



InterCity Østfoldbanen - Hensetting - Togparkering Moss - Planprogram til behandling

Saksbehandler: Ragne Storsul	Saksnr.: 18/03625-6
Behandlingsrekkefølge	Møtedato
Formannskapet	28.01.2019
Kommunestyret	11.02.2019

Rådmannens innstilling:

Varsel om planoppstart og planprogram legges ut på høring og til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

ICH-11-A-25028

Vestby kommune

SAKSUTREDNING:

Bakgrunn for saken:

I forbindelse med InterCity-utbyggingen på Østfoldbanen, er det behov for flere hensettingsanlegg for parkering av tog, ett anlegg omkring Ski stasjon, ett anlegg i nærheten av Moss stasjon og ett anlegg i nærheten av Sarpsborg/Fredrikstad.

Planprogram for kommunedelplan med fire utredningsalternativer for hensettingsanlegg Moss har vært på høring og offentlig ettersyn. I den forbindelse har det fremkommet at et eventuelt anlegg på Kambo som ett av de fire alternativene, vil ha behov for arealer som strekker seg over kommunegrensen til Vestby. Siden det ikke var arealer i Vestby kommune med i den første høringen, er det derfor behov for en ny høring og offentlig ettersyn av planprogrammet for dette arealet. De fire utredningsområdene som står igjen etter siling av de opprinnelige alternativene er Kambo, Gon, Grimstadtoppen og Kjellerødåsen.

Hensikten med hensettingsanlegget er å tilby tilstrekkelig hensettingskapasitet til at målsetningene for InterCity-prosjektet med hensyn til økt antall avganger og setekapasitet kan oppnås. Prosjektets resultatmål er å levere hensettingskapasitet i nærheten av Moss innen nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta – Moss – Såstad tas i bruk. For å finne et egnet areal for hensettingsanlegg i Mossregionen har Bane NOR startet arbeidet med en kommunedelplan for tiltaket. Planprogrammet beskriver dette planarbeidet nærmere.

Formålet med kommunedelplanarbeidet er å avsette et område for nytt hensettingsanlegg i Mossregionen. Planarbeidet skal bidra til å nå målsetningene for InterCity-satsingen og bidra til at beslutningen om lokalisering av nytt hensettingsanlegg tas på best mulig grunnlag.

Planprogrammet beskriver hvilke alternativ som skal utredes og hvilke alternativ som har vært vurdert men som ikke tas med i det videre arbeidet. I forarbeidet til planprogrammet er det vurdert en rekke lokaliseringalternativ og varianter av hensettingsanlegg i Mossregionen. Et viktig mål med planprogrammet er å fastlegge hvilke av disse alternativene som skal tas med i den videre prosessen med teknisk planlegging, konsekvensutredning og kommunedelplan. Planprogrammet fastsetter hvilke alternativer som skal konsekvensutredes.

For å kunne realisere det planlagte togtilbudet på Østfoldbanen er det behov for et hensettingsanlegg for persontog i Mossregionen. Hensettingsanlegget skal benyttes av tog som har Moss stasjon som første og/eller siste stopp. Realiseringen av togtilbudet forutsetter at InterCity-strekningene Sansbukta – Moss – Såstad er ferdigstilt, da det er behov for økt kapasitet på Østfoldbanen for å kunne kjøre flere tog.

Et hensettingsanlegg er et anlegg med parkeringsplasser for togsett. Togsettene står parkert ved anlegget når de ikke er i drift. Dette er vanligvis om natten og i perioder utenfor rushtid. Ved hensettingsanlegget foregår det lettere vedlikehold av togsettene, som utvendig vask, renhold, toalett-tømming og vannpåfylling. Større reparasjoner og vedlikehold utføres ved egne verksteder (for eksempel Sundland i

Vestby kommune

Drammen). I tillegg til sporene er det på et hensettingsanlegg behov for noen mindre bygninger, teknisk utstyr og infrastruktur. Eksempelvis må man ved planlegging av hensettingsanlegg legge til rette for tekniske bygg, personal-/servicebygg, veiadkomst, parkeringsplasser, miljøstasjoner og lignende. Man må blant annet utforme anlegget slik at det tar hensyn til støy-, snø- og lysforhold, for å nevne noe. Dette er forhold som kommer i tillegg til de krav som settes tilknyttet jernbaneteknikk, grunnforhold og anleggsgjennomføring.

