



ØSTFOLDBANEN

Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje

Ski og Ås kommuner



Planinitiativ

07.11.2018

Østfoldbanen

Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje

<input type="checkbox"/>	Akseptert
<input type="checkbox"/>	Akseptert m/kommentarer
<input type="checkbox"/>	Ikke godkjent / kommentert Revider og send inn på nytt
<input type="checkbox"/>	Kun for informasjon
Sign: _____	

02A	Revisjon før oversendelse til kommunene	07.11.2018	LSR	SAR	AMA
01A	Revisjon etter innspill fra kommunene	17.10.2018	LSR	SAR	AMA
00A	Oversendelse til Bane NOR	27.09.2018	LSR	SAR	AMA
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen Hensetting Ski syd og ny avgrening Østre linje, Planinitiativsak Ski kommune		Antall sider: 13			
		Produsent: Asplan Viak AS			
		Erstatning for: 			
		Erstattet av: 			
Prosjektnr.: 224705 Parsell: 00 Planfase: Hovedplan Saksnr: N/A	Dokument-/tegningsnummer: MIP-00-A-01702		Revisjon: 02A		
		FDV-dokument-/tegningsnummer: NA	FDV-rev.: NA		

Innledning

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 12-8 ber Bane NOR om behandling av dette planinitiativet i Ski kommune. Bane NOR ønsker Ski kommunes tilslutning til å starte reguleringsplanarbeid for hensettingsanlegg Ski syd og ny avgrensning Østre linje. Bane NOR ønsker å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning, uten å utarbeide kommunedelplan først. For at medvirkning og valgmuligheter skal ivaretas like godt som i en kommunedelplan, er Bane NOR innstilt på å konsekvensutrede minst to alternative løsninger for både Østre linje og hensettingsanlegget.

Fordeler med å gå direkte til reguleringsplanfase:

1. Sparer planleggingstid (1-2 år) og anlegget kan etableres tidligere
2. Ved å lage reguleringsplan vil valg av alternativ skje på et nivå som viser detaljerte tekniske løsninger og synliggjør konsekvensene for området og berørte grunneiere på en bedre måte enn en kommunedelplan som bare vil fastsette en korridor for etterfølgende planlegging
3. Gir berørte grunneiere i området en mest mulig rask avklaring på hvor anleggene skal plasseres
4. Hensynet til jordvern gir få aktuelle områder for hensettingsanlegget, og det er lite hensiktsmessig med en kommunedelplan for å avklare valg av plassering
5. Alternative korridorer for Østre linje er allerede silt gjennom arbeidet med KVV

Planen vil berøre både Ås og Ski kommuner. Et likelydende planinitiativ er oversendt Ås kommune for behandling.

Dette planinitiativet har som formål å kort beskrive hva og hvor Bane NOR ønsker å planlegge. Dersom kommunen vedtar foreslått planprosess i planinitiativet, vil Bane NOR varsle oppstart av planarbeidet og legge ut forslag til planprogram på høring. De ulike trinnene i planprosessen er illustrert i figur 1.



Figur 1: Trinnene i planprosessen fra planarbeidet starter og til vedtatt plan.

Innhold:

INNLEDNING	3
1 KORT PRESENTASJON AV TILTAKET OG PLANOMRÅDET	6
1.1 Bakgrunn for planarbeidet	6
1.2 Hovedintensjonen med planarbeidet	9
2 DAGENS SITUASJON OG UTREDNINGSOMRÅDET	10
2.1 Dagens situasjon	10
2.2 Avgrensning av utredningsområdet.....	10
3 FORSLAG TIL PLANPROSESS	11
4 HOVEDINNHold I PLANEN OG BESKRIVELSE AV TILTAKET.....	11
5 BEHOV FOR KONSEKVENsutREDNING	12
6 KOMMUNIKASJON MED BERØRTE INTERESSER	12
7 ØNSKET FRAMDRIFT	13

