



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/02821-10
Saksbehandler Helen Nathalie Liebig-Andersen

Fastsettelse av planprogram for hensettingsanlegg syd for Ski og nytt jernbanespor for Østre linje

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utvalg for areal, klima og byggesak	05.05.2020	27/20
2 Formannskapet	07.05.2020	63/20
3 Kommunestyret	13.05.2020	80/20
4 Kommunestyret	14.05.2020	95/20

Utvalg for areal, klima og byggesak har behandlet saken i møte 05.05.2020 sak 27/20

Behandling:

Bane Nor v/Torun Hellen og Theis Tarp Rasmussen holdt innledningsvis en presentasjon i saken.

Marthe Arnesen (MDG) fremmet følgende forslag:

1. Planprogrammet fastsettes ikke da det ikke er i tråd med kommunestyret i Skis tidligere vedtak fra 12.12.18, og Nordre Follo kommuneplan nullvisjon for tap av matjord.
2. Nytt forslag til planprogram legges fram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt.

Anne-Beth Skrede (Ap) fremmet følgende forslag:

1. Nordre Follo kommune fastsetter planprogram for hensettingsanlegg sør for Ski og nytt jernbanespor for Østre linje som foreslått i Bane NORs forslag til planprogram datert 17.3.2020, jf plan- og bygningsloven § 12-9, der alternativ 2; H3 + Ø1 lav (togparkering Hagelund under bakken + Østre linje lav/direkte) og nullalternativet prioriteres.
2. I utredningsprogrammet skal det utredes hvordan båndlegging og tap av dyrka mark, tap av natur, negativ påvirkning på verdifullt kulturlandskap og friluftsliv, samt forringing av leveområder for vilt, skal unngås.

Lars Magnus Günther (V) fremmet følgende tilleggsforslag til Aps forslag:

3. Det forutsettes gjenbruk av all matjord og erstatningsarealer for dyrket og dyrkbar mark.

Votering:

Marthe Arnesens (MDG) forslag fikk 4 stemmer og falt (1Ap Inger-Lise Andresen, 1MDG, 1SV, 1Sp). Anne-Beth Skredes (Ap) og Lars Magnus Günthers (V) forslag vedtas 9 mot 4 stemmer (1Ap Inger-Lise Andresen, 1MDG, 1SV, 1Sp). Rådmannens forslag fikk ingen stemmer og falt.

Hilde Jorun Widerberg mindretallsanket saken til formannskapet. Se begrunnelse nedenfor.

Utvalg for areal, klima og byggesaks vedtak/innstilling 05.05.2020:

1. Nordre Follo kommune fastsetter planprogram for hensettingsanlegg sør for Ski og nytt jernbanespor for Østre linje som foreslått i Bane NORs forslag til planprogram datert 17.3.2020, jf plan- og bygningsloven § 12-9, der alternativ 2; H3 + Ø1 lav (togparkering Hagelund under bakken + Østre linje lav/direkte) og nullalternativet prioriteres.
2. I utredningsprogrammet skal det utredes hvordan båndlegging og tap av dyrka mark, tap av natur, negativ påvirkning på verdifullt kulturlandskap og friluftsliv, samt forringing av leveområder for vilt, skal unngås.
3. Det forutsettes gjenbruk av all matjord og erstatningsarealer for dyrket og dyrkbar mark.

Mindretallsanke:

Saken ble mindretallsanket til formannskapet.

Begrunnelsen er at vedtaket strider mot Ski kommunestyres vedtak fra 2018 og samarbeidsplattformen.

Formannskapet har behandlet saken i møte 07.05.2020 sak 63/20**Behandling:**

Hans Martin Enger (MDG) fremmet følgende alternative forslag til vedtak på vegne av AP, MDG, V, SV, KRF og SP:

1. Planprogrammet fastsettes ikke da det ikke er i tråd med kommunestyret i Skis tidligere vedtak fra 12.12.18, og Nordre Follos kommuneplan nullvisjon for tap av matjord.
2. Nytt forslag til planprogram legges fram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt.

Høyre og FRP anket saken til kommunestyret

Votering:

Utvalg for areal, klima og byggesaks vedtak pkt. 1 og 2 støttes med 5 (4H, 1FRP) mot 8 stemmer.
Utvalg for areal, klima og byggesaks vedtak pkt. 3 støttes med 5 (4H, 1FRP) mot 8 stemmer.
Fellesforslaget fra AP, MDG, V, SV, KRF og SP støttes med 8 mot 5 (4H, 1FRP) stemmer.

Formannskapets vedtak 07.05.2020:

1. Planprogrammet fastsettes ikke da det ikke er i tråd med kommunestyret i Skis tidligere vedtak fra 12.12.18, og Nordre Follo kommuneplan nullvisjon for tap av matjord.
2. Nytt forslag til planprogram legges fram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt.

Mindretallsanke

Saken er mindretallsanket til Kommunestyret.

Kommunestyret har behandlet saken i møte 14.05.2020 sak 95/20

Behandling:

Oddbjørn Lager Nesje (Ap) fremmet følgende tillegg til formannskapets innstilling pkt 2 på vegne av flertallspartiene SV, Ap, Sp, MDG, V og KrF:

2. Nytt forslag til planprogram legges fram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt. Der jernbanetraseen berører matjord legges jernbanen i kulvert som dekkes med matjord. Nordre Follo kommune er svært positivt innstilt til et moderne og fremtidsrettet togtilbud i regionen. En ny påkobling vil være viktig for en best mulig utnyttelse av Follobanen og nye Ski stasjon. Samtidig må dette gjøre på en bærekraftig måte. Denne landsdelen har Norges beste matjord, og denne er under stort press. Nordre Follo kommune har derfor vedtatt en nullvisjon for tap av matjord i kommunen.

