linjeføring. Det settes opp spørsmål og innspill til forhold som bes fulgt opp: - Ønske om lavere linjeføring enn L1, med kulvert/tunnel på de mest sårbare strekningene. Dersom det ikke stilles krav til at landbruksmaskiner skal kunne passere under jernbanebrua mellom Sigtun og Vang, vil dette gi mulighet for en lavere linje? - Des bes om å redusere virkningene av tiltaket i KULA-landskapet, med mer bruk av kulverter og rette vegger som reduserer skjæringer. - Det er vanskelige grunnforhold i området. Det bes om tiltak som fjerner risikoen for uønskede hendelser (utglidninger), under anleggsarbeidet og etter at prosjektet er ferdigstilt. - Det bes om en agronomfaglig vurdering av effektene av nydyrking og tilbakeføring for de berørte landbruksarealene. - Det bes om at Bane NOR tar initiativ til tiltaksjordskifte for eiendommene som er berørt - Det bes om at tilbakeføring av eksisterende Østre linje til landbruksformål tas inn i reguleringsplanen, og at tilbakeføringen konkretiseres. Tilbakeføringen bør skje umiddelbart etter at ny jernbane er tatt i bruk.	berører ikke behovet for tiltakene i reguleringsplanforslaget. Rent konkret har det foreslåtte alternative konseptet flere betydelige ulemper for jernbanetrafikken: - Løsningen medfører at trafikken på Ski stasjon blir styrende for annen jernbanetrafikk på det sentrale Østlandet. Dette vil påvirke samlet kapasitet i regionen. Kapasiteten i regionen er styrt av Oslostunnelen, og man risikerer å ikke kunne utnytte den maksimalt/optimalt. - Løsningen er veldig sårbar for forsinkelser, ettersom en forsinkelse vil kunne forplante seg til all annen trafikk på stasjonen. - Godstrafikken er ikke ivarettatt. - Løsningen legger begrensninger på ytterligere økning av togtrafikken i regionen. Se for øvrig tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket, og forslag til helt andre løsninger, i kap. 2.3. Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om alternative løsninger i kap. 2.4. Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5. Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om grunnforhold i kap. 2.12. Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill landbruk i kap. 2.10. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fremtidig arealbruk på eksisterende Østre linje i kap. 2.15.
---	--

Ås Venstre

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Ås Venstre mener: - Naturtap og tap av dyrka og dyrkbar mark må gjøres så begrenset som mulig. - Den tidligere løsning, "med kulvert", bør tas opp igjen som alternativ.	- Merknaden fra Ås Venstre tas til orientering. - Det tolkes at Ås Venstre viser til tidligere diskusjon om «høy» eller «lav» linje, som ble avklart i forbindelse med fastsetting av planprogrammet. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til

- Når et slikt grep tas, må samfunnsnyttene maksimeres. Det betyr konkret at det bør legges opp til mer persontrafikk på tog - og at Østre linje blir gjennomgående for persontrafikk til Sarpsborg (der den møter Vestre linje).	innspill om alternative løsninger i kap. 2.4. - Mht. innspillet om persontrafikk på Østre linje i retning Sarpsborg, se kommentar til uttalelse fra Østfold fylkeskommune.
---	---

Naturvernforbundet i Ås

Sammendrag av uttalelse (18.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Naturvernforbundet i Ås (NiÅ) sin uttalelse er relativt omfattende (6 s.). <u>Forslag til alternativ - høyhastighetsbane:</u> NiÅ mener det mangler overordnede planer for et godt transportsystem i Norge. Follobanen ble bygget uten en plan for videre høyhastighetsbane mot sør. Ny avgrening Østre linje er ikke egnet for å kobles til en høyhastighetsbane fordi den har en for krapp sving og vil forsinke tog. Kapasiteten på Ski stasjon er tilstrekkelig for mange år selv uten tiltaket, det er flaskehalser på Vestre og Østre linje som vil være begrensende tidligere enn Ski stasjon. NiÅ foreslår som alternativ en høyhastighetsbane gjennom Ski, der også ny avgrening Østre linje kan inkluderes. Det vises til at Norsk Bane AS i 2020 foreslo 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. En slik bane vil kunne forlenges mot sør og ha linjeføring for en høyhastighetsbane fra Oslo til Stockholm og Göteborg. Dette løsningen var ikke med i konseptvalgutredningen fra 2015. NiÅ mener det er behov for en ny høyhastighetsutredning. Den forrige, fra 2012, hadde en rekke mangler og feilaktige antagelser. NiÅ ønsker at ny avgrening Østre linje skrinlegges eller utsettes i påvente av en overordnet plan for et nasjonalt jernbanenett utvidet med baner med høy snitthastighet, eventuelt begrenset til Sørøstkorridoren. <u>Konsekvenser av ny avgrening Østre linje:</u> - Prosjektet vil gi store permanente skader på naturen og kulturlandskapet i Ås og Nordre Follo sør for Ski, med splitting av flere gårdsbruk og fjerning av eldre kulturminner. Østensjøvannet naturreservat er viktig for biologisk mangfold (trekkfugler, hekkefugler, fisk, sumpskog etc.), og vil få en 20 meter høy bru og et masselager på bare noen hundre meters avstand. Holstadmarka og skogen sør for Tandbergløkka har stor betydning for friluftslivet til en voksende befolkning i Ski. Disse områdene vil få støy og barrierer for ferdsel. Restaurering av dyrket jord vil gi tap av natur, og det er uklart om økologisk kompensasjon er mulig.	Konkrete planer for utvidelse av høyhastighetsnettet ligger realistisk sett relativt langt fram i tid, og er ikke prioritert før InterCity-nettet (IC-nettet) er utbygd. IC-nettet planlegges for hastigheter i området 200-250 km/t. Jernbanedirektoratet utarbeidet sammen med det svenske Trafikverket i 2022 en mulighetsstudie for en ny jernbanelinje mellom Karlstad og Oslo (arbeidsnavn <i>Gränsbanen</i>), for å redusere reisetiden Oslo-Stockholm. Av to aktuelle traseer som er utredet er én via Ski og Kråkstad. I tillegg kan det nevnes at Jernbanedirektoratet i samarbeid med Trafikverket i 2025 har sett på grensekryssende jernbanestrekninger, der den ene gjelder Vänerbanan–Østfoldbanen, dvs. strekningen Oslo–Göteborg. Dette arbeidet gjelder tiltak på eksisterende jernbanestrekninger, som f.eks. nye kryssningsspor. Transportrelasjonene som betjenes i korridoren Oslo–Göteborg, gjennom Ski stasjon, prognostiseres i dette arbeidet å øke til dels kraftig. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket / helt andre løsninger i kap. 2.3. Det vises til tematiske sammendrag av og kommentarer til innspill i kap. 2, bl.a. kap. 2.5 om landskap/kulturmiljø, kap. 2.6 om friluftsliv, kap. 2.7 om naturmangfold, og kap. 2.11 om støy.

- Virkninger på naturen utdypes. Her nevnes blant annet at alternativ L1 for Østre linje har en for lav bru over Engsbekken, som blokkerer kryssing for elg. Se for øvrig merknaden. - Det må flyttes store mengder løsmasser og det blir en krevende oppgave å etablere dyrkbar jord av høy kvalitet på gammel trasé. - Masselager ved Haga/Østensjøveien er negativt for natur og dyrket mark. Det vil sannsynligvis lekke partikler og oppløste næringsstoffer til Østensjøvannet. <u>NiÅs kommentar til Ås kommunes saksvedtak:</u> NiÅ viser til Ås kommunes saksvedtak, som støttes, og legger til forslag til tilleggspunkter: - Graving i løsmasser og andre aktiviteter må ikke gi økt avrenning til eller forurensing av vassdragene i prosjektområdet. Det bes om et prøvetakingsprogram for å avdekke ev. avvik. - Masselagrene må dreneres med fangdammer, rotsoneanlegg etc. for å hindre avrenning av partikler og næringssalter til Østensjøvannet og andre vassdrag både i anleggsfasen og etterpå. - Fremmedarter må bekjempes. - Alternativ L0 er bedre enn alternativ L1, fordi L0 gir betydelig mindre overskuddsmasser og fordi L0 har en høyere bru over Engsbekken der elg kan krysse under.	Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold og vilttrekk/faunapassasje i kap. 2.7. Se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om ny arealbruk eksisterende Østre linje i kap. 2.15. Se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om vannmiljø i kap. 2.8. Se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om vannmiljø i kap. 2.8. Se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om alternativvalg i kap. 2.2.
---	--

