



Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski

Detaljregulering for vendespor Ski sør Planbeskrivelse

02B	Endringer iht JBV's innspill 29.04.2013	29.04.2013	Hj	KSt	StE
01B	Endringer iht JBV's innspill 23.04.2013	25.04.2013	hj	KStj	StE
00B	Første utgave	17.04.2013	hj	MaHaa	StE
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: ØSTFOLDBANEN V L (SKI) - MOSS Vendespor Ski sør Detaljregulering for vendespor Ski sør, Planbeskrivelse		Antall sider: 21 Produsent :  Produsent dok.no: Erstatning for: Erstattet av:			
Prosjekt: Follobanen/ Nytt dobbeltspor Oslo - Ski		Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell: Vendespor Ski sør		UOS-92-A-11100		02B	
 Jernbaneverket		Dok.nr Drift:		Revisjon Drift:	
		NA		NA	

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 2 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
------------------------------------	--	--

Forslagsstillers planbeskrivelse

Utarbeidet av: Norconsult AS for Jernbaneverket

Innhold

1. FORENKLET ILLUSTRASJON	3
1.1 Skisse – eksisterende situasjon	3
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon	3
2. INNLEDNING	4
3. EKSISTERENDE FORHOLD	5
4. PLANSTATUS	8
5. MEDVIRKNING	9
6. PLANFORSLAGET	14
7. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	19
8. ILLUSTRASJONER	21

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



Illustrasjonen viser jernbanetraseen med vendespor, ekskl. midlertidige rigg- og anleggsområder

2. INNLEDNING

Bakgrunn

Follobanen er et av Norges største samferdselsprosjekt. Det planlegges 22 km nytt dobbeltspor fra Oslo S til kollektivknutepunktet Ski. Strekningen vil utgjøre innerste del av Inter City-utbyggingen. Det skal bygges med en mulig hastighet på 200/250 km/t, noe som tilrettelegger for en mulig halvering av reisetiden Ski – Oslo. Byggestart planlegges i 2014. Follobanen skal etter planen være ferdigstilt i 2020.

Ombygging av Ski stasjon er en del av prosjektet. For å kunne vende lokaltogene med minimal forstyrrelse av øvrig trafikk på Østfoldbanen under ombyggingen, er det nødvendig å etablere et vendespor. På selve stasjonen er det ikke plass, slik at sporet vil måtte lokaliseres like syd for eksisterende betongtunnel i syd.

Hensikten med planleggingen

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for bygging av et vendespor for lokaltog. Det nye vendesporet blir 250 meter langt og nedsenket i terrenget på nivå med jernbanesporet for øvrig.

Behovet for vendesporet vil være midlertidig og bruken vil opphøre når Ski stasjon er ferdig ombygd. Reguleringen foreslås som permanent, da sporet ikke skal fjernes og at det blir gjort et permanent terrenginngrep. Vendesporet er planlagt med byggestart 2016 med ferdigstilling 2017.

Vendesporet bygges på dyrket mark. Det er ved utarbeidelsen av planforslaget lagt vekt på å minimere inngrepet på dyrket mark.

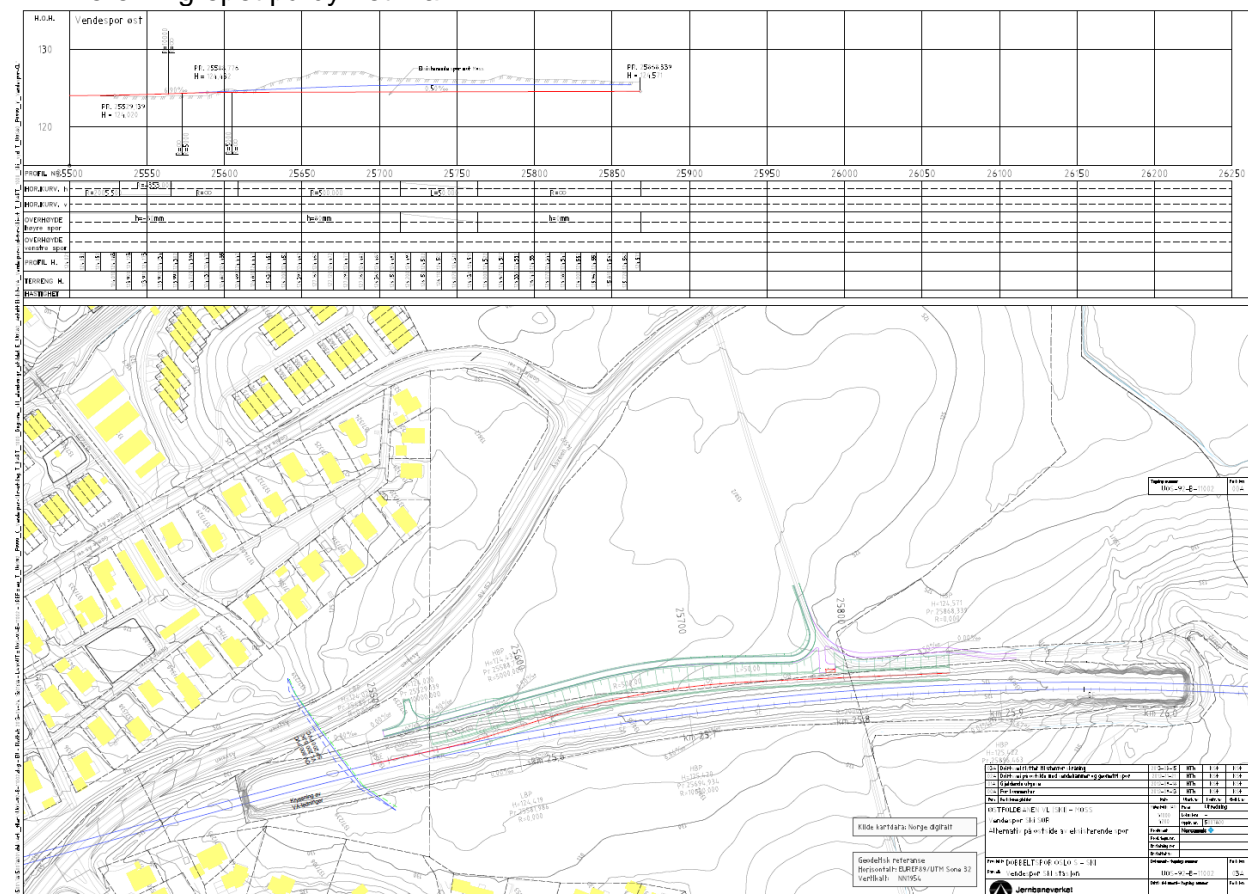


Fig viser prosjertert vendespor m /tilliggende driftsvei og trafo. Lengdeprofil. Nord til venstre.