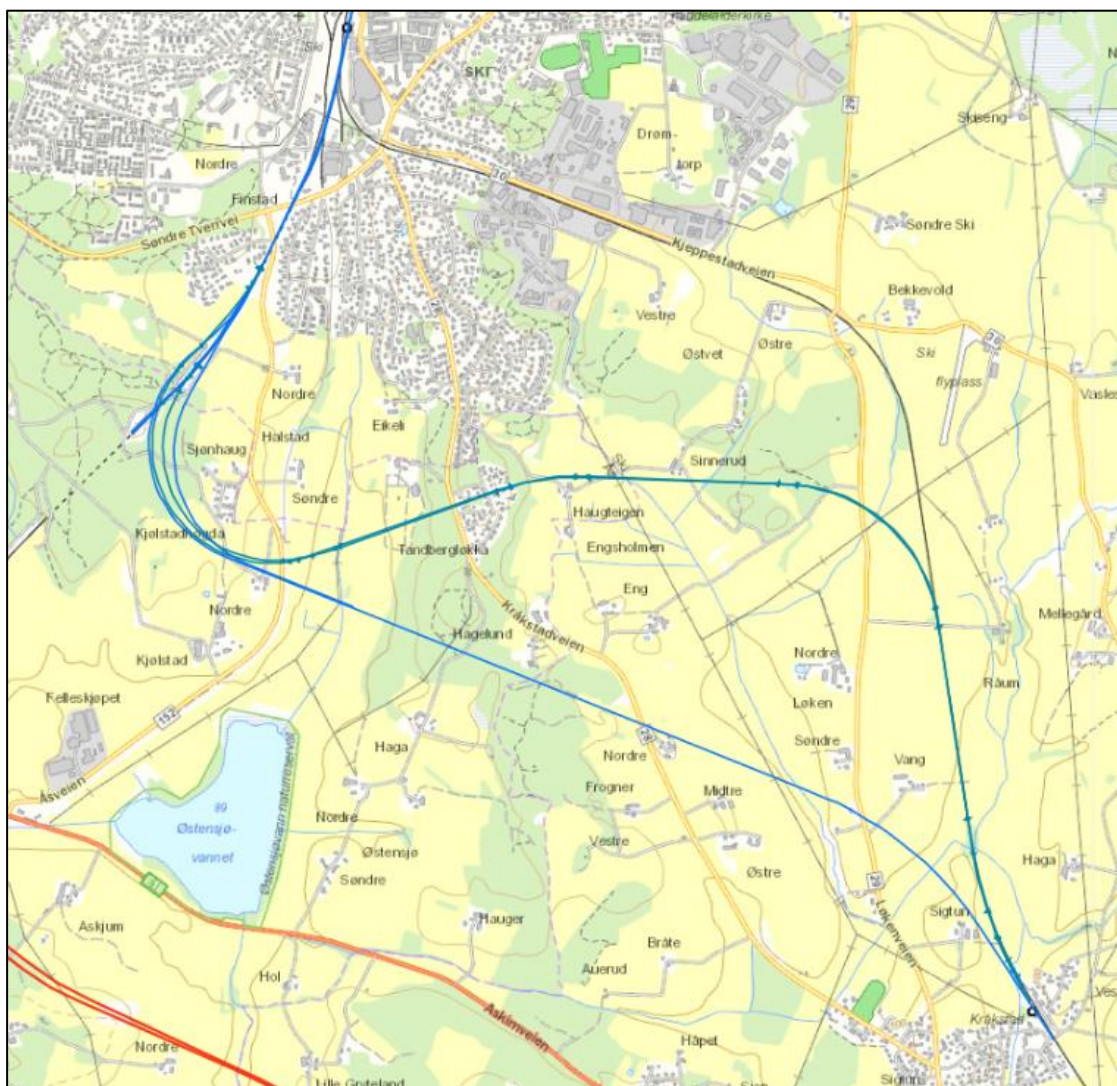
1 Kort presentasjon av tiltaket og planområdet

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Dette planarbeidet er bestilt av Jernbanedirektoratet og forslagstiller er Bane NOR. Planfaglig konsulent er Asplan Viak AS, teknisk konsulent er NIRAS AS.

