

Arkivsak-dok. 15/04124-4
Saksbehandler Emilie Cosson-Eide

Saksgang
Plan- og økonomiutvalget

Møtedato
20.08.2015

Sak nr.

Høring - Hensetting av tog på Østlandet

Saken er fremmet etter prinsippet om fullført saksbehandling.
Følgende har vært medsaksbehandlere: Ingvill Marie Moen (team Landbruk), Tore Nilsen (enhet Teknisk), Trond Klausen (enhet Eiendom)

Vedlegg:

1. Rapport fra Fase 3 av utredningen om hensettingsplasser på Østlandet fra Jernbaneverket/Norconsult
2. Vedlegg 2.4 «Analyse arealer Fredrikstad-Sarpsborg» til rapporten
3. Foreløpig utkast til byggeplan fra Jernbaneverket/Norconsult
4. Høringsbrev fra Jernbaneverket datert 25.06.2015
5. Høringsbrev fra Østfold fylkeskommune datert 06.07.2015
6. Illustrasjonskart med ulike alternativer, Sarpsborg øst

Sammendrag:

Når nytt dobbeltspor mellom Fredrikstad og Halden er bygget, vil det bli et behov for hensettingsplasser (parkeringsplasser) for tog. Jernbaneverket har bestilt en utredning om lokalisering av nye hensettingsplasser på Østlandet. En rapport er nå sendt på høring til berørte kommuner og fylkeskommuner. Den inneholder blant annet et forslag til plassering av nye hensettingsplasser i området Fredrikstad-Sarpsborg. Østfold fylkeskommune har fått i oppdrag fra Jernbaneverket å administrere innspill til høringen. Fylkeskommunen ber berørte kommuner om å vurdere forslagene i de respektive vedleggsrapportene, og prioritere blant de alternativene som foreligger. Jernbaneverket ønsker å gå videre til neste planleggingsfase med to til tre alternativer for hvert område. Fredrikstad-Sarpsborg anses i denne sammenheng som ett område.

I Sarpsborg-Fredrikstad er det identifisert et behov for 8 nye hensettingsplasser innen 2023, ytterligere 15 plasser innen 2030, og ytterligere 10 plasser utover 2040. Det er knyttet verkstedsfunksjoner til slike anlegg. Behovet på 23 hensettingsplasser i regionen innen 2030 forventes å utløse 46 til 69 arbeidsplasser. Konsulenten anbefaler å bygge et større hensettingsanlegg på totalt ca. 70 daa, som vil dekke behovet for Fredrikstad-Sarpsborg. Tre alternativer anses som de mest egnede: Valle i Fredrikstad, og Skauløkka (Hafslundskogen) og Klavestad i Sarpsborg. I Sarpsborg har konsulenten vurdert tre andre alternativer – Greåker industri, Flislageret og Kroken (ved Kampenes). Greåker industri og Flislageret ble vurdert som uegnede. Kroken ble vurdert tilnærmet likt Skauløkka, men på grunn av høyere byggekostnader, ble ikke alternativet anbefalt videre.

Rådmannen mener at det er viktig å finne en løsning som imøtekommer Jernbaneløsningsnettets behov på en god måte. Dette vil bidra til en realisering av dobbeltspor samt legge til rette for nye arbeidsplasser. I tillegg til å ta hensyn til økonomi må valg av området minimalisere negative konsekvenser for samfunnet - herunder byutvikling, landbruk, friluftsliv, bebyggelse og nærmiljø, natur, kulturlandskap og kulturminner. En eventuell lokalisering innenfor et LNF-område er i utgangspunktet utfordrende fordi det berører landbruks-, natur- og friluftslivsinteresser. Videre planlegging vil også være mer krevende fordi LNF-områder ikke åpner for et slikt anlegg. Rådmannen stiller seg negativ til plassering av et større hensettingsanlegg på Klavestad fordi det vil berøre et stort område med fulldyrket jord og sammenhengende kulturlandskap. Rådmannen stiller seg også negativ til alternativet Skauløkka, da det berører viktige friluftsliv-, landskap- og landbruksinteresser.