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 5 av 21
		Dok.nr: UOS-92-A-11100
		Rev.: 02B
		Dato: 29.04.2013

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Beliggenhet:

Planområdets beliggenhet er sør for Ski sentrum, på Søndre Finstad. Planområdet ligger vest for fylkesvei 152 (Åsveien). Planområdet ligger på, og langs eksisterende jernbanespor, samt på del av tilliggende jorder både øst og vest for sporet. For å kunne bygge sammenhengende støyskjerm er også et mindre areal nord for tunnel-innslaget inkludert i planområdet.

Planområdet omfatter del av følgende gnr/bnr:

GNR	BNR
137	239, 585
138	1, 2, 10, 11, 13

Dagens bruk av planområdet er som følger:

- Jernbanespor og tilliggende arealer (skråning, gjerde, støyskjerm langs deler av østsiden av eksisterende spor)
- Dyrket mark inkludert landbruksvei (atkomst)

Grønnstruktur nord for betongtunnel-innslag

3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer



Oversiktsbilde: Skråfoto (2007) med Halfstad gård i forgrunnen. Diagonalt gjennom bildet går Fv 152 Åsveien. Videre ser man jordene, jernbanen med tunell-innslag og boligfeltene (kilde: Follokart; skråfoto)

Historikk og stedsutvikling

Området er del av et større sammenhengende jordbruksareal. Eksisterende jernbanespor ble regulert i plan fra 1992 og utbygd på midten av 1990-tallet. Jernbanesporet delte eksisterende sammenhengende jorder. Eksisterende landbruksvei ble benyttet som atkomstvei for anleggsarbeidet.

Forslagsstiller er ikke kjent med at det foreligger noen utbyggingsplaner for området, utover foreliggende planforslag.

Natur- og ressursgrunnlaget

Vendesporer bygges på bekostninga av fulldyrket mark med kornproduksjon.

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 6 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
------------------------------------	--	--

Grunnforhold:

Planområdet ligger i flg. NGUs kvartærgeologiske kart i et område med hav- og fjordavsetninger. Geotekniske grunnundersøkelser er utført i mars 2013. Berg er registrert i dybde ca 3,5 - 8,0 m under terreng. Grunnen består av friksjonsmasser over middels fast til bløt leire ned til berg. Det er ikke registrert sprøbruddmateriale i grunnundersøkelsen.

Landskap

Landskapet er åpent. Vest for eksisterende jernbanespor er det på deler av strekningen, etablert støyskjerm. Terreng skråner svakt fra ca kote 120-125 langsetter Fv 152 til ca kote 128-130 vest for jernbanesporet. Terreng oppleves som relativt flatt. Eksisterende jernbanespor er nedsenket 2 -3 meter i terreng slik at bare øverste del av togsettene synes når de kjører forbi.

Vegetasjon; Mellom jordene (i eiendomsgrensene), langs eksisterende landbruksvei og i skråningen langs jernbanesporet, vokser det en del busker og trær, både løv og bartrær.

Friluftstinteresser

Eksisterende landbruksvei er registrert som sommerturvei i kommunens Turplanleggingskart.



Turplanleggingskart (Ski kommune) viser eksisterende landbruksvei som sommerturvei (blå stiplet strek) Kilde; Follokart

Verneinteresser

Naturverdier: Ingen registrerte.

Kulturminner: Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Fylkeskommunen opplyser at man ut fra erfaring og topografi kan påregne funn ved registrering av området.

Kulturminneregistrering blir gjennomført i mai 2013.

Miljøfaglige forhold

Forurenset grunn: Ingen kjente målinger.

Det er grunn til å anta at det vokser fremmede arter i jernbaneskråningen. Skråningen vil bli befart og funn registrert som del av planprosessen.

Støy: Støyskjerm er etablert på delstrekning nordvest for sporet. Det er også etablert støyskjerm øst for fylkesveien (utenfor forslagetets planavgrensning)

Som del av planprosessen beregnes støy fra vendespor / økt togtrafikk framskrevet til år 2025.

Trafikkforhold

Atkomst til planområdet er fra Åsveien (fylkesvei 152), via eksisterende landbruksvei.

Åsveien har fartsgrense 60 km/t, mot rundkjøringen 50 km/t.

ÅDT = 6700 (1212)

Sosial infrastruktur

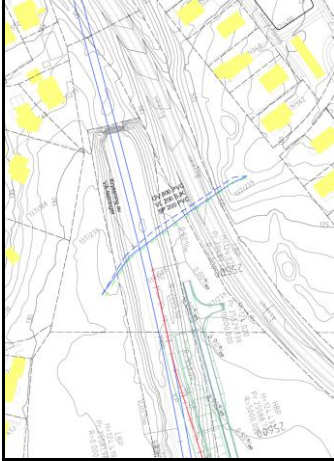
Ingen barnehager eller skoler innenfor planområdet eller i nærområdet rundt.

Teknisk infrastruktur

Jernbane med tilhørende anlegg.

Kommunalt ledningsnett; vann, spillvann og overvann, krysser nordre del av planområdet.

Forslagsstiller kjenner ikke til kabler innenfor planområdet.



Kartutsnitt viser jernbanetrasé samt kryssende kommunale vann-/spillvann-/ overvannsledninger

Barns interesser

Planområdet er ikke i bruk av barn. Jernbanearealene er inngjerdet. Jordet er fulldyrka. Nord i planområdet, over eksisterende betongtunnel, er det regulert friområde, men dette er ikke opparbeidet og inngår ikke som del av et større sammenhengende turområde. Ved befaring av planområdet ble det ikke registrert menneskelig aktivitet på arealet.



Over tunnel-innslag: Areal regulert til friområde, ikke opparbeidet (kilde Follokart; ortofoto)

Juridiske forhold

Avtale om vegrett fra 1992: Staten v/ NSB har avtale med grunneier av gnr/bnr 138/2 angående bruk av eksisterende driftsvei fra Åsveien til jernbanetrasé og rundt traseen. Vegretten gjelder trafikk for inspeksjon og vedlikehold av jernbanens tekniske anlegg. Ved større anleggsarbeider skal bruk avtales særskilt.