BirdLife Norge avd. Oslo og Akershus

Sammendrag av uttalelse (21.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
<i>BirdLife Norge (tidl. Norsk ornitologisk forening) er en landsomfattende organisasjon som arbeider for å øke kunnskapen om fuglelivet og verne om fuglene og deres livsmiljø.</i> - BirdLife ser tiltaket ny avgrensing Østre linje som et svært alvorlig inngrep for fuglelivet langs den foreslåtte jernbanetraseen og i bufferområdet for Østensjøvannet naturreservat. Østensjøvannet naturreservat er Ås kommunes desidert viktigste og mest artsrike fuglelokalitet, med mange rødlistearter. Naturmangfold-rapporten sier at reservatet ikke blir berørt av tiltaket fordi det ligger utenfor planområdet. BirdLife mener at dette blir en for snever vurdering av tiltakets konsekvenser. Det mest alvorlige inngrepet er den store jernbanebrua som skal bygges ca. 700 m nord for Østensjøvannet. I tillegg er det planlagt masselagre nord/-nordøst for vannet. - 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. BirdLife vurderer dette som en alvorlig svakhet ved utredningene.	I naturmangfold-utredningen er det vurdert at fugl som hekker innenfor Østensjøvannet naturreservat ikke blir direkte berørt av tiltaket, heller ikke forstyrret av støy fra jernbanen. I landskapet rundt reservatet hekker det fugl, men de hekker på ulike steder til ulike år. Tiltaket innebærer en viss risiko for påflygning (den planlagte Østensjøbekken jernbanebru). Skadereduserende tiltak for fugl som inngår i tiltaket (er inkludert i kostnadsberegningen): - Vurdere begrensninger i anleggsvirksomheten, særlig sprengning, i hekkeperioden, spesielt i forbindelse med brubyggingen i nærheten av naturreservatet ved Østensjøvannet. - Utarbeide plan for tiltak dersom sjeldne arter observeres. - Benytte kompetent personell for å observere sjeldne fuglearter i april-juni. - Følge med på mulige kilder til informasjon og registreringer (artskart, ornitolog-foreninger etc.).

- BirdLife sin 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.
- Bane NOR er opptatt av å unngå tap av dyrka mark, og foreslår å ta vare på matjord som fjernes og legge den på områder som i dag ikke dyrkes, samt bidra til nydyrking. Mht. naturmangfold er det eneste reelle avbøtende tiltaket som foreslås å etablere faunapassasje som fungerer for hjortevilt, men som ikke gir noen redusert negativ effekt for fugl.
- Som et minimum bør jernbanebrua nord for Østensjøvannet legges i tunnel.
- BirdLife ber om at hekkelokalteter for rødlistede fuglearter kartlegges og stedfestes, slik at jernbanelinjen kan tilpasses til dette, slik at de viktigste områdene for fugl unngår nedbygging.

Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om naturmangfold i kap. 2.7.

Mht. innspillet om manglende samfunnsøkonomiske vurderinger av ikke-prissatte negative effekter, så følger konsekvensutredningen anerkjent metodikk iht. Statens vegvesens håndbok V712 om konsekvensanalyser.

Se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om forslag til helt andre løsninger i kap. 2.3.

Ev. kartlegging som anført vil ikke kunne påvirke trasévalget på dette stadiet i planprosessen. Se for øvrig foreslåtte skadereduserende tiltak (over).

3.2.3 Private

Frode Heggedal

Sammendrag av uttalelse (25.08.2025)

Heggedal, bosatt i Kråkstad, vurderer at nærmiljøet vil bli påvirket både under anleggsgjennomføringen og også etter ferdigstillelse av prosjektet.

Løkenveien, bru over eksisterende Østre linje:

Heggedal har merknad knyttet til brua til Løkenveien over eksisterende Østre linje (jf. rød markering under, figur i merknaden) og hva som kan skje når den gamle jernbanen fjernes etter at ny avgrensning Østre linje er ferdigstilt.



Brua er smal, og Heggedal mener den virker begrensende på trafikkmengden på Løkenveien i retning Kråkstad. Når gamle Østre linje fjernes og veiforbindelsen reetableres, antar Heggedal at veien ikke blir like smal, og dagens begrensning på trafikken forsvinner. Det uttrykkes bekymring for at

Forslagsstillers kommentar

Merknaden tar utgangspunkt i bru for Løkenveien over eksisterende Østre linje. Figuren under angir beliggenheten til brua i forhold til planområdet:



Løkenveien bru:

Merknaden tas til orientering. Det er foreløpig ikke planlagt detaljert utforming av løsningen for Løkenveien som vil erstatte dagens Løkenveien bru etter at dagens Østre linje er lagt ned. I utgangspunktet antas det at dagens utforming beholdes. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentar til

dette kan føre til økt trafikk i Løkenveien og i Kråkstad. Det nevnes at økt utbygging i Ski bidrar til den økte trafikken. <u>Løkenveien, myke trafikanter og nærmiljø:</u> Løkenveien er uten fortau eller gang-/sykkelvei. Heggedal mener det bør bygges midlertidig g/s-vei langs Løkenveien i forbindelse med anleggsperioden, som vil vare flere år. Mulig periodevis stenging av Løkenveien, og omlegging av Løkenveien under bygging av bru over ny Østre linje, kan føre til betydelig mer tungtrafikk. Langs Løkenveien går det eldre, skolebarn, joggere, syklist, barn leker i avgreninger, og det er landbruksmaskiner som innebærer en egen risiko. Andre merknader: - Prosjektet har utredet massehåndtering, men Heggedal opplever at det faktiske stedet for midlertidige og permanente deponier ikke er fastlagt ennå. - Det spørres om hvor det planlegges at anleggsriggen skal være. - Vurdering av virkninger av masselager i nærområdet etterspørres, mht. støv, trafikk eller landskapsinngrep. - Det etterspørres medvirkningsprosesser med nærmiljøet mht. risikovurderinger og hvordan hensynet til lokalmiljøet vil ivaretas, både i anleggsperioden og etter at prosjektet er gjennomført.	innspill om ny arealbruk eksisterende Østre linje i kap. 2.15. <u>Myke trafikanter og nærmiljø:</u> Merknaden tas til orientering. Anleggsfasen er foreløpig ikke endelig detaljert, og avhenger av totalentreprisen for gjennomføring av tiltaket. Det skal utarbeides en rigg- og marksikringsplan for anleggsfasen. Til merknadene for øvrig, se tematisk sammendrag av og kommentar til innspill om anleggsgjennomføringen, bl.a. deltema om trafikale virkninger på det offentlige veinettet i anleggsperioden, virkninger for gående, syklende og turgåere i anleggsperioden, samt støv og støv i bygge- og anleggsperioden, i kap. 2.14. Bane NOR har til hensikt å ha god dialog med lokalsamfunnet i anleggsfasen.
--	--

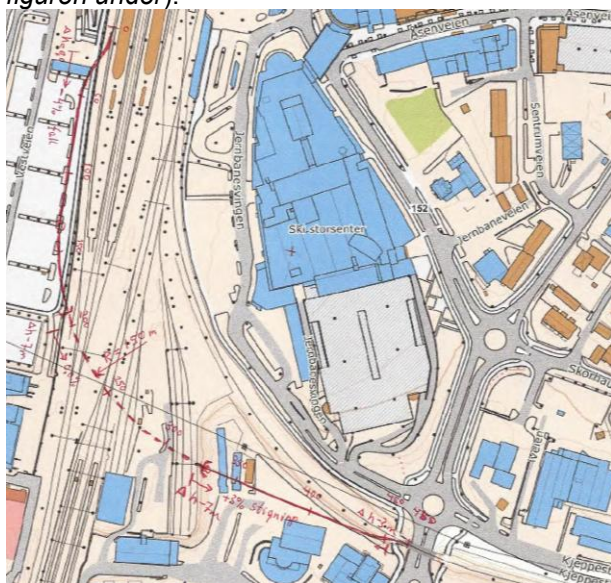
Hans Ole Hillestad Dørdal

Sammendrag av uttalelse (01.09.2025)	Forslagsstillers kommentar
Dørdal, bosatt i Ås, har som hovedsynspunkt at bygging av ny avgrening Østre linje ikke er nødvendig. Eksisterende trasé for Østre linje bør beholdes, men oppgraderes og utvides til dobbeltspor. Vurderingen er knyttet til bl.a.: - Tiltaket vil innebære beslag av landbruksjord. Bevaring av matjord i Follo-regionen bør være prioritert. - Tiltaket vil ha negative visuelle virkninger, bl.a. mht. den store jernbanebrua over dalføret med Østensjøbekken, og den relative nærheten til Østensjøvannet.	Merknaden om behovet for prosjektet tas til orientering. En behovsvurdering ble første gang gjort i konseptvalgutredning (KVU) i 2014-15, på bakgrunn av at dagens traséføring for Østre linje skaper kapasitetsproblemer på Ski stasjon. Det har isolert sett ingen hensikt å bygge dobbeltspor på eksisterende Østre linje inn mot Ski, fordi det først og fremst er dagens <i>innføring</i> til Ski stasjon som skaper kapasitetsbegrensningene. Se for øvrig tematisk oppsummering og kommentarer av innspill om behovet for tiltaket i kap. 2.3.