Ny avgrening Østre linje

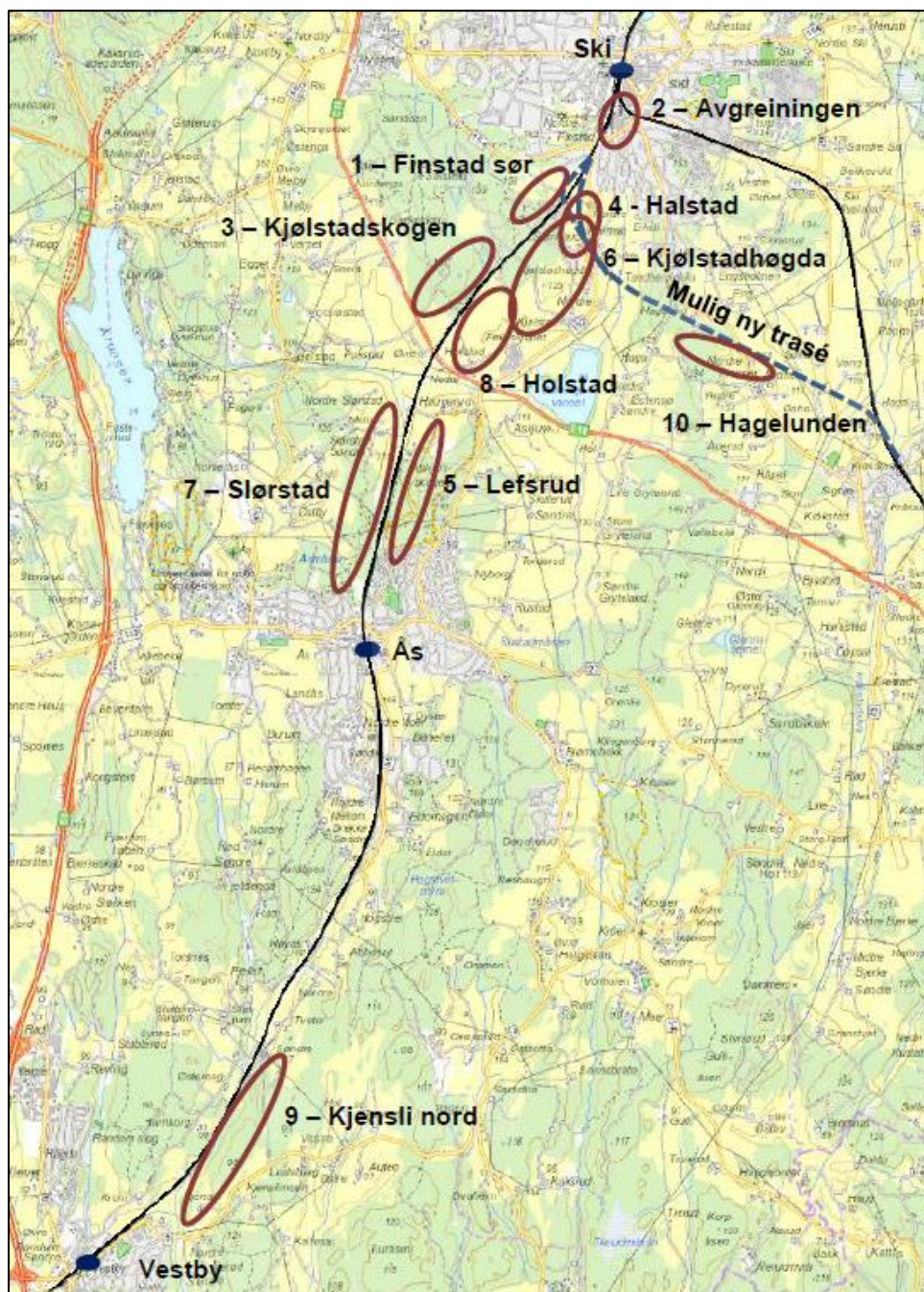
Det ble i 2015 gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for Østfoldbanens Østre linje. Sluttanbefalingen var at planskilt tilkobling av Østre linje sør for Ski bør utredes videre. Konseptet innebærer om lag 6 km ny bane til Kråkstad. Dagens stasjoner beholdes og dagens linje langs Kjeppestadveien legges ned. Utredningen ble eksternt kvalitetssikret (KS1) i 2016. På grunn av lang planleggingsfase anbefales det at arbeidet med plan og regulering startes så raskt som mulig. I planarbeidet vil det bli utredet to alternativer (plassering av alternativene fra KVU er vist med blå linjer i figur 2). Traseene vil bli plassert best mulig og for å ta mest mulig hensyn til andre forhold (dyrka mark, naturmangfold, geotekniske forhold m.m.) som en del av planarbeidet.