Rådmannen har sett på næringsområdet på Kampenes/Bredmyra som et mulig alternativ. Området er ikke omtalt i rapporten. Det ligger nær Kroken, men på østsiden av jernbanen, innenfor et eksisterende industriområde. Plassering av et hensettingsanlegg ved Kampenes/Bredmyra berører i langt mindre grad viktige samfunnsinteresser enn alle andre vurderte alternativer og er i tråd med kommunens ønske for bruk av området. Rådmannen mener at området er best egnet i Sarpsborg til å plassere hensettingsanlegget, og anbefaler derfor at det vurderes i neste planleggingsfase.

Området ved Kroken, på vestsiden av jernbanen, vurderes ikke som like egnet som Kampenes/Bredmyra, men kan eventuelt vurderes i neste planleggingsfase. Dette fordi området har lavere landbruksverdi og berører landskap og friluftsliv i mindre grad enn Skauløkka.

Utredning:

Bakgrunn

Jernbaneløsningsnettets er i gang med planlegging av jernbaneutbygging på Østlandet. Dagens hensettingskapasitet (parkeringskapasitet) er sprengt, og den videre utbyggingen av jernbaneløsningsnettet sammen med økningen av frekvensen på eksisterende nett vil kreve flere hensettingsplasser for tog. Det vil også kreve økt kapasitet for verksteder og driftsbaser. For å avklare behovet for hensettingsplasser og på hvilken måte behovet skal møtes, har Jernbaneløsningsnettet bestilt en utredning. Målet er «å tilrettelegge for toghensetting, verkstedsfunksjoner for togmateriell samt baser for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen som gjør det mulig å gjennomføre ønsket tilbudsforbedring på kort og lang sikt med bakgrunn i forventet etterspørsel». Når det gjelder driftsbaser, ble det besluttet at utredningen måtte legges på is i påvente av konklusjoner fra pågående prosesser internt i Jernbaneløsningsnettet. Rapporten omtaler derfor kun toghensetting og verkstedsfunksjoner for togmateriell.

Proessen

Utredningsarbeidet ble delt inn i tre faser. Fase 1 omfattet en kartlegging av dagens situasjon, utredningens forutsetninger og estimert fremtidig behov, fase 2 konseptutvikling i korridorer, og fase 3 arealsøk, analyse og forslag til løsninger.

Delrapport fra fase 3 er nå sendt på høring til berørte kommuner og fylkeskommuner for innspill. I vedlegg 2.4 «Analyse arealer Fredrikstad-Sarpsborg» er flere mulige alternative plasseringer vurdert. Jernbaneløsningsnettet ønsker å gå videre til neste planfase med to til tre alternativer for hvert område, der Sarpsborg/Fredrikstad anses som ett område. Østfold fylkeskommune har bedt kommunene vurdere alternativene som foreligger og prioritere blant dem. Høringsfristen for kommunene er 24. august 2015. Jernbaneløsningsnettet opplyser at videre planlegging vil inngå som del av Intercity-planleggingen. Det vil i sammenheng med trasésøk for Intercity også være aktuelt å vurdere nye områder, som ikke inngår i rapporten som nå er sendt på høring.

Estimert behov i Sarpsborg/Fredrikstad frem mot 2040

Det er behov for åtte nye hensettingsplasser ved Fredrikstad på kort sikt (innen 2023). I tillegg er det mellom Sarpsborg og Halden behov for 15 nye plasser innen 2030 og ytterligere 10 nye plasser utover 2040. Behovet har sammenheng med ny Intercity-trasé på Østfoldbanen. Det legges til grunn at dobbeltsporet når Fredrikstad i 2024, Sarpsborg i 2026 og Halden i 2030. I rapporten er det vurdert to måter å løse behovet på: enten med en fordeling av hensettingsplassene mellom et mindre anlegg i Fredrikstad og et større anlegg i Sarpsborg, eller med alle hensettingsplasser i et større anlegg i Sarpsborg.