Jonny Fauske

Sammendrag av uttalelse (02.09.2025)	Forslagsstillers kommentar
Fauske, bosatt i Eikeliteigen i Ski, mener at forslaget om ny avgrening Østre linje er et unødvendig og kostbart tiltak. En viktig bakgrunn for tiltaket er kapasitetsproblemer på Ski stasjon som følge av	Fauske har fremmet et kreativt alternativforslag. Det er likevel Bane NORs vurdering at løsningen vil være svært krevende å bygge, og at kostnadene vil ligge på et helt annet nivå enn antydnet fra Fauske sin side.

dagens innføring av Østre linje til Ski stasjon. Merknaden skisserer en løsning på Ski stasjon som ifølge Fauske anslagsvis antas å koste 1/10-del av kostnadsestimatet for ny avgrening Østre linje. Fauske mener at alternativet er enklere å bygge og griper ikke mer inn i driften av Ski stasjon enn foreslått tiltak (*skisse vedlagt merknaden gjengis i figuren under*).



Skissen til løsning innebærer et ca. 500 m nytt spor som (i sørgående retning) går ned i kulvert fra spor 1 (på vestsiden av sporene), under stasjonen og kobles så til sporet i retning Kråkstad (på østsiden). Dette gjør at tog til Kråkstad ikke lenger må krysse over 4-5 spor, ved at de går i kulvert under stasjonen i stedet. Det gjør det også mulig for tog å holde høyere hastigheter inn og ut av stasjonen. Tog til Kråkstad kan vente i undergangen om tog inn fra Kråkstad er forsinket (siden Østre linje er ettspors bane).

I byggeperioden må spor legges om, men Fauske vurderer at hensettingsspor kan brukes for å komme forbi. Grunnforholdene (leire) er omtrent de samme som for ny avgrening Østre linje. Merknaden skisserer hvordan spuntarbeider kan foregå. Den alternative løsningen gir et vesentlig mindre inngrep i omgivelsene; 500 m anleggsområde, sammenlignet med 5 km anleggsområde i planforslaget.

Innledningsvis vil Bane NOR bemerke at Fauskes konseptforslag ikke løser det prosjektutløsende behovet for ny avgrening Østre linje, som er å sikre at kapasiteten på Ski stasjon kan økes.

Videre vil Fauskes løsning kreve større arealer enn skissert i merknaden, bl.a. fordi kryssingen/kulverten under Vestre linje vil måtte flyttes lenger sør for at banen skal kunne bygges med korrekt stigning/fall iht. jernbaneteknisk regelverk.

Forslaget vil kreve en betydelig ombygging av Ski stasjon, samt at det må skje betydelige inngrep utenfor sporområdet på sør- og vestsiden av stasjonen. I hvilken grad grunnforholdene gir muligheter for løsningen er ukjent.

Bane NOR vurderer at det ikke er mulig å oppnå en løsning som tilfredsstiller de prosjektutløsende behovene innenfor rammene til prosjektet med det forslaget som fremmes av Fauske, og vil ikke utrede det alternative konseptet videre.

Se for øvrig tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket, og forslag til helt andre løsninger, i kap. 2.3.

Jon Hamre

Sammendrag av uttalelse (27.08.2025 / 10.09.2025)

Hamre har bakgrunn som tidligere ruteplanlegger i NSB, og opplyser at han nå er rådgiver for Grunneierlaget Østre linje. Hamre mener at tiltaket ny avgrening Østre linje ikke er nødvendig.

Forslagsstillers kommentar

I merknad datert 27/8 uttrykker Hamre seg spørrende til Bane NORs begrunnelse om - dersom ny avgrening Østre linje ikke bygges – at det ikke er mulig med 6 lokaltog pr time mellom Oslo og Ski og tilbudsforbedring på dagens Østre linje (2 tog pr. time på grunnrute), og ber Bane NOR om nærmere dokumentasjon.



I merknad datert 10/9 bestrider Hamre at tiltaket ny avgrening Østre linje er nødvendig for å få to tog pr. time på grunnrute på Østre linje, og skriver at det er viktigere å investere i linjen øst for Kråkstad for å få økt kapasitet på Østre linje. Hamre mener at effekten av tiltaket er marginal, og at det kun gir bedre drift ved forsinkelser. Hamre foreslår i stedet en endring av spor-arrangementet på Ski stasjon (*skisse i merknaden gjengis i figuren over*), som frigjør spor 4 til lokaltogspor. Hamre vurderer at Vestre linje trenger kun ett spor i hver retning, slik at spor 2 kan fungere som reservekapasitet.

Hamre skriver at han gjerne stiller i et møte med Bane NOR for en gjennomgang av de trafikale problemstillingene i prosjektet.

Det fastsatte planprogrammet for reguleringsplanen (fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet i 2021) definerer hva som skal utredes. Det vil ikke nå være aktuelt å starte opp arbeid med ytterligere utredninger av helt nye konsepter.

Det alternative forslaget til trafikkonsept på Ski stasjon, fra Østre linje grunneierlag og Trafikkonsept/Jon Hamre, har en rekke problemer og kan ikke anbefales. Det løser ikke de utfordringene som utløser behovet for løsningen i forslaget til reguleringsplan. Bane NOR har vurdert de trafikale virkningene av forslaget og har ved flere anledninger påpekt hvorfor det alternative forslaget ikke er holdbart. Det har ikke kommet til ny informasjon som tilsier at det er behov for ytterligere utredninger om dette fra Bane NOR. Frafall av behov for hensettingsplasser berører ikke behovet for tiltakene i reguleringsplanforslaget.

Rent konkret har det foreslåtte alternative konseptet flere betydelige ulemper for jernbanetrafikken:

- Løsningen medfører at trafikken på Ski stasjon blir styrende for annen jernbanetrafikk på det sentrale Østlandet. Dette vil påvirke samlet kapasitet i regionen. Kapasiteten i regionen er styrt av Oslotunnelen, og man risikerer å ikke kunne utnytte den maksimalt/optimalt.
- Løsningen er veldig sårbar for forsinkelser, ettersom en forsinkelse vil kunne forplante seg til all annen trafikk på stasjonen.
- Godstrafikken er ikke ivarettatt.
- Løsningen legger begrensninger på ytterligere økning av togtrafikken i regionen.

Se for øvrig tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket, og forslag til helt andre løsninger, i kap. 2.3.

Höegh Eiendom pva. grunneiere innenfor områderegulering Ellingsrudgrenda

Sammendrag av uttalelse (02.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Uttalelsen er sendt på bakgrunn av pågående områdeplanprosess for Ellingsrudgrenda, øst for Ski sentrum. - Ønsker å endre i planbestemmelse 6.2 (rekkefølgebestemmelse om bane som nedlegges) at jernbaneteknisk utstyr skal fjernes senest ett år etter åpning av ny jernbane. - Ønsker å sikre i planbeskrivelsens kap. 6.4.2 og kap. 7.2.2 at dagens jernbanetrasé mellom Ski stasjon og Dynamitveien etableres som g/s-vei senest 2 år etter åpning. - Ønsker å legge til følgende om midlertidig situasjon: - «Frem til ny avgrensning 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 Bane NOR.». - «Når investeringsbeslutningen er fattet i Stortinget, kan Bane NOR, 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»	 Figuren over angir beliggenheten av transformasjonsområdet i Ski øst - i dag industriområde, og omtales som Ellingsrudgrenda i planprogram for områderegulering (høring vår 2025). - Mht. innspillene om endringer i dokumentene, så tas de ikke til følge. Bane NOR trenger opp til to år for å fjerne jernbaneteknisk utstyr. Bane NOR tar ikke stilling til arealbruken fra Dynamitveien og inn mot Ski. - Se tematisk sammendrag av innspill og kommentarer til ny arealbruk eksisterende Østre linje i kap. 2.15.

Knut Frogner, Nordre Frogner gård

Sammendrag av uttalelse (08.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Frogner er bosatt på Nordre Frogner gård: Merknader: - Behovet for ny avgrensning Østre linje er ikke dokumentert, og et nullalternativ er ikke utredet. - Prosjektet vil ha store konsekvenser for eiendommen; føre til mer krevende drift pga. forringelse av arrondering, tap av matjord, dreneringssystem som blir vanskelig å erstatte, oppdeling av eiendommen og tunet og forringet eiendomsverdi. - Prosjektet vil ha store konsekvenser for viltet, som krysser lenger øst enn planlagt viltovergang. Traseen bør ligge dypere for å tilrettelegge for kulvert mellom Haga og Nordre Frogner. Dette vil spare gårdstun og jord.	Rød sirkel angir gårdstunet på Nordre Frogner gård i forhold til planområdet:  - Mht. merknad om begrunnelse for behovet av tiltaket vises det til tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket i kap. 2.3. - Bane NOR planlegger en tilleggshøring, der det vil bli foreslått å gjøre oppfyllingstiltak på jordene på Nordre Frogner, primært mht. grunnstabilitet. Dette vil også bidra til flatere jorder. - Mht merknad om virkninger for eiendommen vises det for øvrig til tematisk sammendrag av og

	kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, der flere grunnervervs- og kompensasjonstema er belyst. - Mht. merknad angående senkning av linjen, se flere tema i kap. 2.
--	--