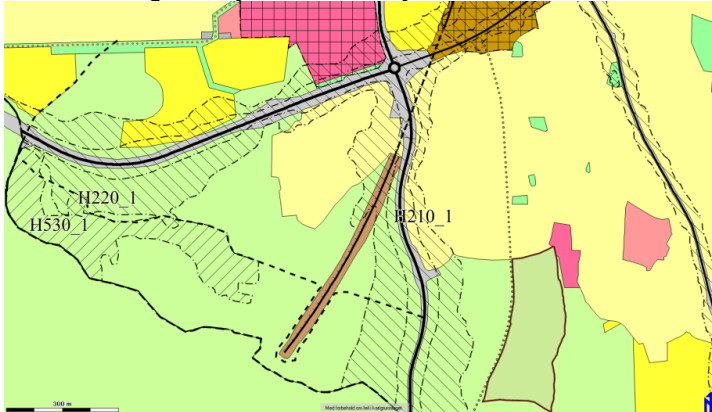
Utover ovennevnte avtale kjenner forslagsstiller ikke til begrensninger eller krav utover gjeldende reguleringsplan.

4. PLANSTATUS

4.1 Kommuneplanens arealdel og gjeldende reguleringsplaner

Kommuneplanens arealdel:

Kommuneplanens arealdel: Ski 2011-2022: Her er gjeldende areal utlagt til *LNFR-område, bane, vei og hensynssone; støysone*



Utsnitt av kommuneplanens arealdel (kilde; Follokart)

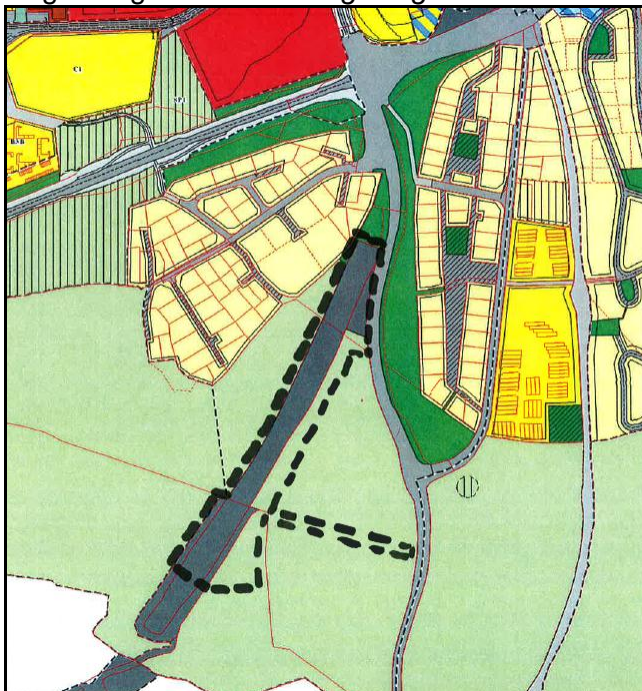
Gjeldende regulering:

Søndre Finstad vestre del, vedtatt 11.3.1992:

Reguleringsformål: *Landbruksområde (jord- skog og hagebruk), friområde og offentlig trafikkområde.*

Landbruksområdene i søndre del av Ski kommune, vedtatt 29.5.1978:

Reguleringsformål: *Jord og skogbruk*



Gjeldende reguleringsplaner (kilde; Follokart)

Stiplet strek viser planforslagets planavgrensning

Planer under arbeid

Forslagsstiller kjenner ikke til planer under arbeid i nærheten av planområdet.

Nytt Dobbelspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 9 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------------	--	--

5. MEDVIRKNING

5.1 Forhåndsuttalelser

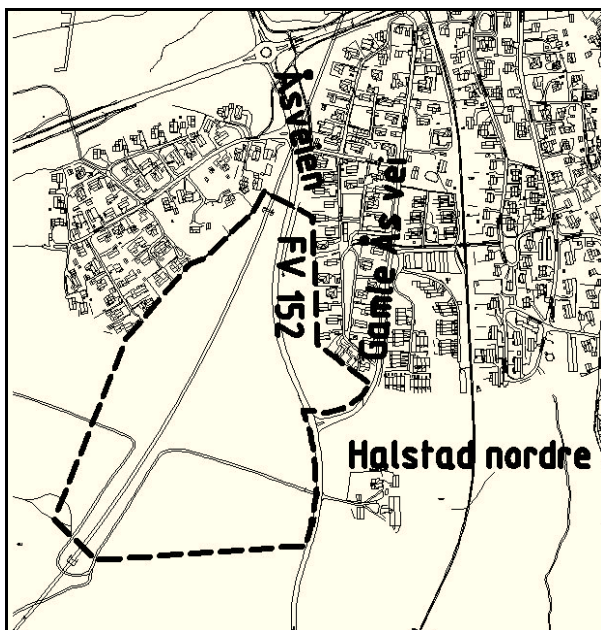
Innkommne forhåndsuttalelser følger som eget vedlegg.

Kunngjøring om planoppstart ble varslet 20. desember 2012. Høringsfrist 6 uker.

Det ble varslet i avisen Østlandets Blad og på internett. Berørte parter ble varslet direkte ved informasjonsbrev i posten. Åpent informasjonsmøte vedrørende planarbeidet ble avholdt den 15. januar 2013 i Jernbaneverkets lokaler i Ski.

Planområdet ble i utgangspunktet varslet bredt, da man ønsket å vurdere plassering av støyskjerming langs jernbanespor og / eller langs randsonen til eksisterende boligfelt.

Planavgrensningen er i den videre prosess betydelig innsnevret, basert på støyrapportens konklusjon vedrørende plassering av støyskjermer.



Planavgrensning i kunngjøringskart

Liste over forhåndsuttalelser:

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	2013.01.29
2. Akershus fylkeskommune	2013.01.30
3. Statens vegvesen	2013.01.09
4. NVE	2013.02.06
5. Halfstad, Åse, grunneier gnr/bnr 138/2	2013.01.28
6. Kråkstad og Ski Bondelag	2013.01.30
7. Finstadgrenda Vel v/ Inge Kampenes	2013.01.31

1. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Konsekvensutredning:

Planområdet er stort og i strid med kommuneplanen. Dette vil normalt utløse krav til KU. Ettersom planområdet inkluderer støysoner, og selve arealbeslaget vil bli svært lite, kan Fylkesmannen akseptere at det ikke utarbeides KU, forutsatt at følgende tema redegjøres for:

- Areal tall på midlertidig og permanent omdisponering av dyrka og dyrkbar jord.
- Vurdering av alternativer til plassering på dyrka og dyrkbar mark

Nytt Dobbelspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 10 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
----------------------------	---	---

- Forhold til andre føringer i Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 12. mars 2012

Jordvern og kulturlandskap:

- Inngrep i dyrka og dyrkbar jord må minimeres og tilpasses landskapet rundt.
- Eventuelt matjordlag som fjernes skal tas vare på og brukes på andre jordbruksområder
- For riggområder må følgende hensyn sikres i planbestemmelsene: Det må settes tidsfrist for tilbakeføring til LNF-formål. Matjord skal tas av, bevares og legges på igjen. Det må settes krav om erosjonsforebyggende tiltak i anleggsfasen for å hindre skade på omkringliggende areal.
- Det må settes krav om at erosjonsforebyggende tiltak skal (re)etableres for å hindre skade på dyrka og dyrkbar jord, herunder at hydrotekniske anlegg (grøfter, kummer mv) skal (re)etableres.

