



Fordelt til: (29.6.92)

YP

POL

Hagland

Rønseth

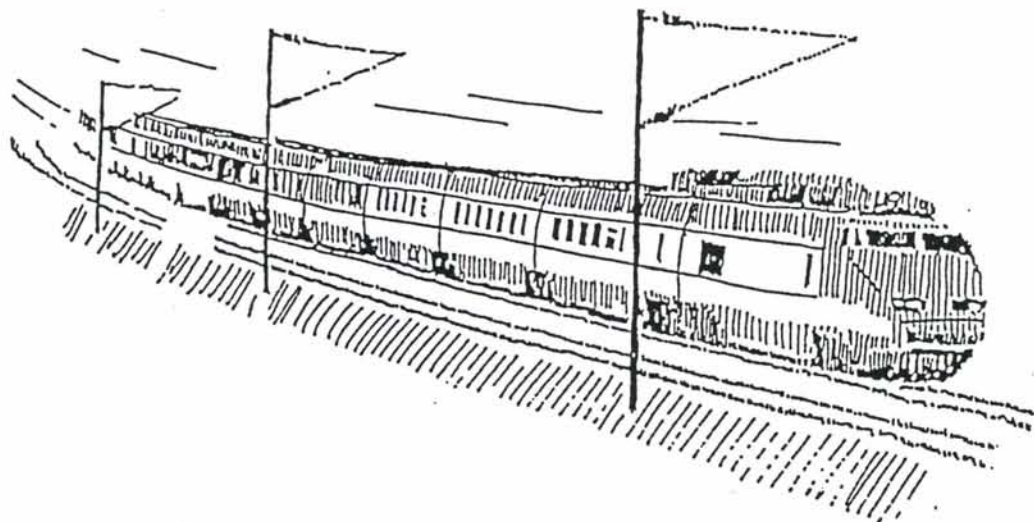
JEJ

O.K. Karlsen

Strøm

C.J. Bokke (pr. post)

I. Lundin (lev. i møte)



**KONSEKVENsutredningsprogram etter  
PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33 :  
UTTALELSER TIL PROGRAM FOR FASE II FOR DELSTREKNINGENE  
Oslo S - Ski - Sandbukta - Dilling - Råde og Skjeberg - Halden  
PROSJEKTRÅDETS MERKNADER OG INNSTILLING**

17.juni 1992

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET  
OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)**

NSB Hovedkontoret  
Oslo

Eks. 1

625.111(18). (B. f. d.)

# INNHold

	Side
<b>INNLEDNING</b>	<b>5</b>
<b>MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER</b>	<b>7</b>
<b>A STATLIGE ORGANER</b>	<b>7</b>
Direktoratet for Naturforvaltning	7
Forsvarets Bygningstjeneste	7
Fylkeslandbrukskontoret i Østfold	7
Fylkesmannen i Østfold, Miljøavdelingen	7
Kommunaldepartementet	8
Næringsdepartementet	8
Statens Vegvesen Oslo	8
Statens Vegvesen Østfold	8
Statens Forurensningstilsyn	8
<b>B FYLKESKOMMUNALE ORGANER</b>	<b>9</b>
Østfold Fylkeskommune, Nærings- og ressursavdelingen	9
<b>C KOMMUNER</b>	<b>10</b>
Frogn kommune	10
Moss kommune	10
Rygge kommune	10
Sarpsborg kommune	10
<b>D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE</b>	<b>11</b>
Gunnar Fosby, Berg i Østfold	11
Landsutvalget for jernbane	11
Rygge Grunneierlag v/adv. Lolland	11
Terje Andersen, Oslo	12
<b>SAMMENDRAG / INNSTILLING</b>	<b>13</b>

VEDLEGG: Innkomne uttalelser





## INNLEDNING

NSBs melding vedrørende Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø ble offentlig hørt i perioden 1. oktober - 2. desember 1991. Programmet for "grovmasket" konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens § 33, fase I, ble etter de innkomne merknadene, samt kontaktmøter med Miljøverndepartementet, endret noe og lagt ut til orientering, samtidig som program for "fimasket" konsekvensutredning for en del av parsellene ble lagt ut til høring i perioden 30.03. - 11.05.1992.