Per Arild Kvist, Nordre Finstad gård

Sammendrag av uttalelse (13.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
I dag passerer ca. 120 tog per døgn nær eiendommen. I tillegg lager 7-8 togsett lyd fra hensettingsanlegget. Dette skaper mye lyd. Durringen går opp og ned og det er umulig å være lange perioder i hagen. Når godstogene kjører forbi eiendommen kan man ikke snakke sammen, og hagen kan ikke benyttes til opphold. Man kan heller ikke ha soveromsvinduene oppe om natten. Kvist har selv målt 90 dB når godstog kjører forbi eiendommen. Det er under 30 meter fra veranda til jernbanen og ingen støysikring. Ny avgrening Østre linje vil medføre en økning på ca. 40 persontog i døgnet. Med dobbeltspor til Moss vil det passere ca. 200 tog i døgnet. Det ble ikke etablert støytiltak mot eiendommen i forbindelse med hensettingsspor slik reguleringsplanen for Ski stasjon fastslo. Kvist mener at gården må tas med i planområdet/influensområdet for ny avgrening Østre linje, og at støytiltak må gjennomføres. Tidligere støykart laget av Rambøll viser støy over grenseverdiene. Basert på samlet støybilde fra passerende tog, bremsing og parkeringsanlegg, mener Kvist at eiendommen har krav om skjermingstiltak. Dette bør utformes i samarbeid mellom Bane NOR, kommune og grunneier.	Figuren under angir beliggenheten til Nordre Finstad gård i forhold til planområdet:  Nordre Finstad ligger utenfor influensområdet for jernbanestøy fra planområdet for ny avgrening Østre linje. Innspillene fra Nordre Finstad gjelder støy fra Ski stasjonsområde. Det vil ikke være relevant eller planjuridisk korrekt å ta inn bestemmelser i denne planen for å sikre støytiltak forholdsvis langt utenfor influensområdet. Trafikkøkning på Vestre linje ved Ski som følge av ny avgrening til Østre linje vil bli ca. 20 prosent, og det gir ikke en økning i støy som utløser krav om tiltak. Se for øvrig oppsummering av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11.

Georg Stub

Sammendrag av uttalelse (13.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Georg Stub, Langhus, mener at planforslaget for ny avgrening Østre linje ikke bør gås videre med. Etter at togparkering-/hensettingsanlegget ble tatt ut av planen endret prosjektet seg så mye at andre løsninger bør vurderes. Stub foreslår følgende: - Ekstra vekslingsspor i fjellet mellom Ski stasjon og Langhus, over eller under eksisterende spor. Dette for å øke kapasiteten på Ski stasjon, slik at Østre linje kan bruke de østlige sporene på Ski stasjon. - Sørgående tog legges i tunnel i sløyfe under Ski sentrum og kobles til eksisterende Østre linje (det vises til løsning presentert av Norsk Bane i Østlandets blad).	Behovet for ny avgrening Østre linje ble ikke endret av at hensettingsanlegget ble tatt av planene. Behovet for togparkering er et hensyn som løses på andre måter (jf. Bane NORs nasjonale strategi for togparkering, omtalt i planbeskrivelsens kap. 2.6). Kommentar til alternative forslag: - En avgrening til Østre linje inne i Follobanetunnelen («vekslingsspor») vil kunne lede tog inn på lokal togsporene nord for Ski stasjon. Da vil tog til Østre linje benytte plattformene for lokaltog på Ski stasjon, og begrense kapasiteten på lokalstrekningen om Kolbotn. Dette vil være en kostbar løsning som samtidig vil

Stub vurderer at kostnadene vil bli betydelig lavere og tiltak mer arealbesparende, i samsvar med Nordre Follo kommunes arbeid med areal og miljø.

- gi begrensninger i kapasitet for lokaltog og tog på Østre linje.
- Forslaget om togtunnel under Ski sentrum synes i prinsipp å være likt konseptet som er skissert i uttalelse fra Jonny Fauske. Dette vil sannsynligvis være svært krevende og forholdsvis kostbart å bygge, og det er ikke kjent i hvilken grad grunnforholdene gir muligheter for løsningen. Forslaget løser ikke det prosjekttuløsende behovet for ny avgrening Østre linje, som er å sikre at kapasiteten på Ski stasjon kan økes.

Se for øvrig tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket, og forslag til helt andre løsninger, i kap. 2.3.

Eikelijordet Parsellen boligsameie

Sammendrag av uttalelse (15.10.2025)

Sameiet uttrykker bekymring for virkninger for nærmiljøet som følge av tiltaket.

Støy: Selv om planbeskrivelsen skriver at ingen boliger vil ligge i støysone, er det kjent at støy bærer i åpne landskap. Særlig godstog vil medføre støy. Det bes om at det gjennomføres støyberegninger underveis og at avbøtende tiltak vurderes.

Landskapsopplevelse: Traseen vil bryte dagens utsikt mot åpne jordbrukslandskap og skog og den landlige opplevelsen. Det bes om at landskapsmessige hensyn vektlegges og at avbøtende tiltak vurderes.

Nærmiljø og friluftslivsområder: Sameiet er bekymret for at anleggsarbeid og ny infrastruktur vil redusere tilgjengeligheten til det berørte naturområdet. Det bes om at stier og turveier opprettholdes og forbedres. Sameiet støtter etablering av ny turvei nord for Østensjøbekken.

Anleggsperiode og sikkerhet: Fem år med bygging medfører trafikk, støv og støy. Dette kan påvirke livskvaliteten og sikkerheten, særlig til barn. Det er positivt at det ikke skal gå anleggstrafikk nordfra på Kråkstadveien. Sameiet er bekymret for at støy sørfra kan være belastende i åpne landskap. Det bes om at det utarbeides en detaljert plan for anleggsgjennomføring med minst mulig belastning på nærliggende boliger, og at sameiet inkluderes i dialogen. Sameiet ber om å bli holdt informert og vurdert som berørt.

Forslagsstillers kommentar

Figuren under angir beliggenheten til Eikelijordet i forhold til planområdet:



Støy: Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11.

Landskap: Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om landskap / kulturmiljø i kap. 2.5.

Nærmiljø/friluftsliv: Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6.

Anleggsperioden: Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14.

Per Kristian og Torunn Høyum

Sammendrag av uttalelse (15.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Stiller kritiske spørsmål ved behovet for prosjektet, og mener at Jon Hamres alternative forslag til løsning på Ski stasjon kunne spart både store investeringer og miljøet. Forberedelsene til prosjektet bærer preg av sløseri, f.eks. ved at det er gjennomført grunnboringer fire ganger, og at det er gjennomført arkeologiske undersøkelser. Store verdier går tapt knyttet til kulturlandskap, dyrka mark og viltområder.	Mht. Jon Hamres alternative forslag, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket, samt forslag til helt andre løsninger, i kap. 2.3. Grunnboringer, for å undersøke grunnforhold, samt arkeologiske undersøkelser, er nødvendige og lovpålagte tiltak, og ikke sløsing (som merknaden antyder). Det er dessuten ganske vanlig at man gjennomfører grunnboringer i flere omganger, dels for å skaffe mer detaljert kunnskap, dels for å ta prøver man ser behov for på grunnlag av de første boringene.

Sameiet Vestveien 46

Sammendrag av uttalelse (15.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Sameiet Vestveien 46, Nordre Finstad i Ski, ønsker å presisere følgende: - Bane NOR må forholde seg til T-1442. - Bane NOR må gjennomføre avbøtende tiltak for endret støybilde. Sameiet forventer å bli orientert om endringer vedrørende ny avgrening Østre linje som gjelder området nord for dagens tunnel på Vestre linje.	Nordre Finstad ligger utenfor influensområdet for jernbanestøy fra planområdet for ny avgrening Østre linje (jf. oversiktskart i kommentar til uttalelse fra Per Arild Kvist, Nordre Finstad gård). Innspillet gjelder støy fra Ski stasjonsområde. Det vil ikke være relevant eller planjuridisk korrekt å ta inn bestemmelser i denne planen. Trafikkøkning på Vestre linje ved Ski som følge av ny avgrening til Østre linje vil bli ca. 20 prosent, og det gir ikke en økning i støy som utløser krav om tiltak. Se for øvrig oppsummering av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11.

John Ivar Bjoner pva. grunneiere Vang gård

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Uttalelsen fra grunneierne på Vang gård er omfattende (13 s.). Vang gård mener at behovet for ny avgrening Østre linje ikke er tilstrekkelig dokumentert, og at Bane NOR ikke har gjort reelle undersøkelser av mulighetsrommet på Ski stasjon. Det må ses på muligheter for å unngå konsekvenser og miljøskader for landskapsbilde og kulturlandskap, matjord, kvikkleire-risiko m.m. Det bes om at Jon Hamre inviteres til å utrede sitt alternative forslag for Ski stasjon, i samarbeid med Bane NOR. <u>KULA-området:</u> - Grunneierne opplever det som paradoksalt at kommunale myndigheter må forholde seg strengt til KULA-klassifiseringen i mindre byggesaker, mens en statlig aktør kan sette de samme hensynene til side til tross for at det gir store konsekvenser for kulturlandskapet. - Det ønskes kulvert gjennom KULA-området.	Figuren under angir beliggenheten til gårdstunet på Vang gård i forhold til planområdet: 

- Vang gård ber om å utrede mer omfattende skadebegrensende tiltak, ved f.eks. å legge banen i størst mulig grad under bakken.
- Bildebruken i plandokumentene oppleves som misvisende. Det virker bevisst nedtonet hvordan tiltaket vil synes i kulturlandskapet. ved bl.a. ikke å tydeliggjøre de store skjæringene og hvordan siktlinjene i landskapet blir forringet.

