

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for miljø og plan	09.10.2012	72/12
Formannskapet	10.10.2012	115/12
Kommunestyret	15.10.2012	63/12

Saksbehandler: Kristine Klavina

Arkiv: L12

12/2649

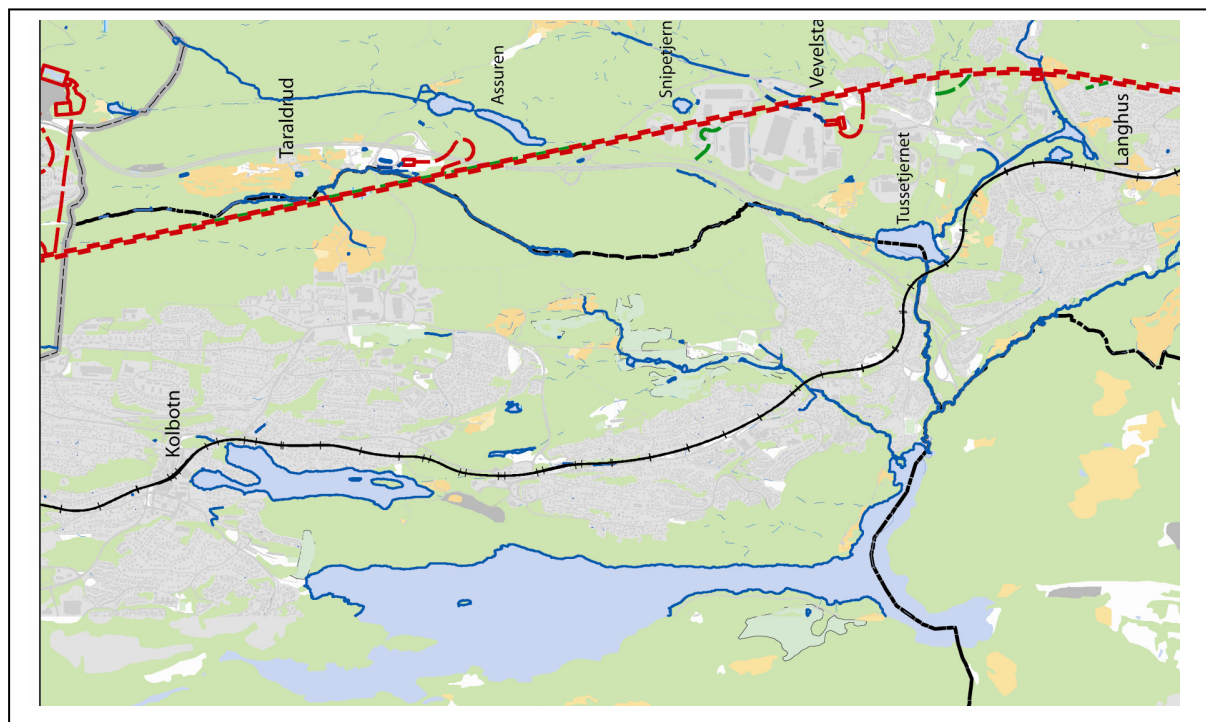
FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR FOLLOBANEN 2. GANGS BEHANDLING

Vedlegg som følger saken:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Plankart | dat. 01.10.2012 |
| 2. Planbestemmelser | dat. 01.10.2012 |
| 3. Planbeskrivelse | dat. 16.05.2012 |
| 4. Innkomne uttalelser ved offentlig ettersyn | |

Vedlegg som ligger i saksmappen

- | | |
|---|--------------------|
| 5. ROS- analyse | datert: 28.11.2011 |
| 6. Miljøprogram, UOS-00-A-36081 | datert: 13.04.2012 |
| 7. TBM kontra D&B, lyd og vibrasjoner, UFB-30-A-32529 | datert: 22.03.2012 |
| 8. Støy i anleggsfasen Ski kommune, UFB-30-A-32523 | datert: 26.03.2012 |
| 9. Teknisk plan, UFB-30-A-31005 | |



Kommunestyrets behandling 15.10.2012:

Repr. Nordberg (H) fremmet følgende endringsforslag, justering av pkt. 3:

Ny godsforbindelse mellom Follobanen og Alnabru Godsterminal (Bryndiagonalen) må gis høy prioritet og realiseres mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Dermed vil mer av godstrafikken kunne overføres til Follobanen, og følgelig legge til rette videre boligfortetting langs Østfoldbanen gjennom hele Oppegård kommune.