Forslagsstillers kommentar: Imøtekommes.

Angående konsekvensutredning:

Areal tall på midlertidig og permanent omdisponering av dyrka og dyrkbar mark er redegjort for i planbeskrivelsen, kapittel 6 (Planforslaget). Når det gjelder vurdering av alternativer til plassering av vendespoet, så er dette gjort i en tidligere fase av arbeidet. Forutsetningen er at vendespoet må ligge nært Ski stasjon og langs vestre linje. Det har vært sett på muligheten til å bygge vendespor inne i tunellen, men dette kom ut som en så kostnadskrevenende løsning at den ansees som urealistisk. Videre er det vurdert plassering av vendespoet øst eller vest for eksisterende jernbanespor. Inngrepet i dyrka mark vil være omentrent lik. Både ut fra økonomiske og driftsmessige vurderinger, kom alternativet med vendespor øst for jernbanelinjen best ut. Dette ligger til grunn for foreliggende forslag til reguleringsplan.

Jordvern og kulturlandskap:

Inngrepet i dyrka og dyrkbar mark er søkt minimert og tilpasset landskapet rundt, ved at de nødvendige tiltak (vendespor, driftsvei, trafokiosk, støyskjerm) er lagt inntil og langs eksisterende spor. Driftsvei legges på terrengnivå med selve jordet og ikke nedsenket i terrenget slik som jernbanespoet er. Arealbeslaget for driftsveien kan derfor tilbakeføres til landbruk når vendespoet tas ut av bruk. Riggområdet er komprimert til et minimum og foreslått lagt på det jordet som vurderes med lavest bonitet (gnr/bnr 138/1). Innspill ang riggområde samt erosjonsforebyggende tiltak er imøtekommet og sikret via reguleringsbestemmelsene.

Matjord som fjernes skal tas vare på og legges i ranker, evt. brukes på andre jordbruksområder, sikret via reguleringsbestemmelsene og Miljøoppfølgingsplanen (MOP). Det er i planforslaget avsatt eget areal for mellomlagring av matjord. Plassering/avhending av matjord vurderes i første rekke i samråd med grunneier. Ellers søkes å finne løsninger sammen med kommunens landbrukskontor.

2. Akershus fylkeskommune

Automatisk fredete kulturminner: I nærområdet til det planlagte tiltaket er det fra før kjent et stort antall kulturminner med datering fra steinalder til middelalder. Topografiske forhold tilsier at også planområdet har potensiale for fornminner uten synlig markering. Fylkesrådmannen vil kreve arkeologisk registrering av planområdet. Forholdet til fornminner bør avklares tidligst mulig i prosessen; hvis registreringen gjennomføres først ved offentlig ettersyn kan dette medføre behov for forlenget høringsfrist.

Nyere tids kulturminner: Området er ikke befart og uttalelsen gis på grunnlag av arkivmateriale: Fylkesrådmannen har ingen merknader.

Areal- og transportplanlegging: Viser til uttalelse fra Statens vegvesen Region øst.

Nytt Dobbelspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 11 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------------	--	---

Forslagsstillers kommentar:

Registrering blir gjennomført mai 2013. Pga. planoppstart i desember 2012 med tett framdriftsplan, er det ikke mulig å få utført registreringene før planen legges ut til offentlig ettersyn. Resultat fra registrering vil bli oppsummert og innbakt i planforslaget før planen fremmes til politisk 2.gangs-behandling.

3. NVE

- Før det planlegges byggetiltak i områder med marine avsetninger, må det dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere.
- Om det avdekkes kvikkleire i området, må geoteknisk ekspertise vurdere hele kvikkleiresonen, utløpsområde for skred, stabiliteten i området og nødvendige sikringstiltak i henhold til NVEs retningslinjer.
- Kartlagte faresoner, også eventuelle nye, skal avmerkes som hensynssone på plankartet
- NVE vil fremme innsigelse dersom skred ikke er utredet godt nok og ivaretatt i planen.

Forslagsstillers kommentar: Imøtekommes. Geoteknisk grunnundersøkelse er foretatt. Det er ikke registrert sprøbruddmateriale i grunnundersøkelsen. Rapporten er vedlagt saken.

Statens vegvesen

Forutsetter at det i det videre planarbeid redegjøres nærmere for forventet trafikkmengde i avkjørsel. Av hensyn til trafikkikkerhet og framkommelighet er det ikke ønskelig med flere avkjørsler fra fv. 152.

Forslagsstillers kommentar: Imøtekommes. Det vil ikke bli flere permanente avkjørsler. Forventet trafikkmengde i avkjørsel er redegjort for under kapittel 6 *Planforslaget*.

4. Halfstad, Åse, grunneier gnr/bnr 138/2

Ønsker i utgangspunktet ikke å avgi grunn. Aksepterer at prosjektet gjennomføres under forutsetning at det gjøres minst mulig inngrep på eiendommen. I tillegg må fremtidig bokkvalitet på gården ikke bli forringet. Er opptatt av følgende forhold:

- Det må settes opp nødvendig støyvern inntil sporet, både på grunn av økt togtrafikk og støy som oppstår ved skiftning på det nye sporet
- Det må settes opp nødvendig støyvern mot gården for å redusere støystøvplager under anleggsperioden.
- Det må gjøres nødvendige tiltak for å redusere støvplagen.
- JBV må være ansvarlig for at grøfter og drenering sikres og ivaretas. Grunneier har grøftekart over det aktuelle arealet.
- Dagens tilførselsvei fra gården til jordet og skogen på vestsiden av jernbanen må opprettholdes. I den grad veien blir offer for den nye utbyggingen, må det lages ny vei som erstatter eksisterende. Blir veien brukt til anleggsvei, må den settes tilbake til opprinnelig standard hvis den blir påført skade under anleggsperioden.
- Det må vurderes om den matjord som fjernes for å lage nytt spor kan brukes på gården.