Figur 2: Traseene for Østre linje som vil bli utredet i planarbeidet.

Hensetting Ski syd

Økt etterspørsel etter togreiser på Østlandsområdet må i de kommende årene møtes med et bedre togtilbud, med blant annet økt frekvens og økt kapasitet. Økt frekvens og lengre persontog vil kreve flere togsett, og medfører dermed behov for flere hensettingsplasser. Jernbanelaget utredet i 2015 mulige områder for hensettingsanlegg (se figur 3). Ved Ski ble det søkt etter arealer for et hensettingsanlegg og verksted. Utredningen ble behandlet i kommunestyrene 2.9.2015. Kommunestyrene pekte i sin behandling blant annet på betydningen av jordvern i området og viktigheten av kommunikasjon i planprosessen.



Figur 3: Oversiktskartet viser de ulike områdene som ble utredet for mulige hensettingsanlegg i 2015. Bane NOR ønsker å gå videre med 2 alternativ med utgangspunkt i alternativ 3 - Kjølstadskogen og alternativ 10 - Hagelunden (under bakken).

Akershus fylkeskommune ba i sin høringsuttalelse til utredningen av hensettingsanlegg om at hensynet til dyrka mark, naturverdier, kulturminner og andre samfunnsinteresser blir vektlagt i videre planlegging, med god samordning på tvers av kommunegrensene. Fylkesmannen i Oslo og Akershus påpekte i sin høringsuttalelse at de var særlig kritiske til alternativ 4, 6, 8 og 10 på grunn av omdisponering av dyrka mark og at konsekvenser for dyrka mark var undervurdert i utredningen for hensettingsanlegg. De viste videre til området rundt Østensjøvann som særlig verdifullt for naturmangfold.

I forberedende fase til planinitiativet har Bane NOR gjort en vurdering av utredningen og sett på hvilke alternativer som ikke beslaglegger dyrka mark, i tråd med signaler fra kommunestyrets behandling. Alternativ 1, 4, 6, 7 og 8 er vurdert som uaktuelle på grunn av beslag av dyrka mark. Det samme gjelder alternativ 10, men her vil Bane NOR utrede en plassering under bakken i nord-sør-retning. Alternativ 2 og 5 har ikke tilstrekkelig med areal for å løse hensettingsbehovet og er dermed uaktuelle.

Alternativ 9 ved Vestby gir store kostnader knyttet til tomtogkjøring og kapasitetsutfordringer på Vestre linje og er derfor ikke ønskelig å utrede videre som en del av denne reguleringsplanen. Når mange togsett skal inn til hensettingsanlegget i løpet av kort tid vil det bli problemer med kapasiteten på Vestre linje. Det vil være en meget intens trafikk henholdsvis fra og til hensettingsanlegget både morgen og kveld. Denne trafikken vil resultere i restriksjoner for den øvrige trafikken på Vestre linje. Jo kortere strekning mellom Ski stasjon og hensettingsanlegget, desto kortere periode med restriksjoner blir det for den øvrige trafikken. Alternativt, for å unngå restriksjoner på øvrig trafikk på linjen, kan det etableres ekstra spor mellom Ski og hensettingsanlegget. Det er derfor en fordel å plassere anlegget nærmest mulig Ski stasjon for å hindre øvrig togtrafikk minst mulig og unngå behov for ekstra spor over en lang strekning.