Jernbaneverket opplyser at ett Flirt togsett trenger 135 m lengde spor. Dette tilsvarer ca. 2,5 mål per togsett. For dobbeltsett dobles behovet, som blir ca. 270 m spor og ca. 5 mål. Det vil også være behov for noe areal til bygningsmasse, herunder: oppholdsrom/venterom for lokførere, oppmøtested for vaskepersonale/servicepersonale og teknisk bygg for signalanlegg, transformatorer, teleanlegg eller liknende. Arealbehovet for et felles, større hensettingsanlegg vil være på ca. 67-94 daa.

Det er knyttet arbeidsplasser til et hensettingsanlegg. Jernbaneverket opererer med et anslag på to til tre arbeidsplasser per togsett. Behovet på 23 hensettingsplasser i regionen innen 2030 tilsier 46 til 69 arbeidsplasser.

Arealsøk Sarpsborg/Fredrikstad

I fase 3 ble det satt i gang et arealsøk for å finne aktuelle områder som kan dekke behovet for hensettingsplasser. Det ble holdt et møte 22.10.2014 der Sarpsborg kommune sammen med Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune ble presentert prosjektet og en dialog ble opprettet angående mulige arealer.

Et godt egnet område for Jernbaneverket er i utgangspunktet et område som ligger i nærheten av eksisterende spor, så nært opp til der togdrift starter og slutter som mulig. Samtidig vil Jernbaneverket unngå for høye byggekostnader og ha tilgjengelig arealer for senere utvidelse. Formen på arealene har også noe å si. Jernbaneverket ønsker å minimalisere konflikter med kulturminner, natur, nærmiljø, landbruksjord og by- og tettstedsutvikling.

Konsulentens foreløpige konklusjon

I vedlegg 2.4 «Analyse arealer Fredrikstad-Sarpsborg» er åtte områder omtalt: Lahellestranda, Kjær og Valle i Fredrikstad, samt Greåker industri, Flislageret, Skauløkka (Hafslundskogen), Kroken og Klavestad i Sarpsborg. Konsulentene vurderer det som mest hensiktsmessig å etablere ett felles hensettingsanlegg ved Fredrikstad-Sarpsborg. Tre alternativer anses som de mest egnede: Valle, Skauløkka (Hafslundskogen) og Klavestad. Valle og Klavestad vurderes å imøtekomme Jernbaneverkets behov på en god måte og har lave investeringskostnader, men berører dyrket mark. Skauløkka vurderes også å imøtekomme behovet på en god måte, har lave til middels investeringskostnader, men kan berøre nærmiljøskog og sannsynligvis kulturminner. Valle-området er 94 daa og gir 30 plasser, Skauløkka 71 daa og 32 plasser, og Klavestad 67 daa og 30 plasser. Geografiske sporplaner er tegnet og vist i vedlegg 2.4. Kroken er også vurdert til å være egnet. Konsulentene har vurdert området relativt likt Skauløkka, men med høyere investeringskostnader. Det er ikke tegnet noe geografisk sporplan for Kroken. Flislageret er vurdert som mindre egnet på grunn av størrelsen og formen på området. Kjær, Lahellestranda og Greåker industri er også vurdert som mindre egnet blant annet på grunn av størrelsen på områdene.

Rådmannens vurdering

Den planlagte forbedringen av togtilbudet på Østlandet, inkludert dobbeltspor til Sarpsborg og videre til Halden, er veldig positiv. Det er naturlig at det oppstår et behov for hensettingsplasser for tog. Sarpsborg kommune bør bidra til å finne en løsning som imøtekommer behovet på en god måte. Dette for å bidra til en realisering av nytt dobbeltspor.