Programmet omfatter følgende parseller:

- Oslo S - Ski
- Sandbukta - Dilling
- Dilling - Råde
- Skjeberg - Halden

Foreliggende notat er en stikkordmessig gjennomgang av de innkomne merknadene til fase II - programmet for fase II. Merknadene er redigert i følgende rekkefølge:

- A STATLIGE ORGANER
- B FYLKESKOMMUNALE ORGANER
- C KOMMUNER
- D ORGANISASJONER, FORENMINGER OG ANDRE PRIVATE

Videre er det med *kursiv* gitt NSBs foreløpige kommentarer til hver enkelt uttalelse. Hensikten med sammenstillingen er, at den skal danne grunnlag for NSB Banedivisjonen, som fra Samferdselsdepartementet er delegert myndighet til å treffe avgjørelser i slike saker, å avgjøre - i samråd med Miljøverndepartementet - om og i hvilken grad uttalelsene skal føre til endringer i det foreslåtte utredningsprogram for fase II for de delstrekningene dette gjelder.

Uttalelsene er som helhet gjengitt i bilaget.



## MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER

### A STATLIGE ORGANER

- \* **Direktoratet for Naturforvaltning** (Ref.:4440/92-723, brev av 18.05.92)

Programmet er mangelfullt når det gjelder planer for disponering av overskuddsmasser. For øvrig legger programmet grunnlag for en tilfredsstillende konsekvensutredning av tiltakets virkninger på naturmiljø, landskap og friluftsliv.

*NSBs merknader:*

*Programmet vil bli supplert med hensyn til massedisponering.*

- \* **Forsvarets bygningstjeneste** (Ref.:6485/92/B/FBT, brev av 19.05.92)

Forsvaret er ikke nevnt i programmet. Ellers ingen merknader, utover forutsetningen om å bli en sentral høringsinstans når planer på mer detaljert nivå legges ut til høring.

*NSBs merknader:*

*Forsvaret vil få alle planer vedrørende utbyggingen til høring.*

- \* **Fylkeslandbrukskontoret i Østfold** (Ref.:A-474.2, brev av 11.05.92)

Savner orientering om pågående planarbeider på kommunedelplan-/reguleringsplannivå. Forutsetter at fase I senest blir ferdigstillet samtidig med fase II.

*NSBs kommentarer:*

*Det vises til senere avholdte møter.*

*Fase I i konsekvensutredningen kan først legges ut til høring etter at NSBs styre har godkjent sin interne planutredning. Avgjørelsen om Plan og bygningslovens krav om konsekvensutredning er oppfylt vil først tas når fase II er gjennomført. For de pågående fase II-prosjektene vil det ideelt sett være mulig å legge ut konsekvensutredningen til høring samtidig med fase I. Kommunale vedtak vedr. kommunedelplan-/reguleringsplan kan imidlertid først gjøres etter at fase I er vedtatt sentralt.*

- \* **Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernavdelingen** (Ref.:1248/92 ER/-, brev av 13.05.92)

Programmet vil på en tilfredsstillende måte beskrive/vurdere tiltakets virkninger på naturressurser, miljø og friluftsliv. Forutsetter at den brede og gode kontakten fra tidligere i prosjektet fortsetter.

- \* **Kommunaldepartementet** (Ref.:91/5724 U HIB, brev av 02.06.92)

Ingen merknader.

- \* **Næringsdepartementet** (Ref.:ND 91/3332-5 P TI, brev av 08.05.92)

Departementets interesser er i hovedsak knyttet til tema "Næringsliv og sysselsetting". Enig i at det ikke er nødvendig med utdypinger i fase II, men ønsker for fase I en utvidelse til også å omfatte nasjonalt nivå mht leveransemuligheter.

*NSBs merknader:*

*Dette er forutsatt. Jfr. programmet side 19, Punkt 7.2, første strekpunkt.*

- \* **Statens vegvesen, Oslo** (Ref.:846, brev av 06.05.92)

Viser til uttalelse til meldingen.

Vegvesenet starter nå en utredning om transportsystemet inn til Oslo fra sør. Vurderte i denne sammenheng en eventuell samkjøring av prosjektene. Dette syn har vegvesenet nå forlatt.

*NSBs kommentar:*

*Uttalelsen tas til etterretning.*

- \* **Statens vegvesen, Østfold** (Ref.:89/1924-, brev av 08.05.92)

Utredningsprogram og fremdriftsplan er for vegvesenets del beskrevet tilfredsstillende.

- \* **Statens forurensningstilsyn** (Ref.:91/12105-3 AP 683.033/9, brev av 11.05.92)

Støyvurderinger må gjøres for andre kategorier enn boliger, f.eks. friluftsområder, fritidsbebyggelse, skoler osv.