Spesifikt for Vang gård medfører tiltaket store konsekvenser og behov for avbøtende tiltak:

- Påvirkning på kulturlandskap og kulturarv: Det bes om nærmere dokumentasjon på hvordan tiltaket vil synes fra Vang gård.
- Ny innkjøring og behov for å "snu" deler av tun: Prosjektet medfører endret innkjørsel fra baksiden av Vang gård, som vil påvirke både det estetiske og praktiske inntrykket. Bygningene må da «snus» mot nord og ny gårds plass i nord må etableres for å ta imot tyngre kjøretøy for å redusere trafikk over tunet. Vang gård vil kreve kompensasjon for bruk av arkitekt og landskapsarkitekt, samt reetablering av alléen langs ny innkjørsel.
- Heving av Løkenveien - fartsgrenser: Å heve Løkenveien ved kryssing av ny jernbane vil gi økt støy. Det bør avklares med fylkeskommunen å senke hastigheten til 60 km/t.
- Arrondering: Banen vil dele eiendommen, komplisere tilgangen til åkerland og øke transportbehovet. Det bes om etablering av kulverter nær Løkenveien som er bred nok til skurtresker, fjerning av strømmaster, og ny tilførselskabel i bakken. Det bes om å se på muligheten for å senke banen ved å ikke ha passeringsmulighet under brua mellom Sigtun og Vang, alternativ adgang til utilgjengelig areal på Sigtun via nabo eiendommer, og tilrettelegging for tiltaksjordskifte.
- Kvikkleire: Det er påvist kvikkleire i området, og det uttrykkes bekymring for at det kan føre til forsinkelser i prosjektet, og risiko for skred.
- Jordbruksdreneringer: Det bes om avbøtende tiltak som inkluderer omgrøfting av berørte jordbruksområder for å unngå senskader. Avskåret drensledning langs Løkenveien må ivaretas og legges om. Tilbakeført jordbruksareal på dagens trasé må dreneres.
- Avløp fra kloakkrenseanlegg: Privat kloakkrenseanlegg vil bli brutt av prosjektet. Utløpsrøret må skiftes og graves på nytt. Tiltaket vil stenge muligheten for å grave offentlig kloakk sydover, og det bes om at det blir tilrettelagt for eventuelle fremtidige pålegg om påkobling til offentlig kloakk.

Mht. merknad om begrunnelse for tiltaket vises det til tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket i kap. 2.3.

Mht. til innspill om KULA-området vises det til tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5. Mht. innspill med ønske om nærmere visualisering av tiltaket, se samme kapittel.

Fremstilt forslag til reguleringsplan medfører ny/endret adkomst til Vang gård. Adkomsten blir liggende noen hundre meter nordover langs Løkenveien i forhold til dagens adkomst. Ny adkomst vil komme inn på baksiden av låven og vognskjul. Bane NOR vil under forhandlinger med eiere av gården vurdere tiltak for å dempe ulemper med ny adkomst til eiendommen.

Innspill om endret fartsgrense på Løkenveien må drøftes med fylkeskommunen.

Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5 (flere deltema).

Mht merknad om arrondering vises det til tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, der flere grunnervervs- og kompensasjonstema er belyst, bl.a. arrondering.

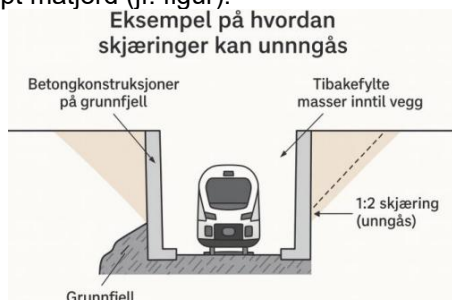
Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold i kap. 2.12.

Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsperioden. Se også tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10.

Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsperioden. Se også tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14.

- Privat vannforsyning: Det er risiko for at privat vannforsyning gjennom grunnvannsbrønnen kan bli negativt påvirket. Vang gård ønsker primært å sikre dagens vannforsyning. Alternativt ønskes mulighet til å koble seg på kommunal vanntilførsel.

- Permanent tap av matjord: Vang gård foreslår bruk av rette støttemurer av betong for å redusere behov for skjæringer og permanent tapt matjord (jf. figur):



Det bes om innløsning av Løkenveien 30, som vil redusere behov for ny adkomst over dyrket mark og øke areal til nydyrking. I tillegg er makeskifte mellom Vang og Søndre Løken en mulighet.

- Midlertidig tap av matjord: I anleggsperioden vil store deler av eiendommen ikke kunne dyrkes opp. Jordranker til mellomlagring må sprøytes regelmessig.
- Flytting og midlertidig lagring av matjord: Vang gård uttrykker bekymring for at prinsipper for avtaking og mellomlagring av matjord eventuelt ikke vil bli fulgt ved gjennomføring av planen. Det bes om at Bane NOR engasjerer en uavhengig ressurs (f.eks. NIBIO) for å ivareta jordas beste, samt følge opp rutiner.
- Tilbakeføring av dagens trasé til landbruksformål: Vang gård ber om at tilbakeføring av gammel jernbanetrasé til jordbruk blir en del av reguleringsplanen. Tilbakeføring må påbegynnes så snart den nye jernbanen er tatt i bruk.
- Andre ulemper i bygge- og anleggsperioden: Det vil bli bedt om kompensasjon hvis boliger og utleid bolighus blir ubeboelige, og for lengre kjørevei når Løkenveien er stengt. Det bes om at det utarbeides en støyplan for byggeperioden og avbøtende tiltak, og at Bane NOR dekker kostnader for vasking av støv på fasade i og etter byggeperioden. Vang gård vil ikke akseptere anleggstrafikk over gårdstunet.

Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsperioden.

Se tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om endringer i tiltaket/alternative løsninger i kap. 2.4, samt tematisk oppsummering av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø, deltema støttekonstruksjoner, i kap. 2.5.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10, der bl.a. innspill om Løkenveien 30 er kommentert.

Tas til orientering for videre planlegging av bygge- og anleggsperioden.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10, der bl.a. matjordplanen er deltema. Innspillet om uavhengig landbruksressurs vil håndteres som del av grunnervvervsprosessen.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om fjerning av eksisterende Østre linje i kap. 2.15.

Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, der flere kompensasjonstema er belyst.

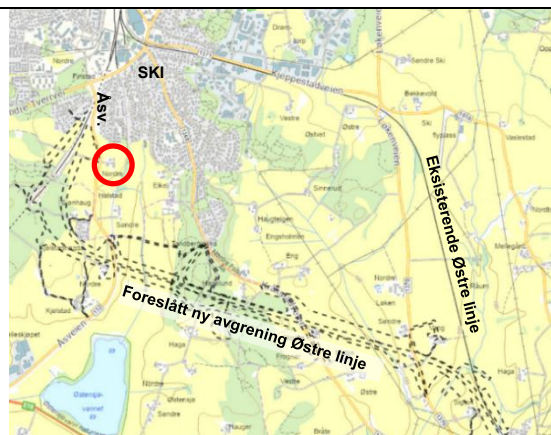
Carl-Stener Garder, Nordre Halstad gård

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
- Garder savner nærmere spesifisering av bruken av #1-områdene (midlertidige anleggsområder) innenfor arealene til Nordre Halstad gård (gnr./bnr. 138/2).	Figuren under angir beliggenheten til gårdstunet på Nordre Halstad gård i forhold til planområdet:

- Primært ønskes areal tatt i bruk til anleggsområde endret til byggeformål, og ikke tilbakeført til landbruk. Bakgrunnen for dette er en tilbakeføring til landbruk trolig 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. Foreslått innhold i en slik plan listes opp i merknaden.
- Opppranking må skje nærmest mulig banen for å redusere transportvei fra riggplass til offentlig vei. Planlagt aktivitet vil forringe jordstruktur og fremtidige avlinger.

Omlagt driftsvei via Folloveien (f_V1):

- Dagens driftsvei over Vestre linje er tenkt erstattet med omlagt trasé via Åsveien og Folloveien, på motsatt side av Vestre linje. Folloveien er foreslått regulert som f_V1. Folloveien er ikke dimensjonert for landbruksmaskiner. Det bes om at opparbeidelsen sikres i bestemmelsene og at regulert veiareal dimensjoneres for sporingskurve for skurtresker med slepevogn for skjærebord. f_V1 har ikke bredde iht. kommunal veinorm. Det er også uklart hvordan overvannshåndtering og grøfter er planlagt.
- Traktor, motorredskap og terrengkjøretøy har ikke tillatelse til å kjøre langs offentlig vei. Planen legger derimot opp til dette, og reduserer bruksmuligheten for disse kjøretøyene på store deler av eiendommen. Konsekvenser må framkomme, og det må vurderes en avtale om erstatning.
- Nordre Halstad gård aksepterer ikke at Folloveien opparbeides inntil to år etter at ny jernbane er tatt i bruk (jf. rekkefølgebestemmelse pkt. 6.1). Veien må være ferdig opparbeidet før eksisterende driftsvei stenges for landbruksdrift.