For hensettingsanlegg Moss er det lagt til grunn at det skal være plass til 16 togsett. I tillegg skal anlegget ha et driftsspor for oppstilling av vedlikeholdskjøretøy. Antall spor og lengde på hensettingsområdet bestemmes av krav til kapasitet og størrelse på togsettene. Anlegget skal være tilpasset doble togsett. For doble togsett kreves det at hensettingssporene er minimum 260 meter lange. Det er anslått et arealbehov på hensettingsanlegget på ca. 70 daa. I arbeidet med planprogrammet er det utviklet forenklede sporsjablonger som grunnlag for en foreløpig vurdering av lokalisering, tilpasning til terrenget, og arealbruk for de ulike lokaliseringene som er vurdert. En sporsjablone viser hvordan sporene på et hensettingsanlegg kan bli plassert, og gir derfor et bilde på sporenes fotavtrykk i terrenget. Sporsjablonegene er benyttet for å kunne gjøre grove vurderinger av plasseringen på de ulike stedene, og er ikke ment som endelige sporplaner for områdene.

For hensettingsanlegg ved Moss legges det til rette for følgende servicefunksjoner:

- Utvendig vask av tog uten vaskehall
- Glykolpåføring for avising av togene
- Vannpåfylling og sanitærtømming
- Servicebygg
- Teknisk bygg
- Parkering og biladkomst

Videre planarbeid vil avklare hvilke funksjoner det skal legges til rette for.

Gjennom den innledende forstudien og silingen er man kommet fram til fire aktuelle områder, ett i Vestby og Moss kommuner, ett i Rygge kommune og to i Råde kommune. Forslag til kommunedelplan vil vise den endelige planavgrensningen av planområdet.

Planområdet på Kambo ligger i Vestby og Moss kommuner og strekker seg fra Kambo stasjon i sør til Smørbekk i nord. Det er dobbeltspor på strekningen. Avstanden til Moss stasjon er ca. 6-7 km. Planområdet ligger mellom fv. 311 i vest og E6 i øst. Behov for planfri kryssing av sporet for tog er årsaken til at planområdet også omfatter områder på vestsiden av fv. 311. Planområdet som er vist i denne fasen dekker et betydelig større areal enn det endelige hensettingsområdet vil kreve. Videre planlegging vil definere endelige grenser for anlegget. Planområdet ligger i et smalt daldrag mellom jernbanen og E6. Det er noe landbruksareal i planområdet. Dette utgjør en liten del av det totale arealet, og anlegget fører ikke til dårlig arrondering av landbruksarealer som ikke berøres av tiltaket. Store deler av området er småkupert høybonitetsskog med høy artsrikdom, og Kambobekken, som er gytebekk for sjørørret, renner gjennom området. Det er registrert rik edelløvskog, hule eiker og andre rødlistearter innenfor planområdet. Kambo gård som ligger sør i planområdet er vernet etter plan- og bygningsloven. Kambo gård er den eneste herregården i Moss kommune. Området er avsatt til hensynssone bevaring

Vestby kommune

kulturmiljø i gjeldende kommuneplan. Hafslund Nett har en høyspenttrasé (Tegneby - Moss) som går gjennom planområdet. Friluftsområdet Ødemørk på østsiden av jernbanen og E6 har adkomst fra fv. 311 nord i planområdet. Kambo ligger nord for Moss stasjon. Togene må vende på Moss stasjon og krysse motstrøms for å komme på riktig spor før de kan kjøres til hensettingsanlegget. Det innebærer at togene vil bruke lenger tid ved plattform på Moss stasjon. Dette krever mer kapasitet enn om togene kunne fortsette videre i samme retning til et hensettingsanlegg sør for Moss stasjon. Det vil være en jernbaneteknisk utfordrende atkomst til anlegget, med behov for planfri kryssing av dobbeltsporet, dette er årsaken til at planområdet ligger på begge sider av hovedsporet.