*NSBs merknader:*

*Da støykoter på vanlig måte vil bli utlagt på kart er en slik vurdering mulig og vil bli fulgt opp der dette er relevant.*

**B FYLKESKOMMUNALE ORGANER**

- \* **Østfold fylkeskommune, Nærings- og ressursavdelingen**  
(Ref.:91/05071 MT 841, brev av 11.05.92)

De enkelte kommunedelplaner/reguleringsplaner vil kunne reise spesielle problemstillinger som må kunne løses uavhengig av et konsekvensutredningsprogram. Programmet må derfor ansees som et minimumsprogram.

Det kan bli nødvendig å gå lenger ned i kartmålestokker enn det som er beskrevet.

Byanalyser sees på som positivt og nyttig. Forutsetter samarbeid med kommune.

Utredningen må ta opp problemer med tunnelmasser.

Oppfatter framdriftsplanen som veiledende.

*NSBs kommentar:*

*Programmet vil bli supplert mht massedisponering fra større tunneler.*

*NSB er klar over at framdriftsplanen er knapp med hensyn til den lokale prosess. Planen er satt opp utifra ideelle mål og må justeres løpende ved behov.*



**C KOMMUNER**

- \* **Frogn kommune** (Ref.:91/002349/007/KS, brev av 07.05.92)

Ingen merknader.

- \* **Moss kommune** (Ref.: Formannskapsvedtak av 14.05.92, sak 137/92)

"Ved valg av utbyggingsalternativ for linjeføring og stasjonsløsning i Moss for høyhastighetstog må det legges avgjørende vekt på bysamfunnets utviklingsmuligheter slik de vurderes lokalt".

*NSBs kommentarer:*

*Vedtaket tas til etterretning. Det vises samtidig til kommunens påvirkningsmuligheter gjennom det nylig oppstartete samarbeide vedr. trasé gjennom Moss.*

- \* **Rygge kommune** (Ref.:DW/DW, brev av 23.04.92)

Noe i tvil om fremdriften kan holdes.

Uttrykker tilfredshet over bruk av det nordiske prosjektet: "Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen".

*NSBs merknader:*

*Uttalelsen tas til etterretning.*

- \* **Sarpsborg kommune** (Ref.:Bygningsrådsvedtak av 25.05.92, sak 92/00034)

Ingen innvendinger. Forutsetter aktiv deltakelse i videre prosess.

**D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE****\* Gunnar Fosby, Berg i Østfold (Ref.: brev av 04.05.92)**

Fosby er grunneier og berøres av utbyggingen. Han gir diverse opplysninger vedr. konflikter.

*NSBs merknader:*

*Baneregion Øst vil ved den videre planlegging ta kontakt med jordbruksmyndigheter og grunneierlag for å søke å minimalisere konflikter.*

**\* Landsutvalget for jernbane (Ref.: brev av 07.05.92)**

Vedr. traséene:

- Merkostnader ved å velge dyre løsninger i Moss bør bæres av Moss kommune.
- IC-tog bør få stopp i Skjeberg.

Vedr. konsekvenser for miljø og landskap:

- Viktig å vurdere støykonsekvenser for bebyggelsen.
- Viktig å la fagfolk foreta registreringer av fornminner tidlig i prosessen.
- Det bør vurderes å foreta vegtasjonskartlegging i f.eks. Skjebergområdet.

*NSBs merknader:*

*I utgangspunktet er det ikke tatt stilling til stopp for IC-tog i Skjeberg. Dersom markedssituasjonen senere skulle tilsi at dette er en aktuell stopp, vil NSB selvsagt revurdere standpunktet.*

*De påpekte viktige punkter er dekket av programmet. Eventuelle registreringer utover de angitt vil bli vurdert sammen med fagmyndighetene.*

**\* Rygge Grunneierlag v/adv. K. Lolland (Ref.: kl/jt, brev av 15.05.92)**

Det påpekes en rekke forhold av interesse ved den videre planlegging.

*NSBs merknader:*

*Baneregion Øst vil ved den videre planlegging fortsatt holde kontakt med jordbruksmyndigheter og grunneierlag for å søke å minimalisere konflikter.*

\* **Terje Andersen, Oslo (Ref.: Brev av 24.05.92)**

Punkter fra brevet:

- Tror dette er et meget marginalt infrastrukturprosjekt både med hensyn til bedriftsøkonomi og samfunnsøkonomi.
- Det er viktig å få til maksimal kjøretidsreduksjon til Gøteborg ved minst mulig investeringskostnader.
- Hovedflyplass på Hobøl vil forbedre økonomien i prosjektet.
- Skissering av alternativer.
- Noen kommentarer/synspunkter til enkeltpunkter i utredningsprogrammet.