- Det er ikke avklart hvor de ulike anleggsaktivitetene skal foregå, reguleringsplanen har til hensikt å sikre nok areal til å gjennomføre anleggsarbeidet på en forsvarlig måte.
- Det er ikke en del av oppdraget, planprogrammet eller Bane NORs rolle for øvrig å regulere areal til boligbygging i dette prosjektet.
- Håndtering av dyrka mark vil bli håndtert som omtalt i matjordplanen til reguleringsplanen, og oppdateringer av denne.
- Sidearm til Folloveien fra nr. 42 til nr. 26 er tenkt opprustet til 4,5 meter bredde. Dette anses tilstrekkelig bredt for landbruksmaskiner. Foreløpig er det tenkt at dette skal skje i en innledende fase av prosjektet. Slik vil Nordre Halstad ha tilgang til jorden vest for jernbanen fra to steder i Folloveien.
- Landbruksmaskiner har tillatelse til å kjøre kortere strekninger på offentlig vei, avstanden mellom jorden vest for jernbanen og tunet til Nordre Halstad er regnet som en slik kort strekning.
- I forlengelsen av Folloveien vil det bli opparbeidet en driftsvei på vestsiden av ny bane. Denne vil gå fram til skogsveinettet i Kjølstadskogen. Denne er planlagt opparbeidet tidlig i anleggsfasen, men kan på grunn av nærheten til anleggsarbeidene på Halstadjordet kunne bli stengt for allmenheten i perioder. Bane NOR vil holde kontakt med grunneierne for å sikre disse nødvendig tilgang med landbruksmaskiner.

Svenn Håkon Haug

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Haug gir sin støtte til merknadene i uttalelse fra Østre linje grunneierlag. Planforslaget innebærer	Merknaden tas til orientering.

store inngrep i kulturlandskapet i nærliggende område til Kråkstad middelalderkirke og et kulturlandskap av nasjonal verdi (KULA). Planforslaget vil også ødelegge store gode matjord-områder.

Se tematiske oppsummeringer og kommentarer i kap. 2, bl.a. kap. 2.3 med oppsummering av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket.

Ragna Kirkeby og Håkon Huseby, Østre Kjølstad gård

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
- Det er planlagt ny gårdsvei fra Nordre Kjølstad gård til skogen, på dyrket mark hos Østre Kjølstad gård, sør og vest for ny jernbane. Gårdsveien bør ikke ligge på dyrket mark, men bør samkjøres med undergang/gjennomgang til skogen for Kjølstadhøgda. - Østre Kjølstad gård forpakter jorda på Halstad søndre. På grunn av landbruksdriften er det behov for adkomst fra Østre Kjølstad gård til Halstad søndre sine jorder, som ligger vest for Vestre og ny Østre linje. Grunnet store maskiner ønskes ikke adkomst via Folloveien pga. trafiksikkerhet. - Bruk av den nye skogsveien på vestsiden av Nordre Kjølstad forutsetter at veien har samme bredde og kvalitet som skogsveien fra Østre Kjølstad gård til gårdens flisplass i Nylenna.	Årsaken til omlegging av gårdsveien er at Nordre Kjølstad gård mister sin nåværende direkte forbindelse til egen skog. En smal traktorvei på sørsiden av utgående spor er eneste praktiske løsning på dette. Selv om Østre Kjølstad i dag driver jorda på Søndre Halstad, er Bane NOR forpliktet til å sikre at gården for framtida har sikker tilgang til egen jord. Se for øvrig tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, der flere kompensasjonstema er belyst.

Kristine Rogstad og Jan Ove Sørheim, Nordre Kjølstad gård

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Nordre Kjølstad gård har gnr./bnr. 65/1 i Ås kommune. Rogstad og Sørheim er kritiske til behovet for ny avgrening Østre linje. Ifølge fagfolk (jf. Jon Hamres forslag for Ski stasjon) er det mulig med en billigere løsning som ikke påfører omgivelsene skade. Innspill og spørsmål: - Kulvert for gårdsveien til Nordre Kjølstad gård under ny Østre linje må være minimum 4,5 m høy og 5 m bred. - Midlertidig vei til tunet ønskes i så kort periode som mulig, og må være dimensjonert for vogntog. - Kritiske til gårdsvei som anleggsvei. Den bør legges på jordet, som uansett ikke blir mulig å dyrke i anleggsperioden. - Hvordan blir adkomst til jorder/skog i anleggsperioden? Nye adkomster er nødvendige i etterkant. - Området mellom snuplass ved nordenden av låve og jernbanelinja må kunne fylles ut for enklere tilgang til korntørkene. - Området mellom stabbur og jernbanelinje må kunne benyttes. - Blir fv. 152 (Åsveien) åpen under anleggsperioden? - Det forventes skjerming mot påvirkning fra støy og støv i anleggsperioden, og det bes om støymålinger og vurdering av avbøtende tiltak etter ferdigstilling.	Figuren under angir beliggenheten til gårdstunet på Nordre Kjølstad gård i forhold til planområdet:  Generelt tas innspill og spørsmål fra Nordre Kjølstad gård til orientering for videre planlegging av anleggsgjennomføringen og grunnervvervsprosessen. Noen kommentarer: - Spm. om Åsveien: Anleggsperioden er ikke planlagt i detalj, men Åsveien planlegges å være åpen det meste av anleggsperioden.

- Som kompensasjon for dyrka mark ønskes det å dyrke opp skog øst for linja ved Skjønhaugjordet. Her skal også matjord fra egen gård brukes. Dette bør tas inn i planen. - Det uttrykkes bekymring for kvikkleire (ref. Levanger). Det spørres om vibrasjoner fra tog via brupilarer kan påvirke grunnforhold. - Vern av skogsområde / etablering av vei rundt kolle: Det ses ingen grunn til beslaglegging av skog til skogsbilvei utenfor jernbanetraseen. Her er det allerede stiforbindelser for turgåere, så ny vei er ikke nødvendig. - Jernbanetraseen krysser vilttråkket ved Nordre Kjølstad. Viltovergang må vurderes mellom Nordre Kjølstad og Ski. - Arealet mellom sporene på Kjølstadhøgda er ca. 90 daa. Området bør åpnes opp for turområde med overgang/undergang, og sporene bør gjerdes inn separat. - Tilgang til skogen for beboere på Kjølstadhøgda: Ønsker ikke turgåere over tunet på Nordre Kjølstad gård, både pga. belastning og sikkerhet ved maskinkjøring. Mulig løsning kan være gjennom byggefeltet via ny vei til eksisterende skogsvei og over/undergang. - Stiforbindelse Hagelund og gangvei Holstad-Ski: Gården er sterkt kritisk til foreslått tursti mellom Hagelund og Holstad pga. konflikt mellom turgåere og jordbruksdrift, forsøpling av jorder og nedbygging av matjord.	- Mht. spørsmål om kvikkleire, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold i kap. 2.12. - Arealet mellom sporene er planlagt som masselager, og vil deretter formes som små koller og reetableres med stedegen vegetasjon slik at det bidrar til å dempe synligheten av sporene og inngå som en naturlig del av landskapet. Arealet vil ikke være tilgjengelig eller egnet for turgåere. - Se kommentar til merknad fra Kjølstadhaugen velforening. - Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om friluftsliv i kap. 2.6.
--	---

Marianne Rogstad og Trygve Fredriksen

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Merknader fra beboere med adresse Åsveien 139, gnr./bnr. 65/20 (utskilt eiendom på gårdstunet på Nordre Kjølstad gård): - Selv om banen er flyttet 20 m nordover ligger boligen nesten i gul støysone. Det bør vurderes visuell skjerming/støyskjerming. - At vibrasjonene ved boligene «trolig» vil tilfredsstillende grenseverdier er ikke tilstrekkelig. - Det bør gjøres alternativvurderinger for masselager på et skogsareal på 90 daa mellom sporene på Kjølstadhøgda. Skogen bør bevares og det bør bygges undergang under begge spor. - Prosjektet medfører svært store konsekvenser for vilt både i anleggsfasen og i tiår etter. Det bør komme tydeligere fram i temautredning naturmangfold av at bestander/arter flykter permanent. Verdivurderingene i temautredning naturmangfold bør settes til høyere verdi. - Det er viktigere enn noen gang å bevare matjord og sikre beredskap. Planen må i større grad vektlegge ikke-prissatte konsekvenser. Prosjektets nytte må revurderes.	- Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11. - Bestemmelsene til planen sier at nivået for vibrasjoner skal tilfredsstillende NS 8176 vibrasjonsklasse C. - Arealet mellom sporene er planlagt som masselager, og vil deretter formes som små koller og reetableres med stedegen vegetasjon slik at det bidrar til å dempe synligheten av sporene og inngå som en naturlig del av landskapet. - Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold i kap. 2.7. - Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket i kap. 2.3, bl.a. samfunnsøkonomiske vurderinger.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Det bør utredes en alternativ løsning for innføring av Østre linje på Ski stasjon. Dersom ny avgrening Østre linje viser seg å bli utsatt eller ikke gjennomført, er det avgjørende med en plan for hvordan Ski stasjon kan takle flere avganger/kryssinger. | <ul style="list-style-type: none">- Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om forslag til alternative konsepter for Ski stasjon i kap. 2.3. |
|--|--|