Planområdet på Gon ligger i Rygge kommune sørøst for Rygge stasjon på en strekning hvor det allerede er etablert dobbeltspor. Avstanden til Moss stasjon er ca. 8 km. Området ligger på nordsiden av dobbeltsporet og strekker seg østover forbi Gon gård gjennom et mindre skogsområde og områder med dyrka mark. Øst for planområdet ligger fv. 118 Ryggeveien som skjærer gjennom kommunesenteret Halmstad. E6 og Moss lufthavn Rygge ligger parallelt med jernbanen nord for planområdet. Raet som går fra sørenden av Jeløya i Moss kommune og videre langs sørenden av Vansjø gjennom kommunene Rygge, Råde og videre sørover, har landbruksarealer av svært høy kvalitet. Arealene er velegnet for grønnsaksdyrking og er enestående i nasjonal sammenheng. Planområdet ligger på østsiden av jernbanen og grenser til et rikt kulturlandskap med store, sammenhengende landbruksarealer i vest og Rygge kommunes kommunesenter Halmstad i øst. Planområdet består av dyrka mark og skog med høy og middels bonitet. Skogteigen ligger som en øy i kulturlandskapet og er rekreasjonsområde for omkringliggende bebyggelse. Store deler av jordbruksarealene er vedtatt omdisponert til boligutbygging. Gon gård og nyere boligbebyggelse ligger innenfor planområdet. Deler av planområdet er regulert til boligbygging. Det er ikke registrert fornminner innenfor planområdet, men det er sannsynlig å gjøre funn av fornminner i forbindelse med arkeologiske registreringer. Tiltaket kan påvirke vegsystemet ved Rygge stasjon, fv. 332 Bygdetunveien og fv. 336 Roersveien.

Planområdet på Grimstadtoppen ligger i Råde kommune. Planområdet ligger ca. 11 km fra Moss stasjon. Det er allerede etablert dobbeltspor på strekningen, og planområdet ligger på sørsiden av dobbeltsporet. Grimstadtoppen er en nord-sørgående skogkledt åsrygg som ligger i et åpent jordbrukslandskap sør for eksisterende dobbeltspor. Planområdet ligger nord for fv. Saltnesveien mellom Stomner i vest og Huseby i øst. Grimstadtoppen ligger i et åpent jordbrukslandskap og er det mest markerte høydedraget i området. Planområdet består i hovedsak av skog av middels bonitet. Det er noe jordbruksareal i planområdet, deler av dette arealet er opparbeidet i senere tid. I planområdet ligger deler av sikringssonen rundt et felt med fornminner som er fredet etter kulturminneloven. Videre ligger planområdet innenfor H550 landskap i kommuneplanen. Det er sannsynlig å gjøre funn av fornminner i forbindelse med arkeologiske registreringer. Tiltaket vil føre til et stort terrenginngrep (skjæring) i en åsrygg som er et landemerke i landskapet.

Planområdet på Kjellerødåsen ligger i Råde kommune. Planområdet ligger sør for eksisterende spor ca. 13,5 km sør for Moss stasjon. Hensettingsanlegget etableres i et dalsøkk mellom høydedragene i et skogsområde og plasseres vinkelrett på hovedsporet. Planområdet ligger mellom Burum og Arneberg, i et dalsøkk mellom to

Vestby kommune

åstrygger og består av dyrket mark og småkupert skog, og virkning i landskapet blir begrenset. Det er per i dag ikke registrert fornminner eller naturverdier i planområdet, men det er sannsynlig å gjøre funn av fornminner i forbindelse med arkeologiske registreringer. I nord krysser pilegrimsleden planområdet sør for eksisterende spor og blir brutt.

Områdene skal konsekvensutredes i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning, og konsekvensutredningene gjennomføres hovedsakelig etter Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser, samt relevante veiledere for de ulike utredningstemaer. Metoden tilpasses plannivået.