Votering:

Innstillingens pkt. 1 og 2 enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering mellom innstillingens pkt. 3 og Nordbergs forslag, ble Nordbergs forslag enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 4 enstemmig vedtatt.

Etter dette lyder Kommunestyrets vedtak slik:

1. Forslag til detaljregulering for Follobanen i Oppegård kommune, datert 01.10.2012, vedtas. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12.
2. Planbestemmelsene skal sikre at anleggstrafikk gjennom kommunen skal unngås. I tillegg frarådes en eventuell utskipping av massene ved Ljansbruket fordi dette er et område med betydelige kultur- og miljøminner og vil komme i konflikt med viktige verne- og friluftsinnteresser i området.
3. Ny godsforbindelse mellom Follobanen og Alnabru Godsterminal (Bryndiagonalen) må gis høy prioritet og realiseres mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Dermed vil mer av godstrafikken kunne overføres til Follobanen, og følgelig legge til rette videre boligfortetting langs Østfoldbanen gjennom hele Oppegård kommune.
4. Når anleggsarbeidene for Follobanen er avsluttet opphører det midlertidige anleggsområdet #30. Det delegeres til rådmannen å fjerne område #30 i plankartet og tilhørende bestemmelse §§3 og 8 fra planregisteret.

Formannskapetets behandling 10.10.2012:

Møteprotokollen fra UMPs behandling av saken ble lagt fram i møtet

Repr. Nordberg (H) tok opp vedtaket fra UMP til nytt pkt 2 og 3 i innstillingen. Opprinnelig pkt. 2 i innstillingen blir nytt pkt. 4

Nytt pkt 2:

Planbestemmelsene skal sikre at anleggstrafikk gjennom kommunen skal unngås. I tillegg frarådes en eventuell utskipping av massene ved Ljansbruket fordi dette er et område med betydelige kultur- og miljøminner og vil komme i konflikt med viktige verne- og friluftsinnteresser i området.

Nytt pkt 3: Nytt Godsspor mellom Follobanen og Alnabru

Nytt godsspor mellom Follobanen og Alnabru Godsterminal må gis høy prioritet og realiseres mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Dermed vil mer av godstrafikken kunne overføres til Follobanen, og følgelig legge til rette for videre boligfortetting langs Østfoldbanen gjennom hele Oppegård kommune.

Repr. Bjørnstad (V) fremmet forslag til en tilleggssetning i pkt. 3:

....bygging av Follobanen. *Bryndiagonalen på Follobanen må realiseres samtidig*

Votering:

Innstillingens pkt 1 enstemmig vedtatt.

Nytt pkt. 2 enstemmig vedtatt.

Nytt pkt. 3 med Bjørnstads tilleggsforslag enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt 2, nå pkt. 4, enstemmig vedtatt.

Etter dette lyder Formannskapetets vedtak slik:

1. Forslag til detaljregulering for Follobanen i Oppegård kommune, datert 01.10.2012, vedtas. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12.
2. Planbestemmelsene skal sikre at anleggstrafikk gjennom kommunen skal unngås. I tillegg frarådes en eventuell utskipping av massene ved Ljansbruket fordi dette er et område med betydelige kultur- og miljøminner og vil komme i konflikt med viktige verne- og friluftsjnteresser i området.
3. Nytt godsspor mellom Follobanen og Alnabru Godsterminal må gis høy prioritet og realiseres mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Bryndiagonalen på Follobanen må realiseres samtidig. Dermed vil mer av godstrafikken kunne overføres til Follobanen, og følgelig legge til rette for videre boligfortetting langs Østfoldbanen gjennom hele Oppegård kommune.
4. Når anleggsarbeidene for Follobanen er avsluttet opphører det midlertidige anleggsområdet #30. Det delegeres til rådmannen å fjerne område #30 i plankartet og tilhørende bestemmelse §§3 og 8 fra planregisteret.

Utvalg for miljø og plans behandling 09.10.2012:

Repr. Kaspersen (H) fremmet forslag til nytt pkt. 2 og 3 i innstillingen.