Bane NOR ønsker å gå videre med minst to alternativ med utgangspunkt i alternativ 3 Kjølstadskogen og alternativ 10 Hagelunden (under bakkenivå). Resultat fra blant annet grunnundersøkelser vil gi føringer for hvor anleggene kan plasseres. De øvrige alternativene fra tidlig utredningsfase går ikke videre med. I det videre arbeidet vil Bane NOR lete etter plasseringer for hensettingsanlegg som gir minst mulig ulemper for andre forhold, og samtidig gir en god løsning for togene som skal kjøres dit. Dette betyr at plasseringene vil endres en god del fra markeringene i figur 3.

Ås og Ski vil få bedret rutetilbud som følge av Rutemodell 2027. Lokaltogene på Østlandet legges opp i et 10-minutters system. I tillegg kommer togene som kjører Follobanen, slik at Ski får et svært godt rutetilbud. Det blir halvtimesruter for alle stasjoner mellom Ski og Sarpsborg utenom rushtid (grunnrute). Strekningen Oslo S–Mysen/Rakkestad får samme togtilbud som i dag, men togene får kortere reisetid fordi togene kjører Follobanen.

I rushtid vil kapasiteten økes ytterligere. Togtilbudet i Ås vil få tog hver halvtime (i tidsrommet mellom morgen- og ettermiddagsrush og tidlig kveld). I rush vil det være tog hvert 15. minutt fra Ås stasjon. Dette togtilbudet er ikke avhengig av plassering av et hensettingsanlegg syd for Ås.

Gjennom *Rutemodell 2027* er det lagt opp til en økning av antall togavganger fra Ski stasjon. For å kunne øke antall togavganger er det nødvendig å få etablert et hensettingsanlegg så nært Ski stasjon som mulig der togene kan stå når de ikke er i bruk.

1.2 Hovedintensjonen med planarbeidet

Hovedintensjonen med planarbeidet er å regulere ny trasé for Østre linje syd for Ski stasjon til Kråkstad stasjon, og regulere nødvendig areal til hensettingsanlegg med verksted.

Ny avgrensning Østre linje

Målet for ny avgrensning for Østre linje er at tog fra indre Østfold kan kjøre inn i Follotunnelen, og at kapasiteten for togtilbudet for Østre og Vestre linje økes som beskrevet i Rutemodell 2027. Kjøretiden for person- og godstog mellom Kråkstad og Ski skal opprettholdes.

Når ny Østre linje etableres, kan dagens Østre linje nedlegges, og dette åpner for en diskusjon om annen bruk av denne strekningen. I planarbeidet utredes minst to alternativer for ny trasé for Østre linje. Arealbruken for dagens Østre linje er ikke en del av dette planarbeidet.

Hensetting Ski syd

Målet for hensettingsanlegget syd for Ski er å dekke behovet for hensetting av persontog. Ruteplan 2027 vil gi et mye bedre tilbud til togreisende gjennom økt kapasitet og frekvens, både mellom Oslo-Ski og videre sydover mot Moss og østover mot Mysen, og er avhengig av hensetting for å kunne realiseres.