Nytt Dobbelspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 12 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------------	--	---

Forslagsstillers kommentar:

Imøtekommes i stor grad, med unntak av kravet om lokal støyskjerming av gården. Gårdsbebyggelsen for gnr/bnr 138/2 ligger utenfor såkalt «gul sone» jamfør støyberegningene for jernbanestøy fra vendesporet.. Støy som gården er utsatt for, kommer fra fylkesveien. Støy fra vei er utenfor Jernbaneverkets ansvarsområde. Gården vil likevel få nytte av foreslått regulert støyskjerm, da skjermen ikke bare skjermer støy fra vendesporet, men fra økt togtrafikk beregnet til år 2025.

Ønsket om at støyvern blir satt opp i en tidlig fase av arbeidene, imøtekommes ikke, da det å sette opp støyskjerm langs sporet i en så tidlig fase vil være til hinder for anleggsgjennomføringen.

Angående støvtiltak, inngår dette som en del av Miljøoppfølgingsplanen (MOP) og blir fulgt opp gjennom kontrakt med entreprenør. På tross av tiltak, må det påregnes at det vil støve fra anlegget.

Forslagsstiller har i foreliggende planforslag søkt å gjøre minst mulig inngrep på dyrket mark. Eksisterende grøfter og drenering skal sikres og ivaretas, jamfør reguleringsbestemmelsene § 4.5.

Eksisterende landbruksvei/tilførselsvei fra fylkesveien til jordet foreslås benyttet som atkomstvei for anleggsarbeidene. Veien vil bil istandsatt til samme eller bedre standard, dersom den skulle bli skadet under anleggsperioden.

Matjord: Se forslagsstillers kommentar under innspill nr. 1 (Fylkesmannen).

5. Kråkstad og Ski Bondelag

Viktig at det tas hensyn til landbruket i området.

- Legge vendespor slik at tar minst mulig dyrket mark
- I områder der dyrket mark blir beslaglagt, flytte jorden til nye områder som kan bli landbruksjord slik at areal dyrket mark samlet sett vil være det samme som før utbygging. Viser i denne forbindelse til prosjekt Statens vegvesen har i forbindelse med bygging av ny E18 gjennom Ski og Ås.
- Ta hensyn til at gjenværende arealer blir av en slik størrelse og tilgjengelighet at de fortsatt kan benyttes til jordbruksformål
- Støyskjerm vendesporet slik at det ikke blir til sjenanse for beboere i nærområdet. Dette er viktig da vi regner med aktivitet på området store deler av døgnet.

Forslagsstillers kommentar: Landbruket hensyntas i hele plan- og byggeprosessen.

Vendesporet er lagt slik at det tar minst mulig dyrket mark ved at det er lagt inntil eksisterende jernbanespor. Midlertidig driftsvei ligger på terrengnivå med jordbruksarealet, noe som reduserer permanent arealbeslag av dyrket mark. Som atkomstvei til sporet og driftsveien benyttes eksisterende gårdsvei, slik at ytterligere areal ikke tas til veibygging. Der er lagt vekt på at gjenværende arealer er av en slik størrelse, form og tilgjengelighet at de fortsatt kan nyttes til jordbruksformål. Støyskjerm reguleres.

Ang flytting av matjord: Se kommentar til innspill nr. 1 (Fylkesmannen) ovenfor.

6. Finstadgrenda Vel v/ Inge Kampenes

Bygging av Follobanen representerer et positivt tiltak for beboere i Ski og Finstadgrenda. Ønsker at ulemper vedrørende støy og andre ulemper blir så små som mulig.

- *Støy:* Støyskjerming må bygges såpass robust allerede ved oppstarten av arbeidene med vendesporet i 2016, slik at støyøkningen for oss blir så liten som mulig. Støytiltak på utsatte boliger gjennomføres før oppstart av arbeidene.
- *Støyberegninger:* I det videre arbeidet ønskes foretatt en sammenligning av dagens støykart med antatt støy både i byggeperioden og i 2025. Ber om å få denne tilsendt. Ber om at det totale støynivået for bebyggelsen, fra Åsveien så vel som fra jernbanen, tas inn i beregningen som skal legges til grunn for å vurdere en riktig støyskjerming.

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 13 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------	---	---

- *Støyskjerming:* Ønsker at skjerming bygges så nær inntil sporene som mulig – gitt at dette gir best effekt for støyskjerming. Antar at en langsgående støyskjerm på vestsiden av sporene ikke vil være i veien for anleggsarbeidet – ønsker denne på plass så snart som mulig da den forventelig vil ha god effekt allerede i dagens støysituasjon. Slik vi forstår støykartene vil det ha en stor effekt å bygge en forlengelse av kulverten i nord frem til der vendesporet vil starte – ønsker en slik løsning beregnet for støy, og at totalkostnader for et slikt alternativ sammenlignes med de andre løsningene.
- *Støv:* Anleggsarbeidene ønskes planlagt og gjennomført på en slik måte at støv fra anleggsplassen minimeres.
- *Lys:* Alle nye lys – anleggsllys, trafikklys etc. - plasseres slik at de ikke er til sjenanse for beboere i Finstadgrenda.
- *Fjerning av vendesporet etter bruk:* Vendesporet er et midlertidig tiltak og vi vil ha bekreftet at det blir fjernet når Follobanen er ferdig, inkludert forhold som skaper ekstra støy som sporveksler.
- *Alternativ plassering av vendesporet:* Tiltaket vil medføre varig svekkelse av landskapet. Vi ser muligheten til å anlegge det midlertidige vendesporet sør for Drømtorp holdeplass som et mindre sjenerende alternativ i forhold til boligbebyggelse. Antar at det er fordeler å legge sporet til en betydelig mindre trafikkert strekning og til et område som ligger nærmere en hovedvei – ønsker at dette alternativet gis en skikkelig vurdering. Dersom vendesporet bygges iht planforslaget, ber vi om at det tilstrebes minst mulig inngrep i landbruksarealene.
- *Til orientering:* Lukket bekk som fra vest krysser spor under nåværende spor omlag ved snitt 25700 og derfra sørover.