*NSBs merknader:*

*Andersens kommentarer er i det vesentligste rettet mot forhold som ble offentlig hørt gjennom utleggelsen av MELDINGEN. Når det gjelder synspunktene vedrørende utredningsprogrammet, er disse etter NSBs mening tilgodesett gjennom utredningsprogrammet for de to fasene tilsammen.*

*De framførte synspunkter tas til etterretning.*



## SAMMENDRAG / INNSTILLING

Prosjektrådets oppsummering og innstilling til Banedivisjonen:

*De innkomne kommentarer til konsekvensutredningens fase II er relativt få. Som kommentarene til selve meldingen er uttalelsene stort sett positive. De fleste påpekte forhold er stort sett en gjentakelse av behov for vurderinger beskrevet i programmet.*

*NSB finner ingen grunn til å endre på programmet for konsekvensutredningsfase II, beskrevet i høringsutkast av 30.03.92, men med følgende unntak:*

*Vedrørende disponering av overskuddsmasser fra tunneler:*

*Under kapittel 5 "TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ", avsnitt 5.4 "LANDSKAP OG KULTURMILJØ" - fase II, gjøres følgende tilføyelse:*

\* **Masseuttak**

*På delstrekninger, der normal masseballanse pga lengre tunnelstrekninger ikke kan oppnås, skal det redgjøres nærmere for virkninger av foreløpig eller permanent lagring/disponering av massene. Herunder skal også redegjøres for virkningene av transport av masser i anleggsperioden.*



**VEDLEGG :**  
Innkomne uttalelser



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING  
Tungasletta 2 - 7005 Trondheim  
Telefon: 07 - 580500 - Telefax 07 - 915433

17

Saksbehandler  
Norunn Sæther  
07-580588

Deres ref.  
90/2377,513

Vår ref.  
4440/92-723

Dato.  
18.5.92

NSB Hovedkontoret  
Avd. for strategi og miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 Oslo

NSB Hovedktr.		Kass.kode
21 MAI 1992		
Sak/Doknr.	90/2377/115	
Arkivbet.	513	

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ  
UTREDNINGSPROGRAM FOR FASE II**

Det vises til Deres brev av 30.mars 1992 vedr. forslag til utredningsprogram for fase II, finmasket konsekvensutredning.

DN mener innholdet i utredningsprogrammet for fase II av høyhastighetsprosjektet er mangelfullt når det gjelder planer for deponering av overskuddsmasse. Det er planlagt å legge en stor del av trasèene i tunnel, og konsekvensutredningen må derfor inneholde planer for bruk eller deponering av tunnelmasse.

Med dette tillegget i programmet mener DN forslaget til utredningsprogram legger grunnlag for en tilfredsstillende konsekvensutredning av tiltakets virkninger på naturmiljø, landskap og friluftsliv.

DN forutsetter at miljøvernavdelingene i de berørte fylkene fortsatt medvirker i det videre arbeidet med prosjektet.

Med hilsen

*Eli Moen*

Eli Moen  
Avdelingsdirektor

*Morten Welland*  
for Reidar Dahl

Kopi til:

MD, NK-avd.  
MD, Planavd.  
MD, LI-avd.  
MD, Vannavd.  
Fylkesmannen i Akershus  
Fylkesmannen i Østfold  
RA  
SFT



# FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Oslo mil/Akershus  
0015 OSLO 1

Telefon (02) 40 30 30  
Telefax (02) 40 31 76

16

NSB Hovedktr.	Kass.kode
21 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	116
Arkivbet.	

Vår referanse  
6485/92/B/FBT I/IEV/IEV/850

Dato 19 MAI 1992

Tidligere referanse

- a. NSB Hovedkontor 30 mar 92/90/2377,512
- b. Forsvarsdepartementet 22 apr 92/003359-9

— NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo

Gjenpart  
Forsvarsdepartementet  
Forsvarets overkommando  
FBT avd Viken

## HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO -KORNSJØ KONSEKVENsutredningsprogram ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP VII-a - REVIDERT PROGRAM FOR FASE I OG FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II

1. Forsvarets bygningstjeneste viser til Norges Statsbaners brev til Forsvarsdepartementet, ref a, oversendt FBT fra FD ved ref b.
2. Konsekvensutredningsprogrammet er drøftet med Forsvarets overkommando. Forsvaret er ikke nevnt i utredningsprogrammet. Det er, utfra detaljeringsnivået, ikke mulig å bedømme i hvilken grad Forsvarets interesser blir berørt, bortsett fra traseens nærhet til Rygge hovedflystasjon.
3. Forsvaret har ingen anmerkninger til konsekvensutredningsprogrammet, fase II. Det forutsettes at Forsvaret blir en sentral høringsinstans i det videre planleggingsarbeidet, når planer på et mer detaljert nivå legges ut til høring.