Kommunestyret kan ikke se at forslagsstiller har tatt nok hensyn til de føringene som ble gitt av henholdsvis kommunestyrene i Ski og Ås i desember 2018. For Nordre Follo sitt vedkommende er det viktig å påpeke at kommunen de siste tiårene har avgitt store områder og arealer til viktige samferdselsprosjekter. Da har det alltid vært sentralt å bevare mest mulig av dette aktuelle området som har historisk og kulturhistorisk svært stor betydning i Ski.

I tillegg er det vanskelig å se at forslagsstiller i dette planprogrammet prøver å ivareta nullvisjonen for tap av matjord som er nedfelt i den nylige vedtatte kommuneplanen. Målet om å bevare kulturlandskapet og matjorden har vært et tema som kommunen har påpekt flerfoldige ganger, uten at forslagsstiller har hensyntatt dette.

Kommunestyret vedtar ikke forslaget til planprogram, og oppfordrer forslagsstiller til å legge frem et justert planprogram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt. Kommunestyret peker i denne forbindelsen på at det innarbeides i planprogrammet at der hvor jernbanetraseen berører matjord, skal jernbanen legges i kulvert som dekkes av matjord.

Helge Marstrander (H) fremmes følgende forslag på vegne av H, Frp og PP :

1. Nordre Follo kommune fastsetter planprogram for hensettingsanlegg sør for Ski og nytt jernbanespor for Østre linjesom foreslått i Bane NORs forslag til planprogram datert 17.3.2020, jf plan- og bygningsloven § 12-9, der alternativ 2; H3 + Ø1 lav (togparkering Hagelund under bakken + Østre linje lav/direkte) og nullalternativet prioriteres.
2. I utredningsprogrammet skal det utredes hvordan båndlegging og tap av dyrka mark, tap av natur, negativ påvirkning på verdifullt kulturlandskap og friluftsliv, samt forringing av leveområder for vilt, skal unngås.
3. Det forutsettes gjenbruk av all matjord og erstatningsarealer for dyrket og dyrkbar mark.

Votering:

Marstrandens forslag fikk 20 stemmer og falt (13 H, Frp, PP, R)

Innstillingen pkt 1 vedtatt med 26 stemmer mot 21 (H, Frp, PP, R)

Innstillingen pkt 2 med Lager Nesjes forslag vedtatt med 26 stemmer mot 21 (H, Frp, PP, R)

Protokolltilførsel:

Benthe Biltvedt stemte feil ved votering over Marstrandens forslag. Biltvedt ønsket å stemme for

Kommunestyrets vedtak 14.05.2020:

1. Planprogrammet fastsettes ikke da det ikke er i tråd med kommunestyret i Skis tidligere vedtak fra 12.12.18, og Nordre Follo kommuneplass nullvisjon for tap av matjord.

2. Nytt forslag til planprogram legges fram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt. Der jernbanetraseen berører matjord legges jernbanen i kulvert som dekkes med matjord. Nordre Follo kommune er svært positivt innstilt til et moderne og fremtidsrettet togtilbud i regionen. En ny påkobling vil være viktig for en best mulig utnyttelse av Follobanen og nye Ski stasjon. Samtidig må dette gjøre på en bærekraftig måte. Denne landsdelen har Norges beste matjord, og denne er under stort press. Nordre Follo kommune har derfor vedtatt en nullvisjon for tap av matjord i kommunen.

Kommunestyret kan ikke se at forslagsstiller har tatt nok hensyn til de føringene som ble gitt av henholdsvis kommunestyrene i Ski og Ås i desember 2018. For Nordre Follo sitt vedkommende er det viktig å påpeke at kommunen de siste tiårene har avgitt store områder og arealer til viktige samferdselsprosjekter. Da har det alltid vært sentralt å bevare mest mulig av dette aktuelle området som har historisk og kulturhistorisk svært stor betydning i Ski.

I tillegg er det vanskelig å se at forslagsstiller i dette planprogrammet prøver å ivareta nullvisjonen for tap av matjord som er nedfelt i den nylige vedtatte kommuneplanen. Målet om å bevare kulturlandskapet og matjorden har vært et tema som kommunen har påpekt flerfoldige ganger, uten at forslagsstiller har hensyntatt dette.

Kommunestyret vedtar ikke forslaget til planprogram, og oppfordrer forslagsstiller til å legge frem et justert planprogram der matjord, kulturlandskap og naturområder ikke går tapt.

Kommunestyret peker i denne forbindelsen på at det innarbeides i planprogrammet at der hvor jernbanetraseen berører matjord, skal jernbanen legges i kulvert som dekkes av matjord.

Fastsettelse av planprogram for hensettingsanlegg syd for Ski og nytt jernbanespor for Østre linje

Rådmannens forslag til vedtak

Nordre Follo kommune fastsetter planprogram for hensettingsanlegg syd for Ski og nytt jernbanespor for Østre linje, datert 17.3.2020, jf plan- og bygningsloven § 12-9.