Forslagsstillers kommentar:

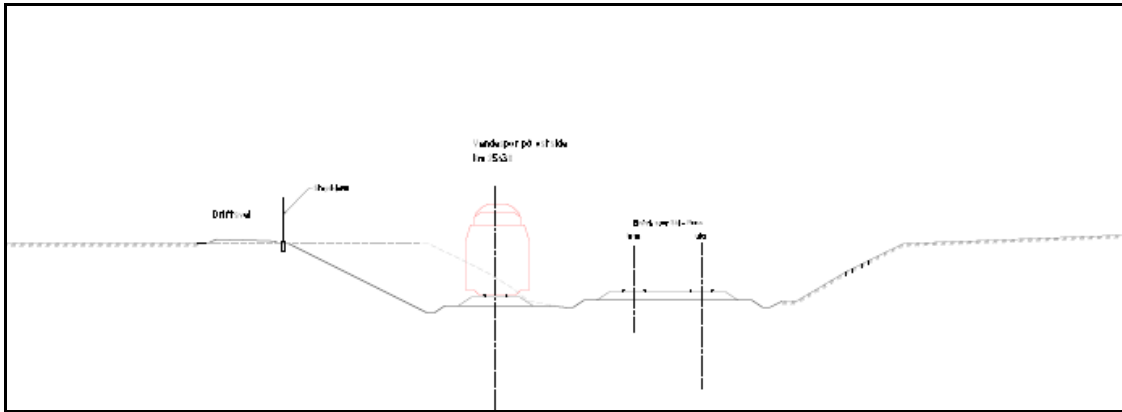
Støy: Det er utført støyberegninger, støyrapport er vedlagt saken. Planforslaget inkluderer støyskjerming iht. konklusjonene fra støyrapporten. Ønsket om støytiltak på utsatte boliger før oppstart av arbeidene, imøtekommes ikke. Dette følges opp gjennom en egen entrepris på et noe senere tidspunkt, og gjøres felles for Follobanen, delprosjekt Ski. Dersom det skulle bli behov for arbeider på nattetid, vil det bli gitt tilbud om alternativ overnatting. Plassering av støyskjermen er regulert i henhold til konklusjonen i støyrapporten. Kostnadene ved å forlenge kulverten (Finstadtunnelen) er så mye høyere enn å bygge vendesporet som planlagt at det ikke har vært ansett som hensiktsmessig å gjennomføre en støyberegning for en slik løsning.

Støv: Se forslagsstillers svar til innspill nr. 5 (Halfstad).

Lys på anleggsplass er regulert slik at det skal være til minst mulig sjenanse for beboerne, sikret gjennom MOP for Follobanen som også gjelder for vendesporet. I kontrakt med entreprenør vil det stilles krav om at arbeidslys skal være til minst mulig sjenanse for omkringliggende boligfelt.

Når det gjelder fjerning av vendesporet, så er jernbaneverkets plan at sporveksel skal fjernes etter at anlegget er tatt ut av bruk. Selve vendesporet vil bli liggende.

JBV vurderer det som uaktuelt å anlegge vendesporet sør for Drømtorp stasjon. Lokaltogene kommer inn lengst vest på Ski stasjon. Kryssing av stasjonsområdet er ikke mulig.



Prinsippssnitt sett fra nord mot sør. Snittet viser nedsenket terreng for jernbanespor og vendespor, skråninger, støyskjerm og anleggsvei.

Reguleringsformål, hensynssoner og område bestemmelser:

Området foreslås regulert til:

Hovedformål

Pbl. § 12-5 nr 2, Samferdsel og tekn. infrastruktur:

Pbl. § 12-5 nr 3, Grønnstruktur:

Pbl. § 12-5 nr 5, LNFR-formål:

Pbl § 12-6 jf § 11-8a: Hensynssone

Pbl. § 12 -7 nr 1: Bestemmelsesområde

Underformål

Trase for jernbane (J)

Annen veggrunn teknisk (AVT)

Friområde (FRI)

Jordbruk (JO)

Faresone, høyspenningsanlegg (H370_1)

Midlertidig rigg- og anleggsområde (# 1-4)

Kort om de enkelte formål:

Trasè for jernbane (J):

Feltet har offentlig eierform. Feltet skal nyttes til jernbane og vendespor med tilhørende anlegg. Trafo tillates innenfor området på angitt hensynssone. Sammenhengende støyskjerm plasseres innenfor formålet rundt jernbanetraséen i øst, vest og nord. Støyskjerm øst for spor er ca. 360 m langt, vest for spor ca. 380 m langt, nord for spor ca. 30 m. Total lengde støyskjerm vil bli ca. 770 meter. Høyde 3 meter. Godstog med farlig trafikk tillates ikke hensatt på vendespoet. Området skal sikres mot adgang for uvedkommende.

Annen veggrunn teknisk (AVT):

Feltet har offentlig eierform. Feltet er del av sidearealet langs fylkesvei 152 Åsveien. Begrunnelsen for at arealet inngår i planområdet, er at det er nødvendig som midlertidig anleggsområde for å kunne bygge støyskjermen.

Friområde (FRI):

Feltet har offentlig eierform. Innenfor området er det ikke tillatt med noen form for bebyggelse eller anlegg. Arealet tillates benyttet til nødvendig vedlikehold av støyskjerm.

Jordbruk (JO):

Feltet skal tilbakeføres og benyttes til jordbruksformål etter at anleggsperioden er over. Nødvendig landbruksvei tillates.

Faresone; høyspenningsanlegg (H370_1):Hensynssone. Trafo tilknyttet drift av jernbane med vendespor, tillates oppført.

Midlertidig rigg- og anleggsområde (# 1-4):

Feltene #1 og 2 benyttes som rigg- og anleggsområder. Det tillates bygninger nødvendig for rigging, parkering, lagring på grunnen, anleggsvei.