Opprinnelig pkt. 2 i innstillingen blir nytt pkt. 4:

” Nytt pkt. 2 : Planbestemmelsene skal sikre at anleggstrafikk gjennom kommunen skal unngås. I tillegg frarådes en eventuell utskipping av massene ved Ljansbruket, fordi dette er et område med betydelige kultur- og miljøminner og vil komme i konflikt med viktige verne- og friluftsjnteresser i området.

Nytt pkt. 3: Nytt godsspor mellom Follobanen og Alnabru Godsterminal må gis høy prioritet og realiseres mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Dermed vil mer av godstrafikken overføres til Follobanen, og følgelig legge til rette for videre boligfortetting langs Østfoldbanen gjennom hele Oppegård kommune.”

Innstillingen med Kaspersens tilleggsforslag enstemmig tiltrådt.

Etter dette lyder Utvalg for miljø og plans vedtak slik:

1. Forslag til detaljregulering for Follobanen i Oppegård kommune, datert 01.10.2012, vedtas. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12.
2. Planbestemmelsene skal sikre at anleggstrafikk gjennom kommunen skal unngås. I tillegg frarådes en eventuell utskipping av massene ved Ljansbruket, fordi dette er et

område med betydelige kultur- og miljøminner og vil komme i konflikt med viktige verne- og friluftsinnteresser i området.

3. Nytt godsspor mellom Follobanen og Alnabru Godsterminal må gis høy prioritet og realiseres mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Dermed vil mer av godstrafikken overføres til Follobanen, og følgelig legge til rette for videre boligfortetting langs Østfoldbanen gjennom hele Oppegård kommune.
4. Når anleggsarbeidene for Follobanen er avsluttet opphører det midlertidige anleggsområdet #30. Det delegeres til rådmannen å fjerne område #30 i plankartet og tilhørende bestemmelse §§3 og 8 fra planregisteret.

Under henvisning til nedenstående fremmer rådmannen slik

INNSTILLING:

1. Forslag til detaljregulering for Follobanen i Oppegård kommune, datert 01.10.2012, vedtas. Vedtaket er fattet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-12.
2. Når anleggsarbeidene for Follobanen er avsluttet opphører det midlertidige anleggsområdet #30. Det delegeres til rådmannen å fjerne område #30 i plankartet og tilhørende bestemmelse §§3 og 8 fra planregisteret.

SAKSUTREDNING:

Sammendrag

Follobanen mellom Oslo S og Ski planlegges som en 19 km lang tunnel, med korte dagstrekninger i hver ende. Jernbaneverket har utarbeidet forslag til detaljregulering for de tre berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski.

19.06.2012 vedtok Utvalg for miljø og plan i Oppegård å legge forslag til detaljregulering for Follobanen i Oppegård ut til offentlig ettersyn. Ved høringsfristen er det innkommet 11 uttalelser. De inneholder ingen innsigelser.

Etter det offentlige ettersynet er planbestemmelsene endret på ett punkt, etter anmodning fra Fylkesmannen. En rekkefølgebestemmelse fastsetter at det skal foreligge godkjent plan for anleggstrafikk og massehåndtering før anleggsarbeidene kan starte.

Rådmannen anbefaler at forslaget til detaljregulering for Follobanen i Oppegård kommune vedtas.

Bakgrunn for saken

Follobanen inngår i Nasjonal Transportplan 2010-19. Planlegging og grunnverv skal foregå frem til antatt byggestart i januar 2014. Anlegget skal bygges sammenhengende, og antas å stå ferdig i 2020.

Planprogrammet for detaljreguleringen ble fastsatt av Samferdselsdepartementet 13.09.2010. Her ble det bestemt at Follobanen skal gå i en 19 km lang tunnel med to løp. Sportraseen ble også fastsatt, med unntak av sporløsning i endepunktene Oslo og Ski.

Konsekvensutredning for Follobanen ble godkjent av Samferdselsdepartementet 01.03.2012.

Der framgår bl.a. at Follobanen i liten grad kan benyttes til godstrafikk fordi sporet ender inne på Oslo S. Skal Follobanen bli bedre egnet til å ta godstrafikk trengs et nytt godsspor mellom Follobanen og Alnabru godsterminal (tidligere kalt Bryndiagonalen). Avgreningen for et slikt godsspor fra Follobanen er innarbeidet i detaljreguleringen for Oslo kommune. Resten av godssporet vil bli planlagt i et eget prosjekt.