Etter fullmakt

*R. Høydahl*  
Reidar Høydahl  
Sjefingeniør  
Sjef bygg- og anleggsavd

*Øyvind Løkke*  
Øyvind Løkke  
Overarkitekt  
Fung sjef reguleringsktr

Saksbeh: Ark I E Vamnes  
Tlf (02)403909





# FYLKESLANDBRUKSKONTORET I ØSTFOLD

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kon.
12 MAI 1992	
Sak/Doknr. .... 167	
Arkivbet.	

SM  
PEP  
[Signature]

Kopi til Brø  
+ JED

Deres ref:  
90/2377,512

Vår ref:  
A-474.2

Vår dato:  
11.05.92

Arkiv:  
f.e

## HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVEN PARAGRAF 33, REVIDERT PROGRAM FOR FASE I, OG FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II - HØRINGSUTTALELSE.

Brø's  
svar!

Vi viser til Deres brev av 30.03.92. Fylkeslandbrukskontoret har gjennomgått ovennevnte konsekvensutredningsprogram og har ingen spesielle kommentarer til selve meldingen. Vi savner imidlertid å bli holdt orientert om planarbeidet på de delstrekningene hvor reguleringsarbeider og utredninger med sikte på kommunedelplaner pågår.

late  
2.05.92

Vi vil selv ta kontakt for å få en redegjørelse for arbeidet, men i henhold til plan- og bygningslovens § 16 burde utrederne selv gjøre dette. Fylkeslandbrukskontoret vil sette stor pris på om et slikt initiativ blir tatt raskt.

fase I  
i Øst  
-81

Meldingen angir at konsekvensutredningen for fase I er utsatt, men sier ikke når denne vil være ferdig. Vi forutsetter at fase I vil være ferdig senest samtidig med fase II.

På strekningen Råde - Skjeberg ser det ut fra de foreliggende alternativer til å være alt. B 2 som er det mest skånsomme for landbruket i området.

Vi ønsker å komme tilbake med innspill og kommentarer etterhvert som vi får kjennskap til mer detaljerte og konkrete planer.

Med hilsen

*Aage Stenrød*  
Aage Stenrød  
avd.sjef

*Svein Roer*  
Svein Roer  
fylkesskogm.



12

# FYLKESMANNEN I ØSTFOLD MILJØVERNAVDELINGEN

HØVEDKONTOR OG POSTADRESSE: DRONNINGSGATE 1, POSTBOKS 325 1501 MOSS  
TELEFON: MILJØVERNAVD. (09)25 41 00, FYLKESLAB. (09)25 16 80, NATURHUS ALBY (09)27 42 47. TELEFAX (09)25 38 32

L  
EP  
Kopi til Brø  
+ JEJ

NSB Hovedkontoret  
Avd. for strategi og miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 Oslo

D  
E

-kiv!

te

NSB Hovedktr.	Kass.kode
15 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	10
Arkivbet.	

DERES.REP  
90/2377, 512

VÅR.REP  
1248/92 ER/- 741.6

DATO 13/5.92

## HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ, FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II, - UTTALELSE

Det vises til Deres brev av 30 mars. 1992 vedr. forslag til program for fase II, finmasket konsekvensvurdering.

Forslag til konsekvensutredningsprogram i fase II av høyhastighetsprosjektet vil etter miljøvernaveidelingens vurdering på en tilfredstillende måte beskrive/vurdere tiltakets virkninger på naturressurser, miljø og friluftsliv. Det forutsettes at den brede og gode kontakten som har vært under tidligere fase av prosjektet fortsetter.

  
Inge Eikland

  
Erland Røsten



19

# DET KONGELIGE KOMMUNALDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO 1

TELEFON (02) 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

TELEFAX (02) 34 95 45 - (02) 34 27 37 PLAN OG ADM. AVD. - (02) 34 95 46 ARB. MILJØ- OG SIKKERHETSAVD. - (02) 34 27 38 DISTR. UTB. AVD.  
(02) 34 95 48 INNVANDRINGSAMD. - (02) 34 27 35 KOMM. AVD. - (02) 34 27 36 BOLIG- OG BYGN. AVD. - (02) 34 27 37 SEKSJ. FOR SAMISKE SPM.

NSB Hovedkontor  
Utviklings- og miljøavdelingen  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo

NSB Hovedktr. - 3 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. ....//18	
Arkivbet.	