Kort oppsummert

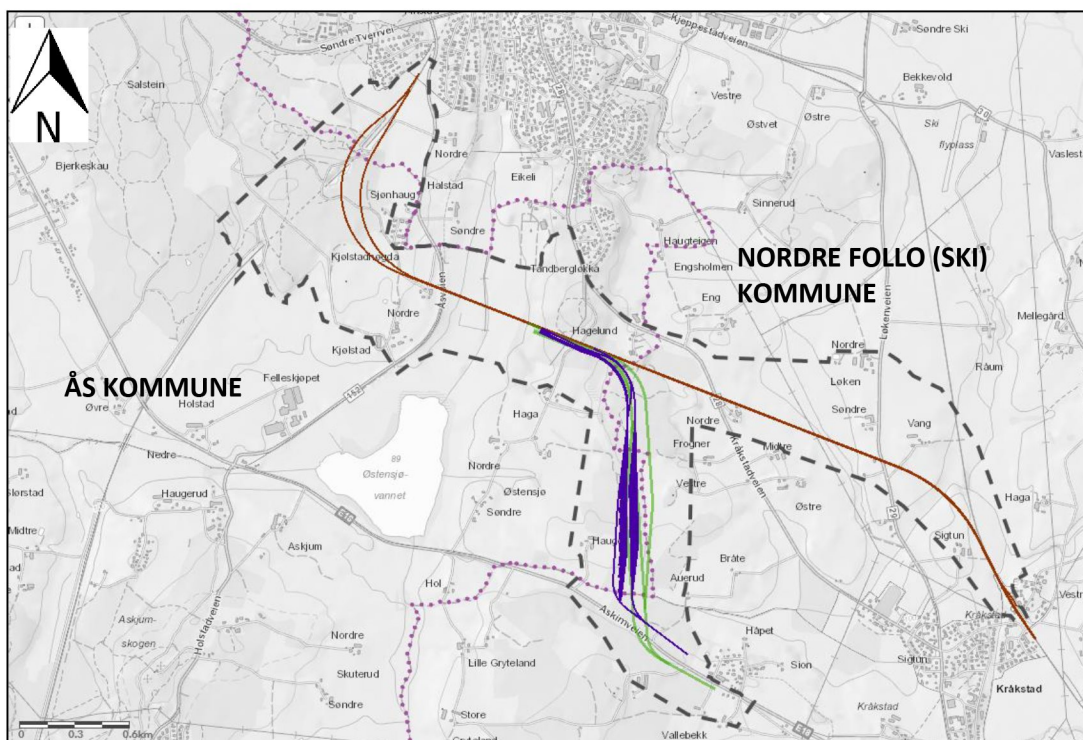
Bane NOR har utarbeidet forslag til planprogram for detaljreguleringsplan for Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje. Forslag til planprogram har vært på høring i perioden 20.09.2019 - 03.11.2019.

Planprogrammet inneholder Bane NORs forslag til hvilke alternative plasseringer og linjeføringer for togparkering og ny innføring av Østre linje som skal konsekvensutredes. Planprogrammet inneholder også forslag til utredningsprogram iht. forskrift om konsekvensutredninger.

Bane NOR har i sine forarbeider til planprogrammet gjennomført en grundig vurdering av et betydelig antall løsninger for og plasseringer av hensettingsanlegg og ny Østre linje. De fleste løsningene er forkastet på grunn av jernbanetekniske utfordringer og store negative konsekvenser for miljø og samfunn.

Bane NOR foreslår å konsekvensutrede to kombinasjoner av hensettingsanlegg og ny Østre linje. Begge alternativer er basert på en løsning med hensettingsanlegg rett sør for Hagelund på grensen mellom Nordre Follo og Ås, og korteste trasé for ny Østre linje mellom Kråkstad og planskilt kryssing av Østfoldbanens Vestre linje sør for Ski stasjon. Mens alternativ 1 innebærer en høy løsning med hensettingsanlegg og ny Østre linje på terreng og i bro, innebærer alternativ 2 etablering av anleggene på og under terreng. I tillegg skal konsekvensene ved nullalternativet utredes.

Rådmannen mener at Bane NORs forslag til planprogram danner et godt grunnlag for videre utredninger, og anbefaler at planprogrammet for Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje fastsettes. Planprogrammet behandles også i Ås kommune.



Figur 1: Planområdet (stiplet svart linje) med alternativene som foreslås utredet. Hensettingsanleggets alternativ 1 (høy løsning) er vist med blå linje. Alternativ 2 (lav løsning) er vist med grønn linje. Foreslått trasé for ny Østre linje er vist med rød linje, og er identisk for høy og lav løsning. Kommunegrensen er vist som lilla, stiplet linje.

Faktaopplysninger

Bakgrunn

Jernbanedirektoratet har bedt Bane NOR utarbeide planer for ny avgrensning for Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon, samt nytt togparkeringsanlegg med tilhørende administrasjons- og tekniske bygg, vaskehall, og eventuelt verksted og driftsbasis. Anleggene skal plasseres syd for Ski tettsted.

Follobanen og Ruteplan 2027 åpner for en vesentlig økning i togtilbudet sørøst for Oslo. For å realisere planlagt forbedring av togtilbudet er det nødvendig å bygge parkeringsanlegg for flere tog. Det er i hovedsak tog i trafikk sørøst for Ski som utløser parkeringsbehovet, dvs. lokaltog L2 som planlegges med 10-minuttersintervaller, samt enkelte tog fra Follobanen.

Når togtilbudet øker som planlagt og alle regiontog skal kunne kjøre Follobanen, vil det være behov for en ny avgrensning for Østre linje syd for Ski stasjon. Den nye avgrensningen er en forutsetning for at dagens togtilbud for reisende til og fra Østre linje skal kunne opprettholdes og på sikt forbedres. Fortsatt bruk av nåværende avgrensning på Ski stasjon vil i tillegg gi store begrensninger på antall tog pr. time som kan passere gjennom stasjonen.

I 2015 ble det vurdert ulike løsninger og gitt overordnede anbefalinger for hensettingsanlegg på Østlandet og ny Østre linje i henholdsvis *Hensetting Østlandet delrapport fase 3*, og konseptvalgutredningen *Hovedrapport KVV Østre linjes forbindelse mot Oslo*. Anbefalingene i rapportene dannet senere grunnlaget for Bane NORs planinitiativ for hensettingsanlegg sør for Ski og ny Østre linje som ble behandlet i kommunestyret i Ski 12.12.2018. I vedtaket ble det gitt tillatelse til oppstart av detaljreguleringsplanarbeid uten forutgående kommunedelplan på nærmere angitte vilkår.