Jernbaneløst varslet oppstart av reguleringsplanarbeid i Oppegård kommune 01.02.2012, og sendte inn forslag til detaljregulering for Oppegård 16.05.2012. UMP vedtok å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn 19.06.2012.

Ski kommune la planforslaget for sin del av strekningen ut til offentlig ettersyn 22.06.2012. Oslo kommune la planforslaget for sin del av strekningen ut til offentlig ettersyn 06.08.2012.

Planforslaget

I Oppegård kommune skal banen bygges som tunnel 65 - 125 meter under bakken. Tunnelen bygges under Grønliåsen, videre sydover mot Snipetjern og Taraldrudveien i syd. Det bygges to separate tunnellop med opptil 60 m avstand mellom løpene.

Detaljreguleringen inneholder to plankart. Det største viser tunnellopene med sikkerhetssone under bakken, det minste viser en liten del av et tverrslag som skal ligge i Taraldrudkrysset på E6. Resten av tverrslaget med tilhørende rigg- og anleggsområde ligger i Ski kommune.

Det finnes to alternative drivemetoder for tunnel, konvensjonell sprenging og tunnelboremaskin-TBM. Ved valg av TBM som drivemethode vil tverrslaget og riggområdet ved Taraldrud sannsynligvis ikke bli benyttet. Valg av drivemethode avgjøres på et senere tidspunkt, i forbindelse med detaljprosjekteringen eller etter en anbudsprosess.

Av planbeskrivelsen fremgår at Follobanen kan ta regiontog, fjerntog og noen godstog. Da vil lydnivået langs Østfoldbanen senkes med 1 dB på døgnbasis, slik at antallet boliger som ligger i rød eller gul lydsoner langs hele strekningen reduseres fra 10000-12000 til 9000-10000. Bygges det en ny godsforbindelse mellom Follobanen og Alnabru godsterminal vil støynivået senkes ytterligere 4 dB, slik at 5000-6000 blir liggende i rød eller gul lydsoner. (Sone hvor det bør legges restriksjoner på nybygging). Planbeskrivelsen gir detaljer om planforslaget i Oppegård kommune, se vedlegg 1 s. 25-38.

Innkomne merknader

Ved offentlig ettersyn er det kommet inn 11 høringsuttalelser. 4 av disse kommer fra offentlige etater, de øvrige 7 fra lag og organisasjoner.

Offentlige myndigheter

Fylkesmannen i Oslo og Akershus – dok. 12/361 – 20

Tunnellarbeidene ved Follobanen vil skape store masseoverskudd. Fylkesmannen er bekymret for hvordan massene skal håndteres, både i forhold til trafikk og i forhold til naturmiljøet på eventuelle deponisteder. Drivemethode og plan for massehåndtering burde vært klarlagt før det offentlige ettersynet. Fylkesmannen ber om at bestemmelsen knyttet til massehåndtering

endres slik at den blir likelydende med tilsvarende bestemmelse som innføres i Ski. Fylkesmannen minner videre om at det er kommet ny støyveileder T-1442(2012) som gjør at henvisningen i planbestemmelsen bør presiseres.

Akershus fylkeskommune – dok. 12/361 – 21

Fylkesrådmannen mener en rask utbygging av ny godsforbindelse til Alnabru er svært viktig for trafikkavviklingen og opplevelsen av støy langs Østfoldbanen, og viser til fylkesutvalgets vedtak 09.06.11 om konsekvensutredning av Follobanen:

”Akershus fylkeskommune er bekymret for de miljømessige konsekvensene ved en sterk økning av godstransporten på dagens Østfoldbane i påvente av Bryndiagonalen. Det er derfor viktig at Bryndiagonalen bygges ut så raskt som mulig for å sikre en fullverdig jernbanetilknytning mellom Østfoldbanen og Follobanen til Alnabru Godsterminal. Det vil også sikre et mer robust jernbanesystem i det svært trafikkbelastede Oslo S området. Bryndiagonalen vil dessuten kunne brukes som forbikjøringsspor for både gods- og persontog for trafkk til Alnabru godsterminal og Gardermoen flyplass utenom Oslo S, dersom det eventuelt skulle oppstå problemer”.