Anette Sigtun, Sigtun gård

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)

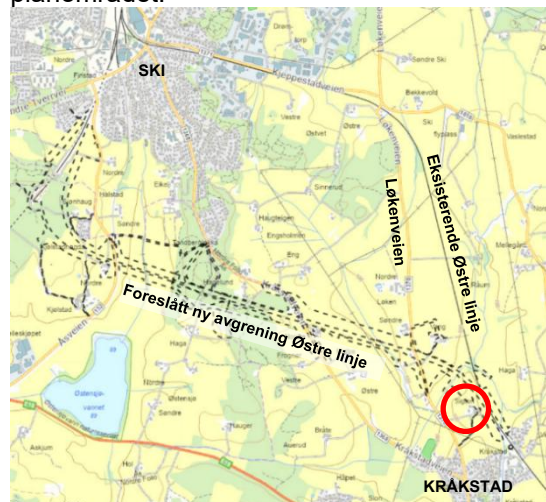
Sigtun er grunneier på Sigtun gård i Nordre Follo kommune (gnr./bnr. 6/1). Sigtun stiller seg bak uttalelsen fra Østre linje grunneierlag, og har som primærstandpunkt at planen ikke vedtas, og kvalitetssikres på ny. Sekundærstandpunktet, dersom planforslaget gjennomføres er alternativet som er lavest liggende i landskapet (L1) å foretrekke av hensyn til støy og visuell verdi i kulturlandskapet.

Andre merknader:

- Det forventes at det gjennomføres nødvendige sikringstiltak mht. kvikkleire.
- Alle tilkomstveier som skal brukes i forarbeid og anleggsfase, og dyrket mark som blir utilgjengelig, må anses som midlertidig erverv. For Sigtun gjelder det private gårdsveier, parkeringsplasser og jordteig øst for dagens linje.
- Det forventes at alle berørte jordteiger dreneres.
- Anleggsarbeid, med arbeid i ulike værforhold, kan føre til store kjøre- og pakkeskader på jorden.
- Dekking av hotell i perioder med ubeboelig støysituasjon er vanskelig i praksis pga. barn, og dyr som skal ha tilsyn og leietakere.
- Nydyrket jord har ikke samme kvalitet som etablert matjord.
- Hensynet til matjord må veie tungt, og alle kompenserende tiltak må vurderes.
- Det må tas hensyn til et kulturlandskap av høy nasjonal verdi, ved å sørge for lavest mulig linjeføring og minimere visuell virkning.
- Det må sørges for kompenserende tiltak for miljøutslipp, forurensing til bekkeløp, belastning på jord, dyreliv og arts mangfold.
- Det må sørges for at grunneiere kompenseres for faktiske tap og ulemper, som tap av grunn, slitasje på veier, skader på drenering, støvende arbeider, skitt og støv på hus og bygninger som følge av anleggsarbeid, potensielt tap eller bortfall av leieinntekter.
- Ved midlertidig grunnerverv må ikke grunneiere pålegges arbeid med å dokumentere skader etterpå.
- All anleggstrafikk må gå utenom tunet der barn og dyr ferdes. Et forslag er å legge anleggsvei

Forslagsstillers kommentar

Figuren under angir beliggenheten til gårdstunet på Sigtun gård i forhold til planområdet:



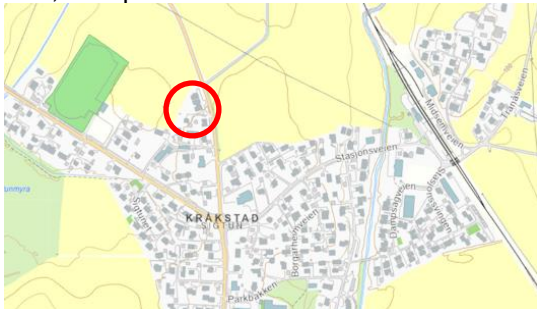
Generelt tas innspill og spørsmål fra Sigtun gård til orientering for videre planlegging av anleggsgjennomføringen og grunnervervsprosessen.

Mht. merknadene vil flere delkapitler i det tematiske sammendraget i kap. 2 være relevante:

- Mht. spørsmål om kvikkleire, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om grunnforhold i kap. 2.12.
- Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, der bl.a. grunnervervsprosessen og flere kompensasjonstema er belyst, samt annen tematikk som gjelder anleggsgjennomføringen.
- Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10.
- For innspill om vertikalhøyde på jernbanelinjen, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om forslag til endringer i tiltaket i kap. 2.4, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5.

langs bekkeløp mellom Vang og Sigtun, og sørge for at all anleggstrafikk loses dit. - Dersom argumentet for tilkomst til jordteig øst for ny linje er årsak til at linja foreslås høyereliggende enn hva som teknisk er mulig, bør Bane NOR skissere lavere løsning og vurdere tiltaksjordskifte som en mulighet.	Bane NOR planlegger å gjennomføre en tilleggshøring, med blant annet forslag om at anleggsveien på gården legges nærmere bekkeløpet, slik at anleggstrafikken kan ledes utenom tunet.
--	--

Ekaterina Zankova pva. Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C

Sammendrag av uttalelse (16.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
- <u>GS-vei</u>: Midlertidig gangvei i anleggsfasen bør ses i sammenheng med mulighet for permanent gang- og sykkelvei. Dette bør drøftes med kommunen/fylkeskommunen. - <u>Støy</u>: Økt støybelastning pga. tungtrafikk er uunngåelig. Flere soverom har vindu mot Løkenveien. Fartshump utenfor Løkenveien 16A øker støynivået ved akselerering. Fem år med kontinuerlig støybelastning har potensielt store konsekvenser for fysisk og mental helse. - <u>Trafikksikkerhet</u>: Anleggsperioden vil forverre trafikksikkerheten langs en vei uten gangvei. Fartsgrensen overholdes ikke av tunge kjøretøy. Beboerne må kunne ferdes trygt. - <u>Støv</u>: Flere boliger har ventilasjonsinntak mot Løkenveien, og er bekymret for støv fra trafikk og transport av jordmasser. - <u>Avbøtende tiltak</u>: Forslag til avbøtende tiltak innebærer etablering av støyskjerm langs Løkenveien 16, tiltak mot støvspredning, oppføring av trafikkspeil som sikrer trygg ut- og innkjøring, og etablering av gangvei fra Løkenveien til Stasjonsveien.	Beliggenheten til Løkenveien 12, 14, 16A, 16B, 16C på Kråkstad:  Merknadene fra beboerne i Løkenveien gjelder primært innspill om anleggsperioden. Innspillene tas til orientering for videre planlegging av anleggsgjennomføringen. Det vises til tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, bl.a. deltema støy/støv i anleggsperioden og virkninger for gående, syklende og turgåere i bygge- og anleggsperioden.

Bård N. Andersen, Midtre Frogner gård

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Uttalelsen gjelder primært Andersens eiendom; Midtre Frogner gård (Frogner Mellom, sør for ny jernbane), Kråkstadveien 98 i og tilhørende drift av gårdene Eng søndre og Sinnerud (nord for ny jernbane). <u>Traseen i landskapet</u>: Traseen bør legges så dypt som mulig, også lavere enn L1, over Engsbekken med minst mulig fylling mot brukar. Dette muliggjør lavere linje ved Frogner nord og ved Hagelund. Der Engsbekken bru planlegges, er det ikke elgtrekk. Med bruk av kulverter bør det være det mulig å senke traseen mellom Hagelund og Kråkstad. Det bes om at: - de ikke-økonomiske konsekvensene for landskapet utredes og beskrives bedre, og ses opp mot en eventuell samfunnsgevinst. - presentasjonene og illustrasjonene korrigeres med faktisk infrastruktur. - det presenteres flere illustrasjoner som viser konsekvenser av landskapsinngrepene.	Figuren under angir beliggenheten til gårdstunet på Midtre Frogner gård i forhold til planområdet: 