Oppstart av reguleringsplanarbeidet ble varslet 26.04.2019 med frist for uttalelser 26.05.2019. Forslag til planprogram ble utarbeidet sommeren 2019, og sendt på høring i perioden 20.09.2019 - 03.11.2019. I høringsperioden ble det holdt et åpent informasjonsmøte i Ski rådhus teater 14.10.2019. Planprogrammet er revidert etter høring, og Bane NOR har nå oversendt planprogrammet til kommunene for fastsettelse.

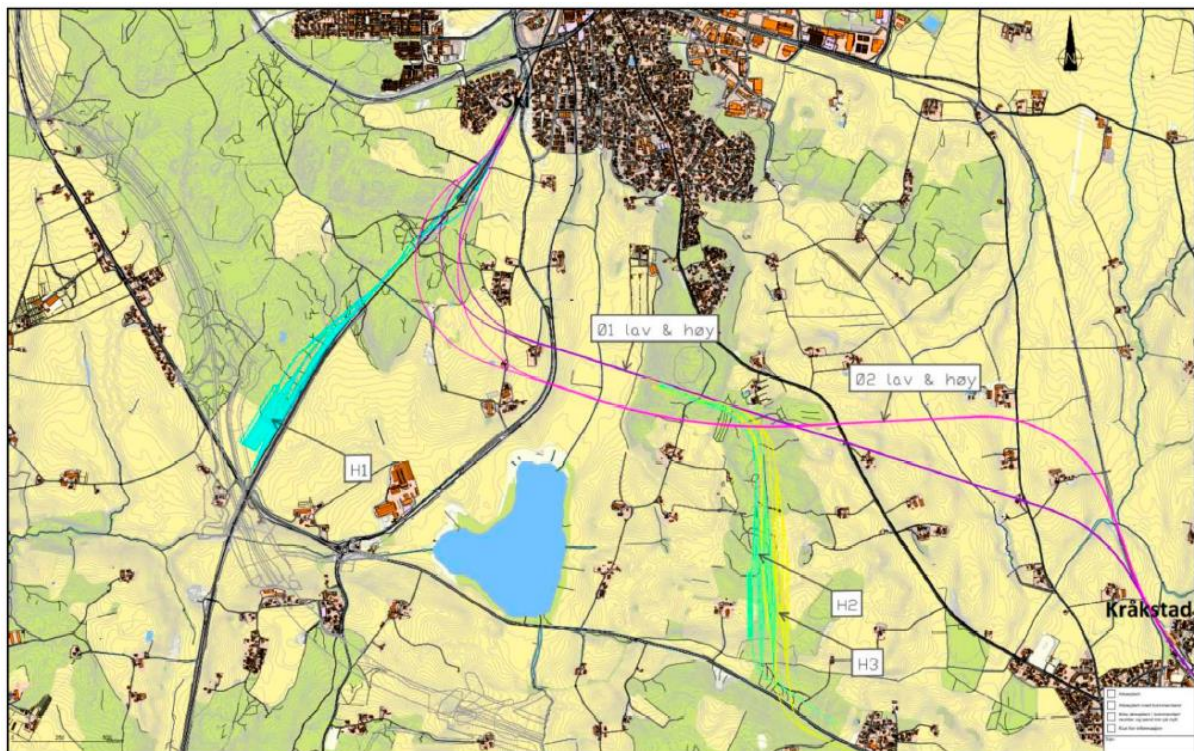
Planprogrammet

Planprogrammet (vedlegg 1) gjør rede for hvilke alternativer for togparkering og ny innføring av Østre linje Bane NOR ønsker å konsekvensutrede. Planprogrammet inneholder også et utredningsprogram iht. forskrift om konsekvensutredninger, informasjon om videre planprosess, medvirkning og framdriftsplan.

Planområdet og alternativene som foreslås konsekvensutredet er de samme som kom frem av forslag til planprogram slik det forelå da det ble sendt på høring. Listen over utredningsbehov er oppdatert for å imøtekomme innspillene fra høringsrunden.

Alternativene

I forbindelse med utarbeidelse av forslag til planprogram har Bane NOR gjennomført en silingsprosess og vurdering av et betydelig antall løsninger for plassering av togparkeringsanlegg og ny Østre linje. En faglig begrunnet vurdering av samtlige foreslåtte løsninger, både de som av ulike grunner er forkastet og de Bane NOR ønsker å utrede videre, er gitt i silingsrapporten *Orientering om alternativer for ny avgrening Østre linje og togparkering syd for Ski* (vedlegg 2). I perioden mellom ferdigstillelse av silingsrapporten og utarbeidelse av planprogrammet har Bane NOR imidlertid konkludert med at det er betydelig større negative konsekvenser knyttet til linjeføring Ø2 og hensettingsanlegg i Holstadmarka sammenlignet med alternativene som nå fremmes. Ø2 og Holstadmarka er dermed forkastet.



Figur 2: I silingsrapporten foreslo Bane NOR at fire alternativer for Østre linje skulle utredes videre (Ø1 høy og lav, samt Ø2 høy og lav) og tre alternativer for togparkering (H1 Holstadskogen, H2 Hagelund høy og H3 Hagelund lav). I ettertid er Ø2 og H1 forkastet.

Bane NOR foreslår å konsekvensutrede to kombinasjoner av hensettingsanlegg og innføring av ny Østre linje. Begge alternativer er basert på en løsning med hensettingsanlegg rett sør for Hagelund på grensen mellom Nordre Follo og Ås (H2 og H3), og korteste trasé (Ø1) for ny Østre linje mellom Kråkstad og planskilt kryssning av Vestre linje sør for Ski stasjon. Mens alternativ 1 presenterer en høy løsning med hensettingsanlegg og ny Østre linje på terreng og i bro, innebærer alternativ 2 etablering av anleggene på og under terreng. I tillegg skal konsekvensene ved nullalternativet utredes.