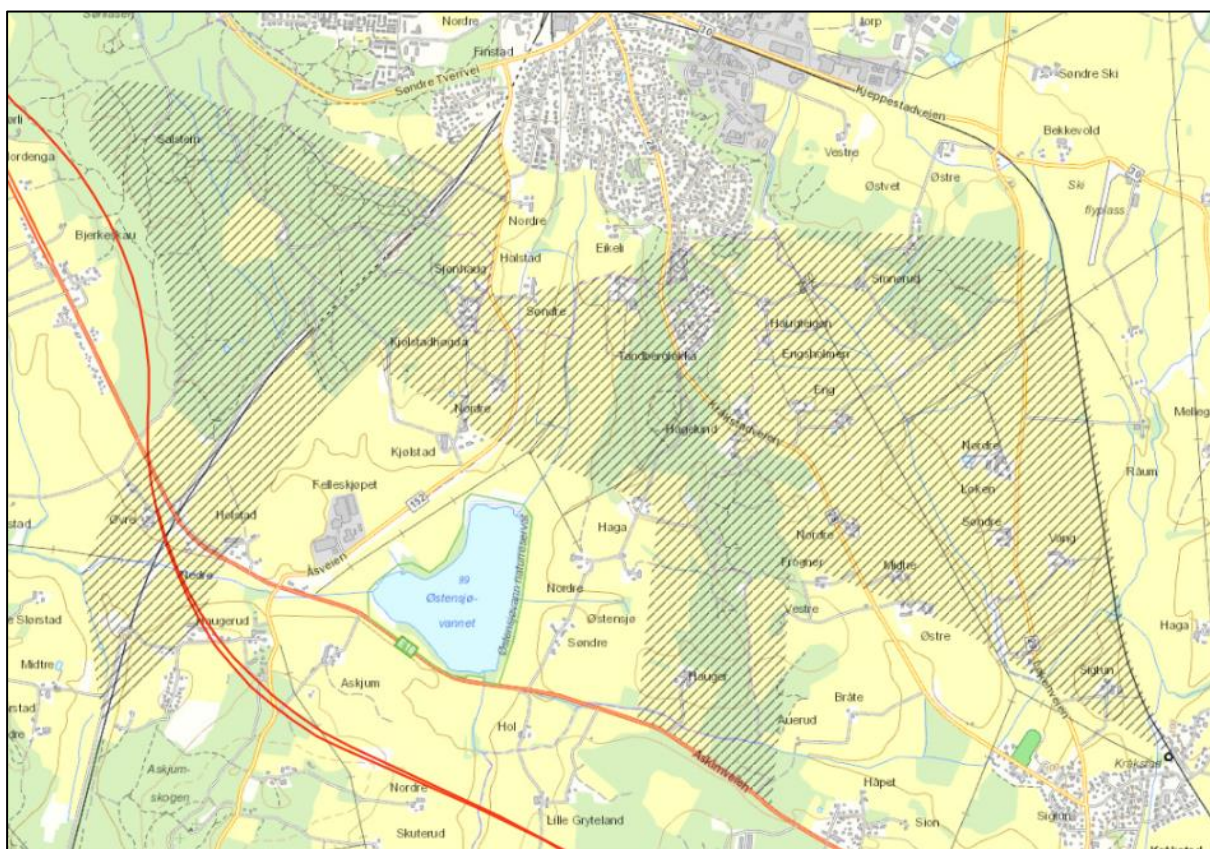
2 Dagens situasjon og utredningsområdet

2.1 Dagens situasjon

Ny trasé for Østre linje og etablering av hensettingsanlegg vil innebære å ta i bruk arealer som i dag har annen bruk. Utredningsområdet ligger i et åpent kulturlandskap med skogkledde åser. Det er hovedsakelig spredt bebyggelse i området, men et boligfelt ved Skjønhaug og et boligfelt ved Tandbergløkka kan bli berørt av jernbanetunnel. Fv. 152 Åsveien, fv. 28 Kråkstadveien og fv. 29 Løkenveien ligger innenfor utredningsområdet, og vil bli berørt av ny Østre linje. I tillegg krysser alternativene for trasé lokale adkomstveier og gang- og sykkelveier i området.

2.2 Avgrensning av utredningsområdet

Utredningsområdets avgrensning vil være basert på behov for å ha tilstrekkelig areal for ny trasé for Østre linje og hensettingsanlegget. Området skal gi rom for å utrede minst to ulike plasseringer både for Østre linje og hensettingsanlegget fullt ut for å gi kommunen et reelt valg mellom alternativene. Figur 4 viser utredningsområdet som er aktuelt per i dag. I forslag til planprogram vil nøyaktig avgrensning av planområdet legges fram.



Figur 4: Utredningsområdet er markert med skravur.

3 Forslag til planprosess

Bane NOR ønsker en reguleringsplanprosess med tilhørende konsekvensutredning for ny trasé for Østre linje og hensettingsanlegg. Dette betyr at det ikke blir laget en kommunedelplan først. Bakgrunnen for dette ønsket er at en reguleringsplan avklarer arealbruken mer nøyaktig, og kommunen slipper å båndlegge store arealer som gir restriksjoner på arealbruken i lang tid.