Deres ref

Vår ref  
91/5724 U HIB


Dato  
2 .06.1992

KONSEKVENsutredningsprogram, HØYHASTIGHETSprosjektet  
OSLO - KORNSJØ

Vi viser til brev av 30. mars 1992 med vedlagt  
konsekvensutredningsprogram for høyhastighetsprosjektet  
Oslo - Kornsjø.

Kommunaldepartementet har ingen merknader til programmet.

Med hilsen

  
Kåre Movold  
byråsjef

  
Hilde Bergersen





7

DET KONGELIGE NÆRINGSDEPARTEMENT  
KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 34 90 90 - TELEX 21428 NSBDP N  
POSTADRESSE: POSTBOKS 8014 DEP., 0030 OSLO 1 - TELEFAX 34 95 25

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 Oslo

NSB Hovedktr.	Kass.kode
11 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	106
Arkivbet.	

M  
EP  
Kopi til Brø  
+ JES  
192  
Arkiv:  
te

Deres ref. 90/2377,512      Vår ref. (bes oppgitt ved svar) ND 91/3332-5 P TI ENR/RAS      Dato 08.05.1992

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ  
FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FOR FASE II**

Vi viser til oversendelse av 30.3.92.

Næringsdepartementets interesser er i hovedsak dekket opp i konsekvensutredningsprogram fase I, pkt. 7.2. Vi er enige i at det ikke vil være behov for ytterligere utredninger om dette tema i fase II utover det spørsmålet som er omtalt nedenfor.

Feil oppfattet!  
Jf. s. 19 i  
pkt. 7.2, Fase I,  
første strekpkt.

Det synes hensiktsmessig med en utdyping av 1. strek-punkt s. 20 når det gjelder muligheter for næringslivet ved bygging av høyhastighetstogene. I konsekvensutredningsprogrammet er leveranser i forbindelse med bygging av togene avgrenset til næringslivet i Østfold og Follo. Leveranser i denne størrelsesorden bør etter vårt syn være et nasjonalt anliggende hvor det er viktig at en høyest mulig andel av anskaffelsene ved utbyggingen går til konkurransedyktige norske bedrifter. Punktet bes derfor utvidet til også å omfatte nasjonalt nivå. Dersom dette ikke lar seg gjøre i forbindelse med fase 1 bør leveranser i forbindelse med bygging av togsettene utvides til å gjelde for landet totalt og tas inn som egen delutredning i fase II.

Med hilsen  
  
Christoffer Owe e.f.  
Ekspedisjonssjef

Arnt E. Ursin  
Underdirektør

Saksbehandler:  
Einar N. Ruud  
Førstekonsulent  
Tlf. 34 67 39



STATENS VEGVESEN  
OSLO

4

Vår dato  
1992-05-06

Vår referanse  
91/1115-7

Vår saksbehandler - innvalgsnr.  
Harald Granrud

Vårt ark.nr.  
846

Deres referanse

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 Oslo

NSB Hovedktr.	Kass.kode
- 8 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	102
Arkivbet.	

SM  
PEP  
Kopi til Brf  
+ JED

HØYHASTIGHETSTOG OSLO-KORNSJØ  
PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNINGER

Vi viser til oversendelse av 30.03. 1992.

Statens vegvesen Oslo har i brev av 04.11.1991 gitt uttalelse til foreslått utredningsprogram for høyhastighetsprosjekt Oslo - Kornsjø. Vi vedlegger kopi av brevet og viser til denne uttalelsen.

Statens vegvesen står selv i ferd med å starte arbeidet med en tilsvarende melding om utforming og utbygging av et forbedret transportsystem inn til Oslo fra sør. Denne planoppgaven har mye til felles med det foreliggende høyhastighetsprosjekt for NSB. Vi har derfor vurdert en eventuell samkjøring av de to utredningene, men er kommet til at ulikhetene er flere og at det vil være mest hensiktsmessig at de to oppgavene utredes hver for seg. Dette vil vi komme tilbake til i nær fremtid.

Planavdelingen  
Med hilsen

*Olav Sætre*  
Olav Sætre  
plansjef

*Harald Granrud*  
Harald Granrud  
Overingeniør

hg/eck





1991-11-04

91/1115-

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Vårt ark. nr.

Deres referanse

Overing. Anders Aaram 575540

846

91/5489-1

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 6390 Etterstad  
0604 OSLO

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ MELDING ETTER  
PLAN- OG BYGNINGSLOVEN § 33**

Viser til brev av 7. oktober 1991 vedrørende uttalelse om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

Statens vegvesen Oslo har følgende kommentarer til meldingen med forslag til utredningsprogram:

Meldingen legger opp til å utrede konsekvensene av selve høyhastighetsprosjektet. Erfaringsmessig vil selve høyhastighetsprosjektet ha svært liten innvirkning på valg av reisemiddel i Oslo-området. I utredningsprogrammet er det lagt opp til å belyse eventuell overført transport fra veg til bane med tilhørende konsekvenser.