Nullalternativet innebærer å opprettholde dagens Østre linje uten etablering av togparkering. Alle vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet, samt eventuelle pågående og planlagte utbedringsarbeider på dagens trasé og stasjoner inngår i nullalternativet.

Alternativ 1 (høy løsning)

Konseptet innebærer hensettingsanlegg i dagen på åsen sør for Hagelund samt ny Østre linje i høy og direkte trasé. Store deler av hensettingsanlegget vil ifølge planprogrammet ligge skjult i terrenget av skjæring og/eller skog. Den sørligste delen av området vil bli eksponert mot gamle E18.

Ny Østre linje innebærer i dette konseptet jernbanetrasé i dagen i en kombinasjon av høy bru over Åsveien og kulturlandskapet nord for Østensjøvann, skjæring gjennom åsen mellom Kjølstad og Eng/Frogner, samt skjæring/fylling på strekningen Frogner-Vang før påkobling til eksisterende Østre linje nord for Kråkstad.

Alternativ 2 (lav løsning)

Konseptet innebærer hensettingsanlegg under bakken i åsen sør for Hagelund samt ny Østre linje i lav og direkte trasé. Selve hensettingsanlegget vil ligge under bakken, mens tilhørende bygningsmasse hovedsakelig vil ligge i dagen.

Ny Østre linje innebærer i dette konseptet lav jernbanetrasé fra Østfoldbanens Vestre linje, med nordgående spor i skjæring og sydgående spor i tunell. Jernbanen skal krysse kulturlandskapet nord for Østensjøvann på lav fylling eller bru, i tunell under åsen mellom Kjølstad og Eng/Frogner, samt i skjæring/fylling på strekningen Frogner-Vang før tilkobling til eksisterende Østre linje nord for Kråkstad.



Figur 3: Alternativ 1 illustrert til venstre, og alternativ 2 illustrert i høyre kartutsnitt.

Alternativ 1 (høy løsning) innebærer hensettingsanlegg i dagen rett sør for Hagelund og ny innføring av Østre linje i høy og direkte trasé. Areal for bygningsmasse tilknyttet hensettingsanlegget er ikke merket av i kartet.

Alternativ 2 (lav løsning) innebærer hensettingsanlegg under bakken rett sør for Hagelund og ny innføring av Østre linje i lav og direkte trasé. Arealbehov for bygningsmasse tilknyttet hensettingsanlegget vil ligge i dagen, og er ikke merket av i kartet.

Utredningsprogram

Planprogrammet presenterer et utredningsprogram iht. forskrift om konsekvensutredninger. Følgende temaer foreslås utredet:

- Støy, herunder utredning av gule og røde støysoner og skjermingstiltak for støyfølsom bebyggelse
- Landskapsbilde, bl.a. vurderinger av visuelle virkninger og synlighet
- Friluftsliv / by- og bygdeliv, herunder opplevelseskvalitet, støybilde, konsekvenser for tilgjengelighet og konsekvenser for barn og unge
- Naturmangfold, artsmangfold og barrierevirkninger
- Vannmiljø, herunder vannkvalitet og avrenning
- Kulturarv, bl.a. arkeologiske undersøkelser og vurdering av påvirkning på kulturlandskap
- Naturressurser, som jordbruk, vannressurser og løsmasseressurser
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Flom
- Grunnforhold
- Bygge- og anleggsperioden
- Massehåndtering, herunder deponier, transport og anleggstrafikk
- Dyrka mark, herunder skadereduserende tiltak
- Klima, bl.a. klimabudsjett og miljøtiltak
- Miljøprogram med overordnede miljømål for prosjektet
- Trafikale forhold og konsekvenser for vegnettet
- Vassdrag og grunnvann
- Kommunaltekniske anlegg, vann- og avløpsledninger

Planprosessen

Etter fastsetting av planprogrammet vil Bane NOR, i tråd med kommunestyrevedtakene i Nordre Follo og Ås kommuner, foreslå at konsekvensutredning (KU) og reguleringsplan utarbeides.

Konsekvensutredningen vil omfatte begge alternativene som er foreslått utredet, men Bane NOR vil kun fremme ett alternativ som formelt reguleringsforslag.

I Bane NORs framdriftsplan legges det opp til 1. gangsbehandling av reguleringsplanen våren 2021 og endelig vedtak våren 2022.

Høringsuttalelser til offentlig ettersyn

Det har vært to høringsrunder i denne saken i løpet av 2019. Bane NOR varslet 26.04.2019 oppstart av reguleringsplanarbeidet med frist for uttalelser 26.05.2019. Forslag til planprogram ble sendt på høring i perioden 20.09.2019-03.11.2019. Forslag til planprogram legges normalt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet. I denne saken har Bane NOR valgt å varsle oppstart tidligere, blant annet for å kunne starte prosessen med arkeologiske undersøkelser innenfor planområdet.

Bane NOR mottok 32 innspill til varsel om oppstart. Uttalelsene er oppsummert i vedlegg 5 med Bane NORs kommentarer. Til høring av planprogrammet mottok Bane NOR til sammen 34 høringsuttalelser. Alle uttalelsene er oppsummert og kommentert tematisk og enkeltvis av Bane NOR i vedlegg 7. I høringsperioden ble det holdt et åpent informasjonsmøte i Ski rådhus teater 14.10.2019.

Flere av uttalelsene omhandler hvilke alternativer som ønskes utredet videre. Flere uttalelser fra private mener at alternativ med lav fremfor høy linje vil medføre mindre støy og inngrep i landbruks- og friluftsområder.

Regionale myndigheter er i all hovedsak positive til planprogrammet. Fylkesmannen i Oslo og Viken mener imidlertid at flere realistiske alternativer bør utredes, og ber om at også alternativ Ø2 lav utredes videre (se figur 2). Årsaken er at Fylkesmannen har oppfattet at Ø1 lav er vanskelig å realisere, blant annet på grunn av krevende grunnforhold. Fylkesmannens landbruksavdeling ba også om at Ø2 blir vurdert for å avklare om alternativet har mindre negative konsekvenser for landbruket enn Ø1.