Fylkesrådmannen viser også til fylkesutvalgets vedtak 27.08.12 om masseforvaltning:

”Fylkesutvalget mener det er uheldig at valg av drivemetode for tunnel ikke er ferdig utredet ved offentlig ettersyn av planforslaget. På bakgrunn av den informasjonen om masseforvaltning og transportbehov som har kommet frem så langt mener fylkesutvalget at tunnelboremaskin variant 4 bør utredes nærmere, samt at miljø og trafiksikkerhetsmessige konsekvenser blir nærmere redegjort for i det videre planarbeidet og tillagt stor vekt ved valg av drivemetode. Fylkesutvalget forutsetter at Akershus fylkeskommune gis mulighet til uttalelse når valg av drivemetode er ferdig utredet.”

Drikkevanskilden Gjersjøen har i dag god økologisk status i hht klassifiseringsystemet i EUs vanndirektiv. Videre oppfølging, bl.a. gjennom PURAs arbeid med å innfri kvalitetsmålene, skal sikre god økologisk og kjemisk vannkvalitet. Fylkesrådmannen finner det positivt at det legges opp til ansvarliggjøring i alle ledd gjennom krav om detaljert miljøoppfølgingsprogram, og understreker viktigheten av en nøye gjennomarbeidet plan for hvordan arbeidet med planlegging, etablering og drift av Follobanen ikke skal forringe vannkvaliteten i området.

Statens vegvesen – dok. 12/361 - 27

Statens vegvesen har ingen merknader til planforslaget for Oppegård kommune. Vegvesenet viser til høringsuttalelsen som er avgitt til Ski kommune. Den inneholder generelle synspunkter vedrørende drivemetode og massetransport for hele banestrekningen. Vegvesenet beklager at massedeponier og transport ikke er ferdig avklart, og peker på konsekvenser dette kan ha for lokalveiene i nærområdene. Særskilte trafiksikkerhetstiltak på vegnettet er heller ikke utredet og avklart. Vegvesenet ber om at driftsalternativet Tunnelboremaskin variant 4 utredes nærmere. Det er et alternativ som er mindre belyst enn andre aktuelle alternativ, men som sparer nærmiljøet langs Vevelstadveien og Langhusveien for transport. (4 boremaskiner starter ved Åsland, to går nordover og to sørover. Massene tas ut ved Åsland pukkverk.)

Oslo kommune byrådsavdeling for byutvikling – dok. 12/361 – 25

Oslo kommune slutter seg til Oppegård kommunes vurdering av de betydelige positive samfunnmessige konsekvenser Follobanen vil medføre. Oslo kommune slutter seg også til Oppegård kommunes vurdering av behovet for realisering av ny godsforbindelse til Alnabru mest mulig samtidig med bygging av Follobanen. Dette vil redusere fremtidige støyp problemer langs hele Østfoldbanen, og da særlig nattestid.

Lag og organisasjoner*TenkGrønnBane2025 – dok. 12/361 – 14*

Dagens planprosesser for Follobanen (Europa-banen) og Ski stasjon bør stoppes umiddelbart. Samferdselsdepartementet bør gi et nytt mandat for en helt ny planprosess. En prosjektorganisasjon bør se Follobanen og ny Ski stasjon som ledd i en fremtidsrettet jernbane for høyhastighetstog i retning både Gøteborg og Stockholm. Nye spor bør bygges som flerbruksbane for både lokal- regional-, langdistanse-, Inter City- og godstog. Utredninger fra Deutsche Bahn (rapport 30.04.12) viser løsninger som kunne gi banen 7 tunneller av varierende lengde istedenfor en lang, ny Kolbotn stasjon, raskere planlegging og gjennomføring og betydelig reduserte kostnader. Dette ville gitt regionforstørring og bedre avlastning av byene.

Jernbanen bør bli ryggraden i et multimodalt og miljømessig bærekraftig system for transport, med gode terminaler for omlasting og omstigning mellom de 4 store transportformene (bil/tog/skip/fly). Det må legges til rette for et konkurransesterkt næringsliv og et fleksibelt arbeidsmarked i hele landet.