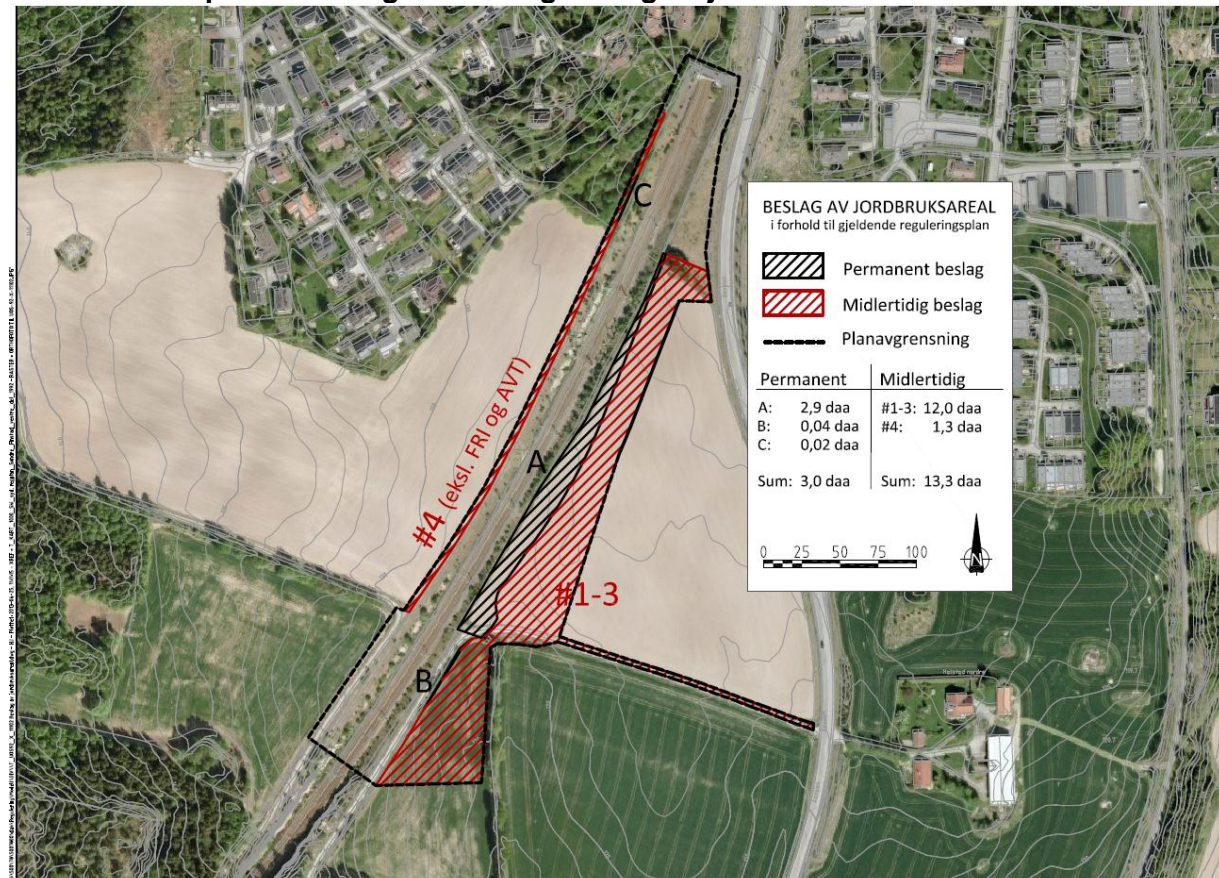
Felt #3 benyttes som deponi for matjord.

Felt # 4 benyttes som anleggsområde for bygging av støyskjerm.

Bestemmelsene gir bl.a. føringer vedrørende støy og utslipp i anleggsperioden.

Midlertidig rigg- og anleggsområde skal tilbakeføres til opprinnelig bruk og istandsettes senest ett år etter at tiltaket er avsluttet/ satt i drift. Driftsveien tilbakeføres til landbruk når vendesporet tas ut av bruk.

Oversikt over permanent og midlertidig beslag av jordbruksareal:



Oversikt over beslaglagt jordbruksareal: Svart skravur viser permanent beslag, rød skravur viser midlertidig beslag

Omreguleres	Permanent	Midlertidig	Totalt
Fra landbruk til jernbaneformål (svart skravur)	3,0 daa		
Fra landbruk til midlertidig rigg- og anleggsområde (rød skravur)		13,3 daa	
Totalt antall m2 regulert landbruksareal som blir berørt (svart + rød skravur)			16,3 daa

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 17 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------	---	---

Verneinteresser

Arkeologisk registrering gjennomføre mai 2013. Fylkeskommunen opplyser at denne vil bli gjennomført så snart det er snø- og telefritt. Registreringene er ikke utført per dags dato. Resultatet av registreringene vil bli vedlagt saken når den skal til 2. gangs politisk behandling. Eventuelle nødvendige tiltak vil da bli implementert i reguleringsbestemmelsene og planbeskrivelsen oppdatert iht. dette.

Miljøfaglige forhold/ Naturmangfoldsloven

Støy:

Støyrapport følger som et vedlegg til plansaken. Utredningen belyser støybildet og eventuelle støykonsekvenser ved det nye vendespoet. Det er utført beregninger av jernbanestøy i dagens og fremtidig situasjon (2025), av sumstøy fra vei og bane i fremtidig situasjon, og av støy i anleggsperioden. Støynivåene fra jernbanetrafikk ved nærliggende boliger anses å øke merkbart fra dagens til fremtidig situasjon dersom det ikke utføres avbøtende tiltak. Økningen skyldes hovedsakelig generell trafikkøkning på Østfoldbanen, og ikke aktiviteter på selve vendespoet. Det er gjort tiltaksvurderinger med hensikt å redusere støy for nærliggende boliger, og denne rapporten fremlegger to ulike forslag til anbefalt støyskjerming langs jernbanen og Åsveien. Beregningene viser at fremtidig situasjon med skjermingstiltak vil gi et støybilde som er nokså likt dagens situasjon.

Forurenset grunn:

Dagstrekningen med terrengskråning langs sporet vil bli befart og svartlistearter registrert. Registreringen vil bli gjort i juni 2013 og vedlagt saken når den skal til 2. gangs politisk behandling. Reguleringsbestemmelsene stiller krav om forsvarlig handtering av både matjord og masser/jord med registrert forurensing mht. svartlistearter. Krav til behandling av masser med uønskede arter tas med i kontrakt med entreprenør. Ellers er det antatt rene masser.

Forhold til Naturmangfoldsloven (NML):

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Forslagsstiller vurderer kunnskapsgrunnlaget som tilfredsstillende. Søk i Naturbase (direktoratet for naturforvaltning) gir ingen treff på registreringer av regionalt eller lokalt viktig biologisk mangfold innenfor planavgrensningen. Temasøk har vært *utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verneområder, naturtype, inngrepsfrie naturområder*. Det er videre vurdert at det ikke er potensiale for funn i området som skal omreguleres, da det i dag er en fulldyrket kornåker.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 18 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------	---	---

Ikke relevant, jmfør kommentar over.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Gjennomføring av planen vil innebære fysiske tiltak i terrenget. Gravearbeider vil medføre inngrep lokalt langs eksisterende jernbanespor på bekostning av dyrket mark. Disse vil ikke påvirke økosystemet som helhet.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Tiltakshaver dekker kostnader for å redusere fremtidige skader på naturmangfoldet ved håndtering av svartlistearter på stedet.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Det skal i anleggsfase under gravearbeid tas særlig hensyn til eksisterende naturmiljø (sikres ved reguleringsbestemmelse § 7.1). Eventuelle svartlistearter skal registreres og håndteres forsvarlig, sikret via MOP.