Flere uttalelser fra private, lag og foreninger stiller spørsmål ved selve behovet for prosjektet, og ber om at dagens Østre linje opprettholdes. Det vises til notat fra Jon Hamre, utarbeidet på oppdrag fra Østre linjes grunneierlag, hvor det hevdes at det ikke er behov for en ny Østre linje. Indre Østfold regionråd mener på sin side at prosjektet vil ha klare positive konsekvenser i form av kortere reisetid til hovedstaden.

Svært mange av uttalelsene har merknader til virkninger for jordbruk. Fylkesmannen i Oslo og Viken mener utredningene så langt ikke har gitt tilstrekkelig grunnlag for å vurdere konsekvensene for kulturlandskap, jordvern og landbruk. De ber om konsekvenser i form av konkrete arealbeslag. Follo landbrukskontor peker på viktigheten av gode avbøtende tiltak for å redusere tap av dyrka jord og begrense ulempene for landbruket. Flere påpeker at all matjord bør tas vare på og brukes videre i området.

En del uttalelser har merknader knyttet til konsekvenser for friluftsliv, naturmangfold (særlig fugl og vilt), støy, massehåndtering og eventuell etterbruk av eksisterende Østre linje. Det kommenteres at tilgjengelighet til friluftsområder, særlig Kjølstadskogen, må ivaretas.

Bane NORs kommentarer til høringsuttalelsene

Bane NOR har i svar til Fylkesmannen redegjort for at alternativ Ø1 lav regnes som gjennomførbar, men at grunnforholdene kan ha innvirkning på kostnadene. De har også regnet på tap av dyrka mark i Ø1 og Ø2, i både høy og lav løsning. Anslaget viser at løsninger basert på Ø2 (som ikke er anbefalt utredet videre) gir større beslag av dyrka mark enn alternativer basert på Ø1 (anbefalt utredet). I tillegg er Ø2 en lengere trasé, som både vil medføre større generelt arealbeslag og lengre reisetid enn Ø1. Bane NOR opplyser om at Fylkesmannen med bakgrunn i denne informasjonen har trukket sitt krav om utredning av Ø2.

Bane NOR har kommentert notatet fra Jon Hamre vedrørende behovet for nye Østre linje. De mener den foreslåtte løsningen fra Hamre har betydelige svakheter, blant annet fordi den vil medføre forsinkelser og lav punktlighet for togene på nye Ski stasjon. Bane NOR mener også at etablering av ny Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon er en forutsetning for at togene fra indre Østfold skal kunne benytte Follobanetunnelen når denne står ferdig.

Oppfølging av tidligere vedtak

I forkant av oppstart av planarbeidet ble planinitiativet behandlet i kommunestyret i Ski. Planinitiativet omtalte premissene for planarbeidet, herunder valg av planområde, forslag til prosess og hovedinnhold i planen.

I store samferdselsprosjekter er det vanlig først å utarbeide en kommunedelplan hvor endelig trasévalg avklares. Bane NOR ønsket i dette tilfellet å legge fram planinitiativ for politisk behandling for å be om tillatelse fra kommunene til å starte reguleringsplanarbeid uten å gå veien om en kommunedelplan. Bane NOR argumenterte for at det allerede i 2015 var gjort en grundig silingsprosess gjennom forarbeidene i *KVU for Østre linje* og *Hensetting Østlandet Delrapport fase 3*, og at en kommunedelplan dermed ikke ville være nødvendig. Konklusjonene fra tidligere silingsprosess viste at de aktuelle alternativene lå innenfor et begrenset område.

Følgende vedtak ble fattet i kommunestyret i Ski 12.12.2018:

«Ski kommune ber om at det vurderes å utvide toglinje L2 sørover, feks til Ås eller Vestby. Dette vil både bidra til et felles bo- og arbeidsmarked internt i Follo, og som effektiv mating av passasjerer til Follobanen. En slik utvidelse vil påvirke behovet for størrelse og plassering av hensettingsspor sør for Ski stasjon.

Ski kommune er svært bekymret for de enorme naturinngrepene som ny linje og hensettingsspor vil kunne medføre i et meget viktig kulturlandskap. Det vil derfor være naturlig å se på nytt hvordan påkoblingsproblematikken med østre linje kan løses, eksempelvis med å bruke boremaskinene som brukes til Blixtunellen til en løsning under jorden i nærheten av stasjonsområdet til Ski stasjon.

Ski kommune anmoder Bane NOR om å utrede alternative linjeføringer mellom Ski og Kråkstad.

Hensynet til dyrka og dyrkbar mark, friluftsliv, naturmangfold og kulturlandskap veier tungt i valg av alternativ. Det er derfor ikke aktuelt å tillate noe annet enn tunell eller kulvert som bevarer dyrka mark over traseen gjennom dette området.

Det forutsettes at turområdet i Holstadmarka blir minst mulig berørt.

I medhold av plan- og bygningsloven § 12 -8 gis det tillatelse til oppstart av reguleringsarbeid for ny østre linje til Kråkstad og nytt hensettingsanlegg for tog syd for Ski, uten forutgående kommunedelplan. Forutsetningen for dette er at tiltakene utelukkende legges under bakken. Medvirkning, alternativdrøfting og valgmuligheter skal ivaretas minst like godt som i en kommunedelplan. Kommunestyret forutsetter, i tråd med tiltakshavers uttalte intensjoner, at flere alternative plasseringer for både ny østre linje og hensettingsplass konsekvensutredes fullt ut slik at kommunen gis et reelt valg mellom alternativene.