Gjersjøelva natur- og kulturpark – dok. 12/361 – 15a

Follobanen ønskes velkommen raskest mulig, det er gjort et grundig forarbeid til nå. Ljansbruket er nevnt som mulig sted for utskipping av masser. Dette er det mest verneverdige området langs hele Bunnefjorden, med rester etter Ljansbrukets storhetstid som det nå arbeides med å synliggjøre og restaurere. Gjersjøelva er full av kulturminner. En løsning med utskipping av masser her må på det sterkeste frarådes. Dette vil ødelegge det positive arbeidet som pågår i området.

Forum for natur- og friluftsliv i Oppegård(FNF) – dok. 12/361 – 15b

FNF ønsker Follobanen på plass, og gir honør for forhåndsarbeidet som er utført. Bryndiagonalen må bygges samtidig med Follobanen, slik at mengden støyende godstog kan reduseres. Forurensing av drikkevannskilden Gjersjøen må utelukkes, og det må sikres at småvannene Snipa og Grytetjern ikke vil lekke inn i tunnelsystemet. Det knytter seg en rekke interesser til Ljansbruket og Gjersjøelvas utløp. Eventuell utskipping av masser ved Ljansbruket vil komme i sterk konflikt med verne- og friluftslivinteressene i området, og må på det sterkeste frarådes.

Naturvernforbundet i Oppegård – dok. 12/361 – 22

NiO er generelt tilfreds med planforslaget. Målet om å øke godstransporten på jernbane gjør det nødvendig at godsforbindelsen mellom Follobanen og Alnabru godsterminal står ferdig sammen med Follobanen. NiO savner klarhet i hva slags planer det er for godstrafikken når Follobanen står ferdig. Vil alt gods kunne gå på Follobanen i 2020 forutsatt at godsforbindelsen til Alnabru står klar?

NiO mener det er helt uaktuelt å ha godstrafikk på Østfoldbanen om natten. Det må avklares når godstrafikk må bruke Østfoldbanen på dagtid, og mengden godstrafikk som må påregnes i 2030 eller 2040. De reisende på Østfoldbanen er forespeilet hyppigere togavganger når Follobanen står ferdig. Når antas det at godstog og/eller persontog må begrenses pga. manglende linjekapasitet ?

PURA vannområde Follo/Oslo – dok. 12/361 – 23

Pura-prosjektets mål er å sikre god kjemisk og tilnærmet naturlig økologisk vanntilstand i Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget. Trasevalget for Follobanen berører ikke vannforekomster i PURAs område direkte, men utslipp i nabokommuner vil kunne gi indirekte virkninger.

Til tunneldriving trengs drivevann. PURA forutsetter at tiltakshaver utarbeider en detaljert spesifisering av drivevannets kjemiske sammensetning, maksimal vannmengde, tiltak som skal forhindre lekkasje av drivevann fra ledninger, og tiltak som skal forhindre partikler i drivevannet. Oppegård kommune har mottatt en henvendelse fra Vianova 20.06.12 om mulighet for påkobling av anleggsdrivevann til det kommunale ledningsnettet. PURA fraråder slik påkobling fordi det kan føre til utslipp til Kolbotnvann som har dårlig økologisk tilstand.

Drikkevannskilden Gjersjøen har spesiell verdi i PURAs vannområde. Det forutsettes at utslipp fra anleggs- og driftsfasen ikke skal påvirke innsjøen. Miljø-ROS-analysen som skal utarbeides når konkret gjennomføringsmetode er valgt må ha ivareta vannmiljøet. Jernbaneverkets program for vannprøvetaking bør samordnes med PURAs og Oppegård kommunes prøvetakinger, og undersøkelsene må starte tidlig slik at før-tilstanden blir best mulig dokumentert.

Det er positivt at det utarbeides et helhetlig miljøbudsjett og et detaljert miljøoppfølgingsprogram som plasserer ansvar for tiltakene i anleggsfasen. PURA vil understreke viktigheten av en nøye gjennomarbeidet plan for å hindre at vannkvaliteten i traseområdet for Follobanen ikke forringes.