Konklusjon; forholdet til Naturmangfoldsloven:

Det vurderes at planforslaget ikke vil berøre naturmangfoldet negativt. Ved registrering og håndtering av svartlistearter langs jernbanesporet, vil det stedege naturgrunnet styrkes.

Planområdet inngår i miljøoppfølgingsprogrammet for Follobanen (MOP).

Trafikkforhold

Avkjørsel til planområdet er fra Åsveien, fylkesvei 152. Avkjørsel er vist med pil på plankartet. Frisiktsoner er regulert i gjeldende/tilgrensende plan. For øvrig vurderes sikten som meget god, da området er tilnærmet flatt og det ikke er vegetasjon (utover høyden på kornet) i krysset.

Eksisterende landbruksvei benyttes som anleggs- og driftsvei inn til anlegget.

Trafikkmengde massetransport, grovt overslag: 40 – 50 kjøretøy per dag, hvilket i snitt innebærer 4-5 kjøretøy per time. Hovedsakelig lastebiler, noen personbiler. Dette vil være i den mest intensive anleggsperioden, som antas å vare ca. 4 måneder. Trafikkmengden er beregnet i begge retninger, hvilket innebærer at et kjøretøy som kjører både inn i og ut av området, regnes som 2 kjøretøy.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) i forbindelse med planforslaget. Denne er lagt ved planbeskrivelsen. ROS-analysen konkluderer med at planområdet er sårbart ovenfor tema kulturminne. Videre er det gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i planområdet. Tiltakene er som følger:

Nytt Dobbelspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 19 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
-----------------------------------	--	---

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ekstremnedbør	Etablere gode og fremtidsrettede løsninger for håndtering av overvann i planområdet.
VA-ledningsnett	Eksisterende VA-ledninger på planområdet må kartlegges og hensynstas under utbyggingen.
Transport av farlig gods	Det forutsettes at godstog med farlig gods ikke hensettes på vendesporet.
Trafikksikkerhet	Vurdere avkjørsel fra rv. 152 og ivareta trafikksikkerhet for driftsveier i anleggsfasen.
Eksisterende kraftforsyning	Eksisterende kabler og kraftledninger må kartlegges og hensynstas under anleggsarbeidet.
Kulturminner	Fylkeskommunen skal gjennomføre arkeologisk registrering av planområdet.

Alle ovennevnte tiltak er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene.

Teknisk infrastruktur

Eksisterende VA-ledninger, kabler og kraftledninger skal kartlegges og hensyntas under anleggsarbeidet, sikret gjennom reguleringsbestemmelsenes § 4.5.

Barns interesser

Barns interesser vurderes til ikke å bli berørt av planforslaget.

7. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Overordnet: Vendesporet muliggjør en effektiv drift av lokaltogene mellom Ski og Oslo, i fasen der Ski stasjon ombygges.

Natur- og ressursgrunnlaget

Vendespoet reguleres på bekostning av primært jordbruksareal. Jordbruksarealet beslaglegges både permanent og midlertidig. Form og størrelse på resterende jorder etter utbygging er dog av en slik størrelse og form at man vurderer den som fullt ut drivverdige.

Landskap

Konsekvens av planforslaget er at den fysiske og visuelle barrieren som jernbanespoet representerer, forsterkes ved at bredden utvides for bygging av vendespoet. Lange, sammenhengende støyskjermer vil forsterke barrieren. Visuelt, for omkringliggende boligbebyggelse, vil området fremdeles framstå som del av et sammenhengende åpent kulturlandskap.

Verneinteresser

Arkeologiske registreringer er ikke utført. Konsekvens vil bli beskrevet når saken skal til 2. gang politisk behandling

Miljøfaglige forhold

Støy: Konsekvens av planforslaget er at store deler av dagstrekning støyskjermer. Dette vil gi forbedrede forhold for beboere i området, vurdert opp mot betydelig økt togtrafikk fram mot 2025.

Forurenset grunn: Svartlistearter registreres og sikres forsvarlig håndtering langs dagstrekningen.

Nytt Dobbeltspor Oslo – Ski	Reguleringsplan for vendespor Ski sør Planbeskrivelse	Side: 20 av 21 Dok.nr: UOS-92-A-11100 Rev.: 02B Dato: 29.04.2013
------------------------------------	--	---

Forholdet til Naturmangfoldsloven:

Det vurderes at planforslaget ikke vil ha negativ effekt på naturmangfoldet.

Trafikkforhold

Konsekvens av planforslaget er økt trafikkmengde på avkjørsel og landbruksvei til anleggsområdet i byggeperioden. Økt trafikkmengde vil i hovedsak bestå av lastebiler. Avkjørsel vurderes som oversiktlig, fartsgrensen på fylkesveien er 60 km/t. Forslagsstiller vurderer det derfor dithen at det ikke er behov for kanalisering av kryss.

Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsvurderinger innenfor planområdet er ivarettatt ved at identifiserte hendelser i ROS-analysen er handtert gjennom reguleringsbestemmelsene.

Teknisk infrastruktur

Konsekvens av planforslaget er at eksisterende VA-ledninger, kabler og kraftledninger kartlegges og hensyntas under anleggsarbeidet.

Stedsutvikling

Området bygges noe ned som kulturlandskap og landbruksområde. Lange støyskjermer danner barrierer i det åpne landskapet. 3 dekar fulldyrka mark går tapt permanent. På kort sikt vil ytterligere 13,3 daa fulldyrka mark bli midlertidig beslaglagt under anleggsperioden, men dette arealet skal tilbakeføres til landbruk.

Barns interesser

Planforslaget får ingen konsekvens for barns interesser.

Universell utforming

Ikke relevant i dette planforslaget, da området ikke vil være tilgjengelig for publikum/allmennheten. Anlegget egner seg heller ikke benyttet av personell med funksjonshemming.

8. ILLUSTRASJONER

Fotografier av eksisterende situasjon på planområdet tatt under befarings 27. november 2012 av Norconsult:



Fra landbruksvei innerst ved sporet, sett nordover.



Foto tatt fra eksisterende landbruksvei ved jernbanegjerdet. Jernbanespor er nedsenket i terrenget