Det vi savner i denne sammenhengen er hvilke konsekvenser høyhastighetsprosjektet har for nærtrafikken i Oslo-området. En ny banetrase på de sterkest belastede banestrekningene bør kunne føre til et forbedret tilbud for nærtrafikken i regionen. Ett bedret tilbud her vil kunne få betydning for investeringsbehovet på vegsektoren i denne delen av Oslo.

For å kunne få belyst dette må utredningsprogrammet omhandle nærtrafikk-løsninger med terminaler/omstigningsmuligheter mellom de ulike driftsarter. Videre bør det utredes fordelingen mellom veg- og banebasert persontrafikken og konsekvenser for eksisterende og framtidig arealbruk i transportmessig sammenheng.

Dette er forhold som vi mener bør utredes i forbindelse med høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø.

I Oslopakka er det forutsatt en forbedring av vegkapasiteten i sørkorridoren. Utbygning vil først skje ved århundreskiftet for Oslo sin del. I den forbindelse er vi i oppstartfasen med planleggingen av eventuelle nye innfartsårer fra Follo-regionen. Disse tiltakene er meldingspliktige etter Plan- og bygningsloven § 33.

Oslo kommune ved Byplankontoret arbeider for tiden med en kommunedelplan for deler av det berørte området. Det er derfor ønskelig at vegspørsmålet blir avklart mest mulig samtidig med den øvrige arealbruken. For å kunne imøtekomme Oslo Byplankontor planlegger vi å utarbeide en melding etter Plan og bygningsloven §33 som legges fram samtidig med arealplanen til kommunen.



Ut i fra de erfaringer vi sitter tilbake med fra tilsvarende prosess i vestkorridoren må meldingen legges opp til å belyse hele transportsystemet, ikke bare vegspørsmålet. Dette vil kreve deltakelse fra de som har ansvaret for kollektivtrafikken inklusiv NSB. En eventuell samkjøring av de to utredningene i sørkorridoren bør derfor vurderes.

Planavdelingen  
Med hilsen

  
for Olav Sætre  
plansjef

  
Anders Aaram

6



STATENS VEGVESEN  
ØSTFOLD  
Vegkontoret

Vår dato  
1992-05-08

Vår referanse  
89/1924-

Vår saksbehandler  
Avd.ing. Torgeir Fossnes

Vårt ark.nr.  
361.1

Deres referanse

NSB Hovedkontor  
Avdeling for Strategi og Miljø  
v/overing. Per Pedersen  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
11 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	105
Arkivbet.	

**KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM REVIDERT PROGRAM FOR FASE I  
OG FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II  
HØYHASTIGHETSprosjektet OSLO - KORNSJØ**

*SM*  
*EP* *Kopi til*  
*Brøt J&J*

Det vises til oversendt konsekvensutredningsprogram datert 30. mars 1992.

*vkiv:*  
*1*  
*2*

På bakgrunn av uttalelsene ved forrige høring har konsekvensutredningsprogrammet blitt ytterligere spesifisert. Dette programmet for konsekvensutredningen er i foreliggende dokument beskrevet som "fase I". (Ikke gjenstand for ny høring.)

NSB ønsker å forsere videre planlegging på kommunedelplan/reguleringsplannivå. De temaene som konsekvensutredningen her vil belyse er i foreliggende dokument beskrevet som "fase II".

Vegkontoret har ingen merknader til det utlagte konsekvensutredningsprogrammet for "fase II". Utredningsprogrammet og fremdriftsplanen er for vår del beskrevet tilfredsstillende.

For øvrig vil vi selvsagt bidra med kommentarer til de detaljerte trasealternativene når disse foreligger til høring i kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Planavdelingen  
Med hilsen

*Jan Ivar Hansen*  
Jan Ivar Hansen  
plansjef

*Torgeir Fossnes*  
Torgeir Fossnes

TFo/Amj



NSB Hovedktr.	Kass.kode
1 3 MAI 1992	
Sak/Doknr. 90/2377 10	
Arkivbet. 512	

Statens forurensningstilsyn

Postadresse: Postboks 8100 Dep, 0032 OSLO  
Kontoradresse: Strømsveien 96  
Telefon: (02) 57 34 00 - Telefax: (02) 67 67 06  
Miljøtipset: 050 - 31 500  
Telex: 76 684 sft n - Telegramadr.: "Forurensning"



10

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 OSLO

Deres ref.  
90/2377, 512

Vår ref.  
91/12105-3 AP  
683.033/9

Dato  
11 MAI 1992

Kopi til Brø  
+ JED

Høyhastighetsprosjekt Oslo-Kornsjø

Høringsuttalelse

Vi viser til Deres brev av 30. mars 1992 med oversendelse av konsekvensutredningsprogram etter plan- og bygningsloven § 33 for høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø (Gøteborg). Det vises også til vår høringsuttalelse til forslaget til konsekvensutredningsprogram i brev av 22. november 1991 til Miljøverndepartementet.