Når det gjelder prioriteringer er Ski kommune svært bekymret over manglende kapasitet gjennom Oslostunellen, og mener ny Oslostunell bør prioriteres høyere.»

I brev fra Bane NOR 'Togparkering i Ski syd og ny avgrensning Østre linje. Oppfølging av kommunestyrets vedtak dat. 12.12.2018' gjorde Bane NOR rede for deres foreløpige oppfølging av kommunestyrets vedtak ved behandling av planinitiativet. Brevet ble 08.05.2019 lagt frem for planutvalget i Ski som referatsak. I etterkant av referatsaken har flere av alternativene som ble beskrevet i planinitiativet av ulike årsaker blitt silt ut, og er dermed ikke lenger aktuelle å utrede som del av det videre planarbeidet. Bane NORs videre oppfølging av kommunestyrets vedtak er redegjort for i vedlegg 3.

Vedtakspunktene om forlenget linje L2 til Ås/Vestby og ny jernbanetunnel under Oslo ligger utenfor bestillingen fra Jernbanedirektoratet og prosjektets arbeidsområde, og er derfor ikke fulgt opp som en del av planarbeidet. Bane NOR vurderer en forlengelse av linje L2 til Ås og/eller Vestby som lite hensiktsmessig grunnet lang reisetid til Oslo S. Ifølge Bane NOR vil Rutemodell 2027 betjene Ås og Vestby med tog med 30 minutters frekvens som kjører Follobanen mellom Ski og Oslo S. I tillegg vil det gå to ekstra tog i timen i rushtid. Det vil da være mulig for reisende fra eksempelvis Vestby og Ås til stasjonene langs Østfoldbanen mellom Ski og Oslo S til å bytte til lokaltog med ti minutters intervall fra Ski stasjon.

Bane NOR har i innledende alternativsøk vurdert en rekke ulike løsninger for ny trasé for Østre linje mellom Kråkstad og Ski stasjon, både over og under bakken. Traseene som har vært oppe til vurdering er beskrevet i silingsrapporten i vedlegg 2, og vurdering av mulighetene for tunnelløsning på hele strekningen er beskrevet i kapittel 4.1.3.

Alternativ 1 innebærer ny Østre linje på terreng og i bro, og er ikke i tråd med kommunestyrets vedtak om en løsning som utelukkende ligger under bakken. Bane NOR ønsker likevel at alternativ 1 utredes fordi det i tidlige kostnadsberegninger har vist seg å ha en langt lavere investeringskostnad enn alternativ 2.

Bane NOR foreslår å utrede alternativ 2 som delvis ligger i tunnel. De presiserer samtidig at det er strenge krav til utforming av jernbanetraseer, og at nye Østre linje i alternativ 2 foreslås lagt under bakken gjennom områder hvor jernbanetekniske krav og behov for tilstrekkelig med jordoverdekning til dyrking tillater det.

Ved behandling av planinitiativet lå det inne et alternativ for hensettingsanlegg langs vestsiden av Østfoldbanens Vestre linje i Holstadmarka (H1). Bane NOR har i ettertid konkludert med at føringer fra politiske vedtak i både Ski og Ås kommune i tillegg til store kostnader, betydelige jernbanetekniske utfordringer og behov for stenging av Vestre linje i lengre tid i tilknytning til byggeperioden tilsier at dette alternativet ikke skal utredes videre.

Økonomiske konsekvenser

Fastsetting av planprogrammet har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Bidrag til å nå kommunens mål

FNs bærekraftsmål er integrert i og danner grunnlaget for hovedsatsningsområdene i kommuneplanen for Nordre Follo 2019-2030; Aktiv hele livet, Byvekst med grønne kvaliteter, Sammen for en ny kommune, og Trygg oppvekst. Målene skal være styrende for alle beslutninger som tas i løpet av kommuneplanperioden, og nye tiltak skal, der det er relevant, vurderes opp mot i hvilke grad de er i tråd med og bidrar til å nå de fire hovedsatsningsområdene. I tillegg skal alle tiltak som omhandler arealbruk vurderes opp mot kommunens vedtatte arealstrategi.

På den ene siden legger kommunens hovedmål og arealstrategi opp til at vi skal forvalte våre natur- og arealressurser på en bærekraftig måte. Vi skal ta vare på, styrke og hindre nedbygging av friluftsområder, viktige naturverdier og arters leveområder. Vi skal styrke vernet av dyrka og dyrkbar mark, og følge opp null-visjonen for tap av matjord. På den annen side skal Nordre Follo kommune bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn, og gjøre det lett for innbyggerne å velge klima- og miljøvennlige løsninger, herunder miljøvennlige transportmidler som tog. Dette er en viktig del av vårt samfunnsansvar.

Follobanen er Norges hittil største samferdselsprosjekt, og omfatter et nytt, moderne kollektivknutepunkt i Ski. Follobanen tilrettelegger for flere persontog, et mer forutsigbart kollektivtilbud, opp mot halvert reisetid og økt kapasitet for godstog. Follobanen representerer et stort løft for Nordre Follo kommune og Folloregionen for øvrig, og det forventes kraftig befolkningsvekst de neste 15 årene som følge av redusert reisetid mellom Ski og Oslo. Samtidig vil Nordre Follo og Ås kommuner, som de kanskje største fordelshaverne av prosjektet, også oppleve de største ulempene.

Jernbane representerer en bærekraftig transportmåte, men selve byggingen av jernbane belaster miljøet. Rådmannen aksepterer premisset om at både nye Østre linje og hensettingsanlegg syd for Ski må bygges med utgangspunkt i nærhet til kollektivknutepunktet ved Ski stasjon. Samtidig finnes det ingen områder hvor disse kan plasseres uten å gå på kompromiss med nettopp matjord, naturmangfold, friluftsliv og kulturlandskap - alle viktige kvaliteter vi har vedtatt at vi skal verne om, og ønsker å bevare nært opp til Ski tettsted. Både administrasjon og politikere har derfor vært opptatt av at det i det videre planarbeidet gjennomføres en grundig utredningsprosess med flere alternative plasseringer for både ny linjeføring og hensettingsanlegg. Dette for å identifisere de alternativene som gir minst mulig negative virkninger for miljø og samfunn.