Lokalisering av et større anlegg i Sarpsborg vil være arealkrevende. Ifølge de foreløpig geografiske sporplanene vil et slikt anlegg beslaglegge mellom 67 og 94 daa. Det finnes ikke arealer i rimelig avstand fra togstasjonen som ikke berører noen verdier, enten det er bebyggelse og nærmiljø, landbruksjord, naturmangfold, rekreasjon eller kulturlandskap. Samtidig er det et samfunnsbehov for hensettingsplasser som må imøtekommes. Derfor må det søkes etter en plassering som minimaliserer tap av viktige verdier.

Rådmannen er enig i at Greåker industri og Flislageret ikke egner seg for plassering av hensettingsanlegg for tog.

Det er ikke kjent hvor mye støy det vil være i forbindelse med hensetting av persontog og arbeid på verksted. Rådmannen vurderer at hensettingsplasser ikke bør plasseres i nærheten av større boligområder.

Lokalisering innenfor et LNF-område er utfordrende, ikke minst fordi det berører landbruks-, natur- og friluftslivsinteresser. I tillegg til tap av viktige samfunnsverdier, vil det medføre en krevende planleggingsprosess.

Området på Klavestad er et LNF-område som er en del av et sammenhengende, verdifullt kulturlandskap i tillegg til at det er dyrket mark. Rådmannen stiller seg negativ til en plassering av hensettingsanlegg for tog innenfor dette området.

Området på Skauløkka (Hafslundskogen) er også et LNF-område. Det berører 71 daa med produktive skogsarealer av høy og middels bonitet, samt i noen grad fulldyrket jord. Deler av skogarealene er registrert som dyrkbar jord. Et hensettingsanlegg i området vil også være et inngrep i kulturlandskapet, samt påvirke viltinteresser. I tillegg vil anlegget berøre friluftsliv. Slik den geografiske sporplanen er tegnet, går anlegget inn i et område som er hensynssone for friluftsliv i kommuneplanens arealdel 2015-2026. Derfor stiller rådmannen seg negativ til et hensettingsanlegg for tog på Skauløkka.

Området på Kroken, vest for jernbanen og i nærheten av Kampenes industriområde, er vurdert i utredningen likt Skauløkka, men på grunn av høyere investeringskostnader er dette alternativet ikke anbefalt i rapporten. Rådmannen mener at en plassering ved Kroken i utgangspunktet er utfordrende fordi det er et LNF-område. Likevel ville det ha flere fordeler enn en lokalisering ved Skauløkka. Landbruksinteresser ville berøres i mindre grad. Området består av skrin jord, skogen er av lav bonitet og deler av området er uproduktiv skog. I tillegg vil en plassering i nærheten av Kampenes industriområde være et mindre inngrep i kulturlandskapet og friluftslivsinteresser. Det er registrert et villtrekk gjennom det foreslåtte området, slik at man vil måtte sørge for å ikke hindre viltets passering med stengsler som gjerder eller lignende. Hovedgrunnen til at Kroken ikke er anbefalt i rapporten er at det vil kreve høyere investeringskostnader enn Skauløkka. Ellers vurderes områdene tilnærmet likt. Rådmannen mener derimot at Skauløkka vil ha vesentlig større negative konsekvenser for samfunnet. Samtidig er det uklart i rapporten hvor store forskjellene i investeringskostnader faktisk vil være mellom Skauløkka og Kroken, siden de ikke er tallfestet. I konsulentens tekstbeskrivelse av investeringskostnader framgår det at begge områder består av grunn som vil antakelig gi enkle byggeforhold. Begge alternativer krever tilførselsvei og masseforflytning. Forskjellen er at Kroken krever mer masseforflytning og noe sekundær infrastruktur. Rådmannen mener at tap av viktige samfunnsinteresser ved en utbygging på Skauløkka bør veie tyngre enn en begrenset forskjell i investeringskostnader.