<u>Jordbruksarealer/grøfter:</u> Jernbanetraseen både beslaglegger og gjør arealer utilgjengelig. Det må gjennomføres tiltaksjordskifte slik at avskårede arealer kompenseres med andre arealer. Traseen krysser flere av dagens samlegrøfter. Grøftesystemet i nord må bygges om før anleggsfase slik at jordbruksarealer ikke settes unødvendig ut av drift. <u>Skiftevis stengning av Kråkstadveien/Løkenveien:</u> Stengning av Kråkstadveien vil medføre ulemper for landbruksdriften med lange omveier. Dersom veiene stenges for allmenn ferdsel, må de holdes åpne for driftstrafikk mellom gårdene. Veien er dessuten eneste GS-vei og busstrasé mellom Kråkstad og Ski. Skiftevis stengning vil medføre dobbelt belastning på andre veier i tillegg til økt anleggstrafikk. Trafikksikkerheten ved stengning må utredes. Stengning må ikke gi økt utrykningstid for nødetater. Kråkstadveiens bærelag og asfalt er ikke dimensjonert for anleggstrafikk. <u>Vilttrekk:</u> Vilttrekket ligger lenger øst enn skissert viltkryssing er planlagt, mellom gårdene Frogner nord og Eng. Den planlagte kulverten ved Østensjøveien bør utvides i bredden mot øst, og «omveien» under Østensjøbekken bru bør ikke gås videre med. <u>Prosjektgjennomføring:</u> Andersen er kritisk til begrunnelse av behovet for tiltaket og mener at målet om kapasitetsøkning kan nås uten planlagt tiltak. Det bes om at Bane NOR utarbeider et 0+-alternativ, basert på mulighetene presentert av Jon Hamre for Østre linje grunneierlag.	Mht. merknader om traseen i landskapet, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om forslag til endringer i tiltaket i kap. 2.4, samt tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landskap/kulturmiljø i kap. 2.5. Mht. til innspill om virkninger for jordbruksarealene, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, der bl.a. grunnervervsprosessen og flere kompensasjonstema er belyst, bl.a. tiltaksjordskifte. Se også tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om landbruk i kap. 2.10. Mht. innspill om skiftevis stengning av Kråkstadveien/Løkenveien, se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføring i kap. 2.14, deltema virkninger for offentlig veinett. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om naturmangfold og vilttrekk /faunapassasje i kap. 2.7. Se tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om behovet for tiltaket i kap. 2.3, med bl.a. kommentar til innspill om alternative konsept for Ski stasjon.
---	--

Øistein Sletten Løvik

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Løvik har adresse Gamle Åsvei 71 i Ski: - Støtter innspillene til grunneierne på Vang gård. - Savner en støyutredning for ferdig bygget prosjekt. - Regulering i kvikkleireområder bør stanses i påvente av resultatene fra prosjekter som SAFERCLAY.	- Det foreligger støyutredning iht. nasjonal støyretningslinje T-1442. - Det er positivt med pågående forskningsprosjekter om kvikkleire. Se tematisk oppsummering av og kommentar til innspill om grunnforhold i kap. 2.12.

Trude Pettersen

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Pettersen har adresse Vestveien 50A, Nordre Finstad gård i Ski. Merknader: - Det uttrykkes bekymring for at planforslaget vil føre til mer støy fra eksisterende hensettingsanlegg på Ski stasjon. Bomiljøet på Nordre Finstad er i dag ikke utstyrt med støyskjermer eller andre støyreducerende tiltak.	Nordre Finstad ligger utenfor influensområdet for jernbanestøy fra planområdet for ny avgrensing Østre linje (jf. oversiktskart i kommentar til uttalelse fra Per Arild Kvist, Nordre Finstad gård). Innspillet gjelder støy fra Ski stasjonsområde. Det vil ikke være

- Planforslaget er mangelfullt om konsekvenser av påvirkning på bebyggelse langs vestsiden av toglinjen i Ski sentrum. - Det fremkommer ikke hva som kan forventes av økt støy fram til Ski stasjon. Planforslaget sier lite om fremtidig sammensetning av gods-/passasjertog og økt støy. - Det ønskes avbøtende tiltak for støy, inkl. støyskjermer og hastighetsreduksjon. tidsbestemmelser om tog på tomgang og flytting av hensettingsanlegget på Ski stasjon ut av sentrumsområdet i Ski.	relevant eller planjuridisk korrekt å ta inn bestemmelser i denne planen for å sikre støytiltak forholdsvis langt utenfor influensområdet. Trafikkøkning på Vestre linje ved Ski som følge av ny avgrensing til Østre linje vil bli ca. 20 prosent, og det gir ikke en økning i støy som utløser krav om tiltak. Se for øvrig oppsummering av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11.
---	--

Edvard Thirud

Sammendrag av uttalelse (17.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Thirud bor i Østensjøveien. Merknader: - <u>Østensjøveien</u>: Ønsker å beholde dagens trasé av Østensjøveien. Dette er en bomvei for 8 husstander, ikke en gjennomkjøringsvei. Å beholde dagens vei gir flere krysningspunkter for vilt. Ønsker å utvide/forbedre et jorde langs traseen, som forutsetter at Østensjøveien beholder dagens beliggenhet. - <u>Nydyrking</u>: Ønsker å forbedre/utvide et av jordene som ligger langs traseen. En forutsetning for dette er at Østensjøveien beholder dagens traséføring. - <u>Overbygging</u>: Forbi Hagelund/Haga bør banen legges i kulvert for å beholde vilttrekk. Landskapet muliggjør en kulvert uten store problemer. Dette vil også ivareta turområder. - <u>Kvikkleire</u>: Det er mye kvikkleire i området. Det uttrykkes lite tillit til at Bane NOR kan håndtere kvikkleire. Det må redegjøres for håndtering og garantier knyttet til kvikkleire.	- Merknaden tas til orientering. Mht. alternativvalg for Østensjøveien, se tematisk oppsummering og kommentarer til innspill om alternativ i kap. 2.2. - Merknaden tas til orientering. - Mht. til innspill om lavere linje, se tematisk oppsummering av og kommentar til innspill om endringer i tiltaket i kap. 2.4. - Mht. innspill om kvikkleire, se tematisk oppsummering av og kommentar til innspill om grunnforhold i kap. 2.12.

Tommy Grav pva. realsameiet Nordre Finstad gård

Sammendrag av uttalelse (18.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
Innspillet er på vegne av beboerne på Nordre Finstad gård (27 boenheter). Beboerne på Nordre Finstad gård opplever betydelig støyplager fra jernbanen, både fra togpasseringer i høy hastighet gjennom hele døgnet, og fra aktivitet på toghensettingen på Ski stasjon. Det bes om at Bane NOR vurderer følgende tiltak: - Flytting av hensettingsanlegg på Ski stasjon til sør for tunnelen i Ski. - Redusert hastighet på tog ved ankomst og avgang fra Ski stasjon. - Etablering av støyskjerm mot Nordre Finstad gård.	Nordre Finstad ligger utenfor influensområdet for jernbanestøy fra planområdet for ny avgrensing Østre linje (jf. oversiktskart i kommentar til uttalelse fra Per Arild Kvist, Nordre Finstad gård). Innspillet gjelder støy fra Ski stasjonsområde. Det vil ikke være relevant eller planjuridisk korrekt å ta inn bestemmelser i denne planen for å sikre støytiltak forholdsvis langt utenfor influensområdet. Trafikkøkning på Vestre linje ved Ski som følge av ny avgrensing til Østre linje vil bli ca. 20 prosent, og det gir ikke en økning i støy som utløser krav om tiltak. Se for øvrig oppsummering av og kommentarer til innspill om støy i kap. 2.11.

Ellen og Harald Eckbo & Kristian Prestrud, Søndre Løken gård

Sammendrag av uttalelse (20.10.2025)	Forslagsstillers kommentar
- <u>Generelle merknader</u>: Bane NOR har ikke på dokumentert at Jon Hamres forslag til løsning på Ski stasjon ikke er gjennomførbar. - <u>Kulturlandskap</u>: Illustrasjon av bru over Engsbekken med skjæringer og illustrasjon mot Kråkstad kirke er ikke reelle. Det bør lages en illustrasjon fra Kråkstad kirke. Alternativ L1 bør velges i kulturlandskapet. - <u>Arrondering</u>: Grunneiers største jorde på 160 daa blir delt og utfordrende for drift. Det foreslås at Bane NOR innløser Løkenveien 30, som vil kunne lette en makeløsning med Vang gård for mer rasjonell drift. - <u>Vann/energibrønn</u>: Ved forringelse av dagens to borehull til drikkevann må det bekostes nye borehull. Det samme gjelder energibrønnens kapasitet. - <u>Drenering</u>: Bane NOR må bekoste grøfting av beslaglagte arealer. Samlegrøfter for vann til Engsbekken må spesielt ivaretas i anleggsfasen. - <u>Engsbekken</u>: Påstand om at elg får problemer med å krysse under bru er ikke reell. Elg beveger seg kun nord-syd i dette området. Alternativ L1 bør velges. - <u>Støy</u>: Det bes om støydempende tiltak ved heving av Løkenveien. - <u>Tilbakeføring Østre linje</u>: Tilbakeføring til matjord må sikres i reguleringsplanen. - <u>Anleggsperioden</u>: Kostnader fra støy- og støvproblemer i anleggsperioden må dekkes av Bane NOR.	Figuren under angir beliggenheten til gårdstunet på Søndre Løken gård i forhold til planområdet:  Generelt tas innspill og spørsmål fra Søndre Løken gård til orientering for videre planlegging av anleggsgjennomføringen og grunnervvervsprosessen. Det vises til tematisk sammendrag av og kommentarer til innspill om anleggsgjennomføringen i kap. 2.14. Se også kap. 2.10 om landbruk, der bl.a. innspill om Løkenveien 30 er kommentert. Flere andre delkapittel i kap. 2 er også relevante for merknadene.