Trollåsen Grendelag – dok. 12/ 361 – 17

Anleggsarbeidene vil pågå i mange år. Grendelaget er bekymret for negative konsekvenser i anleggsperioden, og mener disse burde vært bedre utredet. Anleggstrafikk og massetransport skal følge overordnet vegnett. Det er nettopp dette vegnettet som innbyggerne bruker til arbeidsreiser med bil og buss. Det vil også kunne bli driftsstans for lokaltog i perioder med omkoblinger. Transportanalyser må utarbeides, og de må vise forventet reisetid med buss på E18 til oslo S i den mest belastede perioden for anlegget. Det er en stor svakhet ved planleggingen at massehåndtering ikke er utredet. Det fryktes massetransport gjennom Oppegård. Når detaljreguleringplan for massedeponering skal varsles forventes det at

Oppegård kommune er opptatt av konsekvensene for beboerne i form av støy, støv og trafikale konsekvenser.

Rådmannens kommentar til merknadene

Det finnes ingen innsigelser til planforslaget. Forslaget kan derfor tas opp til sluttbehandling og vedtas som rettskraftig detaljregulering av Oppegård kommune.

Rådmannen deler merknadshavernes bekymring for manglende avklaringer vedrørende massetransport, massedeponering og drivemetode. Dette er svært vesentlige forhold som burde vært utredet og avklart i reguleringsprosessen. Etter det offentlige ettersynet er det innført en ny planbestemmelse for å avbøte denne usikkerheten. I planbestemmelsene § 9.1 kreves en plan for anleggstrafikk og massehåndtering som skal være godkjent før anleggsarbeidene kan starte. Anleggsplanen skal forelegges kommunen, og godkjennes av veimyndigheten og Fylkesmannen. Med dette har kommunene Ski og Oppegård fått likelydende krav til anleggsplanlegging før byggestart, etter initiativ fra Fylkesmannen. Rådmannen vil legge til at Oppegård kommune ikke har områder som kan egne seg for massedeponering, bl.a. fordi faren for avrenning til viktige vannkilder og Bunnefjorden er for stor.

Det framkommer bekymring for at anleggstrafikk kan komme til å kjøre gjennom boligbebyggelsen. Planbestemmelse §8.5 skal hindre anleggstrafikk i bebyggelsen. I bestemmelsen fastslås at anleggstrafikk til og fra et eventuelt massedeponi i Taraldrudkrysset skal skje via E6 (og ikke via Taraldrudveien).

Det framkommer også bekymring for eventuell utskipping av masse via den nedlagte tømmerterminalen nederst i Gjersjøelva. Forslaget til reguleringsplan inneholder ingen mulighet for bygging av utskipingsanlegg her. Det gamle kaiområdet ligger utenfor plangrensen, og er regulert som friområde. Skal det fremmes forslag om en utskippingsterminal her skal det i henhold til plan- og bygningsloven skje gjennom en helt ny reguleringsprosess.

En rekke merknadshavere påpeker at ny godsforbindelse mellom Follobanen og Alnabru godsterminal må bygges mest mulig parallelt med Follobanen, slik at det blir mulig å kjøre gods på Follobanen. Rådmannen er enig, og vil understreke at løsning av støyproblemene langs Østfoldbanen må få høyeste prioritet. Av planbeskrivelsen framgår at bygging av Follobanen vil føre til støyreduksjon på Østfoldbanen. Lykkes staten i å oppfylle det nasjonale målet om mer gods fra vei til bane kan realiteten bli en annen. Follobanen vil, slik den planlegges i dag, ikke kunne ta unna økte godsmengder. Resultatet kan bli økt godstrafikk og økt støy langs Østfoldbanen. Dette temaet bør følges nøye opp av Oppegård kommune i tiden framover.

Konklusjon

Oppegård kommune ønsker Follobanen bygget så raskt som mulig. Kombinert med en ny og mer tilgjengelig Kolbotn stasjon vil togstrekningen Oslo – Ski få et etterlengtet og helt nødvendig løft.

Rådmannen mener utredningene som trengs for å gjennomføre et så omfattende tiltak som Follobanen burde vært kommet lenger, og innarbeidet i planforslaget. Innføring av krav til

godkjent plan for anleggstrafikk og massehåndtering før byggestart avbøter i noen grad dette problemet.

Rådmannen anbefaler at forslaget til detaljregulering vedtas.

Harald Toft
Rådmann

Nina Ødegaard
Kommunalsjef

Rett utskrift:

Oversendes saksbehandler for videre behandling