Rådmannen har sett på et mulig alternativ som ikke er omtalt i rapporten. Rett øst for Kroken-området, på østsiden av jernbanen, ligger Kampenes/Bredmyra (gnr 1050/189 og 1051/482). Dette er et næringsområde som ble regulert i 1986 til næringsformål. Reguleringsarbeidet ble startet opp igjen seinere, men har stoppet opp for flere år siden. Området består av 108 daa ubebygde areal som er inneklemt mellom jernbanen og eksisterende industriområde på Kampenes. I gjeldende kommuneplanens arealdel har området arealformål framtidig næringsbebyggelse og er avsatt til lettere industri. Lokalisering av et hensettingsanlegg for tog vil være i tråd med kommunens ønske for bruk av området. Planmessig vil det også gjøre den videre planleggingen lettere. Området består i hovedsak av uproduktiv skog, med noe produktiv skog og myr. Det er ukjent hvor dyp myra er. Området har lav landbruksverdi og berører ikke kulturlandskap eller friluftsliv. Det er ikke noe boligområde i nærheten som vil berøres av støy fra anlegget. Området ligger omtrent like langt fra Sarpsborg stasjon som Kroken og Klavestad, noe som gir omtrent like kostnader knyttet til tomtogkjøring som disse to alternativene. Rådmannen vurderer Kampenes/Bredmyra som det beste alternativet i Sarpsborg. Om en plassering av anlegget ikke er aktuell ved Kampenes/Bredmyra, mener rådmannen at området ved Kroken, på vestsiden av jernbanen, kan eventuelt utredes videre.

Oppsummert stiller rådmannen seg negativ til en videre planlegging av et hensettingsanlegg på Klavestad eller Skauløkka. Rådmannen mener at området på Kampenes/Bredmyra er best egnet i Sarpsborg til å plassere hensettingsanlegget, og anbefaler derfor at det tas videre i neste planleggingsfase. Dette fordi det ligger innenfor et eksisterende industriområde og i langt mindre grad berører viktige samfunnsinteresser enn alle andre vurderte alternativer. Området ved Kroken, på vestsiden av jernbanen, vurderes ikke som like egnet, men kan eventuelt vurderes nærmere.

Miljømessige konsekvenser:

Et hensettingsanlegg er nødvendig for å legge til rette for et bedre togtilbud på Østlandet, som bidrar til mindre klimagassutslipp. Et slikt anlegg vil medføre noe støy som følge av togtrafikk, samt at det vil legge beslag på relativt store arealer. Rådmannen mener at lokalisering ved Kampenes/Bredmyra er det alternativet som minimaliserer tap av viktige verdier.

Økonomiske konsekvenser:

Det planlagte anlegget vil ikke få noen direkte økonomiske konsekvenser for Sarpsborg kommune. Plassering av et større hensettingsanlegg med verkstedsfunksjoner vil skape arbeidsplasser – anslagsvis 46 til 69 arbeidsplasser for et anlegg med 23 togsett.

Rådmannens innstilling:

1. Sarpsborg kommune stiller seg negativ til plassering av et hensettingsanlegg for tog på Klavestad eller Skauløkka. Sarpsborg kommune mener at området på Kampenes/Bredmyra, på østsiden av jernbanen, er best egnet i Sarpsborg for hensettingsanlegget, og anbefaler at det vurderes i neste planleggingsfase. Dette fordi det ligger innenfor et eksisterende industriområde og i langt mindre grad berører viktige samfunnsinteresser enn alle andre vurderte alternativer. Området ved Kroken, på vestsiden av jernbanen, vurderes ikke som like egnet, men kan eventuelt vurderes i neste planleggingsfase.
2. Saken oversendes Østfold fylkeskommune som høringsuttalelse fra Sarpsborg kommune.