Prosjektets resultatmål er å levere hensettingskapasitet i nærheten av Moss innen nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta – Moss – Såstad tas i bruk, og ha vedtatt kommunedelplan for hensettingsanlegg for Moss innen november 2020. Planforslaget vil anbefale et hensettingsanlegg innenfor ett av utredningsområdene.

Kommunedelplan for hensettingsanlegg vil være et plan- og utredningsarbeid med målkonflikter og lokalt engasjement. Moss, Rygge og Råde kommuner er trukket inn i arbeidet med planprogrammet. Vestby kommune trekkes med i arbeidet på linje med de andre kommunene i forbindelse med høring av utvidelse av planområdet på Kambo inn i Vestby. I tillegg ønsker Bane NOR et nært samarbeid med regionale aktører i planarbeidet. Underveis i prosessen vil det bli avholdt flere åpne folkemøter, i tillegg til informasjon på Ban NORs nettsider og Facebookside. Det vil bli arrangert åpne kontordager og det vil bli informasjonsbrosjyrer og faktaark for distribusjon i aktuelle områder med informasjon om planarbeidet. Planforslaget vil bli lagt ut på høring. Regionale og kommunale myndigheter og andre offentlige organer, private organisasjoner, institusjoner og naboer som blir berørt av forslaget, vil bli varslet med brev. Offentlig ettersyn vil bli annonsert i lokale aviser, samt på nettsidene til de aktuelle kommunene og Bane NOR (<http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/intercity/>). Plandokumentene vil bli gjort tilgjengelig på de samme nettsidene. Bane NOR ønsker å få innspill til de ulike alternativene som skal utredes i planprosessen, så som kunnskap om lokale forhold eller særskilte hensyn som bør ivaretas i planarbeidet.

Etter høring og offentlig ettersyn (i minimum 6 uker) av planprogram, vil innkomne uttalelse bli behandlet og eventuelle endringer av planprogrammet foretatt, før det blir oversendt kommunene for politisk behandling. Det fastsatte planprogrammet danner grunnlaget for konsekvensutredning (KU). Etter at KU er utarbeidet foretas det en oppsummering og anbefaling av hvilket alternativ det skal utarbeides kommunedelplan for. Når planforslag foreligger oversendes dette til den aktuelle (evt de aktuelle) kommunen(e), som behandler det og vedtar planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn.

På nåværende tidspunkt anslås følgende framdrift for planarbeidet:

- Høring og offentlig ettersyn av planprogram i første kvartal 2019.
- Fastsettelse av planprogram i andre kvartal 2019.
- Førstegangsbehandling, høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan i første kvartal 2020.
- Andregangsbehandling og vedtak av kommunedelplan i tredje kvartal 2020.

Vestby kommune

Alternativer:

Varsel om planoppstart og planprogram legges ikke ut på høring og til offentlig ettersyn.

Vurdering:

Hensettingsanlegg er nødvendig for at kapasiteten på østre linje kan utnyttes når utbyggingene står klare, og det blir ikke flere avganger eller økt kapasitet til Vestby stasjon og Sonsveien holdeplass uten at også hensettingsanlegget er ferdigstilt i tillegg til de øvrige utbyggingene på jernbanestrekningen til og på Moss stasjon. Konsekvensutredningene vil vise hvilket alternativ som anbefales og som det deretter skal jobbes videre med i kommunedelplanen.

Planprogrammet har allerede vært på høring og til offentlig ettersyn, men da uten at Vestby var involvert. Da det viser seg at det ene alternativet også vil berøre arealer i Vestby kommune, er det nødvendig at planprogrammet behandles politisk også her, og utvidelsen av planområdet krever dermed høring og offentlig ettersyn også for dette arealet.

Hensettingsanlegget vil gi den kapasiteten som er nødvendig for å øke kapasiteten for togavganger, og det vil dermed med stor sannsynlighet ikke være nødvendig med et vendespor i tillegg, som foreslått i kommuneplan for Vestby 2019-2030.

Konklusjon:

Rådmannen anbefaler at varsel om oppstart av planarbeid og planprogram legges ut på høring og til offentlig ettersyn.