Begrunnelse for å gå direkte til reguleringsplanfase:

1. Sparer planleggingstid (1-2 år) og anlegget kan etableres tidligere
2. Ved å lage reguleringsplan vil valg av alternativ skje på et nivå som viser detaljerte tekniske løsninger og synliggjør konsekvensene for området og berørte grunneiere på en bedre måte enn en kommunedelplan som bare vil fastsette en korridor for etterfølgende planlegging
3. Gir berørte grunneiere i området en mest mulig rask avklaring på hvor anleggene skal plasseres
4. Hensynet til jordvern gir få aktuelle områder for hensettingsanlegget, og det er lite hensiktsmessig med en kommunedelplan for å avklare valg av plassering
5. Alternative korridorer for Østre linje er allerede silt gjennom arbeidet med KVV

4 Hovedinnhold i planen og beskrivelse av tiltaket

Ny avgrening Østre linje

Ny trasé for Østre linje vil bli planlagt for dobbeltspor. Strekningen er om lag 6 km lang, og banetraseen er mellom 15-20 meter bred. I tillegg kommer terrenginngrep som varierer ut i fra om banen går i fjell eller gjennom løsmasser. Strekningen vil få planskilte overganger som gir en trygg kryssing av jernbanen. Eventuelle bruløsninger og tunnelløsninger skal avklares gjennom planarbeidet.

Hensetting Ski syd

Hensettingsanlegget skal ha plass til 55 togsett, vaskehall, serviceanlegg, verksted og skal ha en adkomst inn på anlegget for lokførere og andre som skal jobbe ved anlegget. Arealbehovet er anslått til ca. 200 daa, avhengig av utforming. Plassering i terreng (over og/eller under bakken) skal avklares gjennom planarbeidet.

5 Behov for konsekvensutredning

Planen skal konsekvensutredes på samme måte som andre store prosjekter som antas å ha investeringskostnad over 750 millioner kroner. Ny avgrening for Østre linje og hensettingsanlegg er arealkrevende infrastruktur, og det vil være interessekonflikter med annen bruk av områdene. Planområdet og de planlagte tiltakene ligger i jordbrukslandskap med spredt bebyggelse og populære rekreasjons- og friluftsområder. Det er potensielle interessekonflikter knyttet til jordbruk og skogsdrift, kulturminner/kulturmiljø, friluftsliv, naturmangfold, landskap og bebyggelse. Aktuelle avbøtende tiltak vil bli vurdert som en del av planarbeidet.

6 Kommunikasjon med berørte interesser

Ny avgrening for Østre linje og hensettingsanlegg vil gi inngrep i arealer som i dag er brukt til andre formål. Informasjon til berørte grunneiere og naboer innenfor planområdet er sentralt for å sikre en god planprosess. Bane NOR har en tett dialog med grunneierlaget for Østre linje, og har deltatt på møter og befarings i regi av grunneierlaget. Bane NOR vil gi grunneierlaget løpende informasjon om utviklingen av mulige traseer og plasseringer av hensettingsanlegget, og Bane NOR mener det er riktig at grunneierne som kan bli berørt får informasjon direkte så tidlig som mulig. Den samme informasjonen vil også bli tilgjengelig på prosjektets nettsider.

Bane NOR vil arrangere åpne møter ved større milepæler i planarbeidet. Mer detaljert opplegg for medvirkning vil bli beskrevet i planprogrammet.

7 Ønsket framdrift



Figur 5: De ulike trinnene i planprosessen fra planprosessen starter til vedtatt plan.

Foreløpig framdrift for planprosessen:

- Planinitiativ behandles i kommunene vinteren 2018/2019
- Bane NOR varsler planoppstart og legger ut forslag til planprogram på høring våren 2019 – mulighet for alle til å gi innspill til planprogrammet
- Kommunen fastsetter planprogrammet høsten 2019
- Bane NOR utarbeider planforslag og konsekvensutredning (KU) fra høsten 2019
- Kommunen behandler planforslaget med KU og beslutter om forslaget skal ut på høring (1. gangsbehandling) våren 2020
- Planforslag med KU legges ut på høring våren 2020 – mulighet for alle til å gi innspill til planforslaget
- Kommunen behandler revidert planforslag med KU (2. gangsbehandling) høsten 2020