Rådmannen mener at tiltakene fremmet i planinitiativet er nødvendige og avgjørende for å møte samfunnets behov for et økt, bærekraftig transporttilbud. Konsekvenser av planforslaget for ulike temaer innenfor miljø og samfunn vil bli utredet gjennom planarbeidet iht. planprogrammet.

Rådmannens vurdering

Alternativene

Bane NOR har delvis fulgt opp kommunestyrets vedtak fra politisk behandling av planinitiativet. Føringen om at flere alternative plasseringer for nye Østre linje og togparkering skal konsekvensutredes fullt ut slik at kommunen gis et reelt valg mellom alternativene, er fulgt opp ved at Bane NOR foreslår å utrede to alternativer i tillegg til nullalternativet. Premisset om at alternativene for Østre linje utelukkende skal ligge under bakken er derimot ikke fulgt opp. I utgangspunktet innebærer dette at kommunestyrets forutsetning for å gå direkte til reguleringsplan uten forutgående kommunedelplan ikke er oppfylt.

Rådmannen registrerer at alternativene Bane NOR ønsker å gå videre med vil kunne medføre store negative virkninger for miljø og samfunn innenfor planområdet. Rådmannen mener likevel at det fremlagte planprogrammet bør fastsettes, og dermed danne grunnlag for videre reguleringsarbeid. Bane NOR har gjennomført en grundig vurdering av samtlige foreslåtte løsninger, både fra berørte kommuner og fra andre, eksterne aktører og interessenter. Konklusjonen fra samlingsprosessen er at Bane NOR ønsker å videreføre de to alternativene som både anses som jernbaneteknisk og samfunnsøkonomisk gjennomførbare, og som etter foreløpige vurderinger samlet sett synes å medføre færrest negative konsekvenser for miljø og samfunn. Rådmannen kan ikke se at et eventuelt krav om kommunedelplanprosess på dette tidspunktet vil kunne avdekke nye realistiske alternativer, eller gi andre utfall i vurderinger av alternativer som tidligere er silt ut. Forsinkelsen av det nye rutetilbudet på Follobanen vil imidlertid kunne bli betydelig ved en slik prosess.

Bane NORs foreløpige utredninger viser at det på grunn av stigningsforholdene mellom Kråkstad og planskilt kryssing av Østfoldbanens vestre linje ikke er teknisk mulig å etablere ny Østre linje utelukkende under bakken. Den nye jernbanelinja vil dermed selv i det lave alternativet delvis ligge på terreng. En lav trasé vil ikke nødvendigvis medføre mindre negative konsekvenser for landskapsbildet enn den høye løsningen. Lav trasé kan i realiteten bli liggende på en 6 meter høy fylling (eller i lav bro) nord for Østensjøvann, og potensielt sett representere en større barriere i landskapet enn en høyere jernbanebro. Rådmannen mener dette taler for at også høy løsning med

togparkering på terreng og i bro bør utredes grundig, selv om dette ikke er i tråd med kommunestyrets tidligere vedtak.

Utredningsprogrammet

Rådmannen mener at Bane NORs utredningsprogram for videre planlegging og konsekvensutredning er godt og grundig gjennomarbeidet. Utredningsprogrammet redegjør for temaene som skal konsekvensutredes, og gir en god oversikt over utredningsmetodikk for hvert enkelt tema.

Rådmannen er opptatt av at avbøtende tiltak beskrives grundig i den videre utredningsprosessen og støtter uttalelsene fra Follo landbrukskontor og Fylkesmannen, som mener at jordflytting bør vurderes i områder hvor dyrka mark blir beslaglagt. Gjenbruk av dyrka jord bør inngå som et utredningstema i planprogrammet. Vurderingen bør gjøres i samarbeid med grunneierne i planområdet.

Rådmannen forutsetter at arbeidet med Østre linje og hensettingsanlegg innrettes på en slik måte at verdifull natur og økologiske funksjoner ikke ødelegges. Dersom dette likevel ikke er til å komme utenom, bør økologisk kompensasjon vurderes, dvs. at den negative påvirkningen kompenseres for med tiltak for å sikre tilsvarende økologiske verdier andre steder.

Rådmannen mener Bane NORs forslag til planprogram danner et godt grunnlag for videre planlegging og konsekvensutredning, og anbefaler at planprogrammet for hensettingsanlegg syd for Ski og nytt jernbanespor på Østre linje, datert 17.3.2020, fastsettes.

Ski, 23.03.2020

Gro Herheim
rådmann

Monica Lysebo
kommunalsjef

Vedlegg

Vedlegg 1: Planprogram

Vedlegg 2: Orientering om alternativer ny avgrensning Østre linje og togparkering syd for Ski (Silingsrapport)

Vedlegg 3: Oppfølging av politiske vedtak og vurdering av andre plasseringer av togparkering

Vedlegg 4: Samlede uttalelser til varsel om oppstart

Vedlegg 5: Oppsummering av og kommentarer til uttalelser til varsel om oppstart

Vedlegg 6: Samlede uttalelser ved høring av forslag til planprogram

Vedlegg 7: Merknadsdokument planprogram

Vedlegg 8: Foreløpige tegninger for lavt alternativ H3 + Ø1 Lav

Vedlegg 9: Foreløpige tegninger for høyt alternativ H2 + Ø1 høy

Vedlegg 10: Hovedrapport KVV Østre linjes forbindelse til Oslo

Vedlegg 11: Hensetting Østlandet delrapport fase 3