Det foreligger nå et ferdig konsekvensutredningsprogram (fase I) for prosjektet. I tillegg framlegges forslag til konsekvensutredningsprogram på mer detaljert nivå for 4 delstrekninger (fase II).

Fase II

Statens forurensningstilsyn (SFT) gjør oppmerksom på at støyvurderinger må foretas også for andre kategorier enn boliger, f.eks. friluftsområder, fritidsbebyggelse, skoler osv.

Fase I

Selv om programmet er fastlagt og ikke er gjenstand for ny høring, vil SFT minne om våre kommentarer i høringsuttalelsen av 22.11.91 angående samfunnsøkonomiske vurderinger ved å se miljømessige og transportøkonomiske forhold i sammenheng, samt å benytte det samfunnsøkonomiske transportøkonomi-verktøyet til å optimalisere den samlede transportplanleggingen veg/kollektivtrafikk/jernbane.

Med hilsen

*Jon Jerre*  
Jon Jerre (e.f.)

*Arne Palmstrøm*  
Arne Palmstrøm

Kopi til:

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

# ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

## NÆRINGS- OG RESSURSAVDELINGEN

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162, sentrum  
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass. kode
1. MAI 1992	
Sak/Doknr.	109
Arkivbøt.	

Postadresse: Postboks 220  
1701 Sarpsborg  
Kontor: Oscar Pedersensvei 39  
Telefon: 09/ 11 70 00  
Bankgiro: DnB, Sarpsborg  
7171.05.01380  
5124.05.00020  
Postgiro: 0802 5365853  
Telefax: 09/ 11 71 18

Kopi til Brø  
+JEJ

DERES REF.

VÅR REF. BES OPPGITT VED SVAR

SARPSBORG,

91/05071 MT 841  
(naer-t-n11)mt-hoha-kout2

11. mai 1992

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ (GÖTEBORG)  
KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS  
PARAGRAF 33, REVIDERT PROGRAM FOR FASE I, OG FORSLAG TIL  
PROGRAM FOR FASE II.

Vi viser til Deres ekspedisjon av 30. mars 1992.

### GENERELT

Fylkesutvalget i Østfold har tidligere, ved vedtak i fylkestinget den 30 november 1991 avgitt uttalelse vedrørende melding for fase I. Fylkesutvalget fattet dette vedtaket:

1. Østfold fylkeskommune ser det som svært viktig at det både bygges ut en rask og moderne jernbane på strekningen Oslo - Göteborg og et moderne intercity-nett som dekker byområdene og pendlertrafikken i fylket. Man ser derfor positivt på det utredningsarbeidet som er satt i gang.
2. Fylkesutvalget forutsetter at utredningen i tilstrekkelig grad samordnes med arbeidet i "Arbeidsgruppen for forbedrede kommunikasjoner mellom Oslo og Göteborg".
3. Det må i utredningen legges vekt på å se de ulike forslag i sammenheng og konkurranse med andre trafikktilbud på strekningen Oslo - Göteborg, særlig fly- og vegtransport. Forholdet til andre viktige faktorer som valg av ny hovedflyplass, utbygging av E-6, sentralhavn i Østfold og Ørabanen må vurderes.
4. Tilbringertjenesten til de alternativ som forutsetter få stoppesteder må utredes, herunder forutsetninger om fylkeskommunens ansvar og innsats, da dette vil kunne få betydning for det øvrige kollektivtilbudet i fylket.



- 5 Det må i utredningen spesielt legges vekt på å belyse barrierevirkninger, støyforhold og opplevelsesverdier både for trafikantene og omgivelsene ved de ulike alternativene."

Fylkesutvalgets vedtak var i samsvar med tidligere vedtak i hhv. miljøutvalget og samferdselsutvalget i fylkeskommunen.

Det framgår av eksp. av 30. mars at programmet for fase I ikke er på høring i denne omgang. Vi vil likevel påpeke at spørsmål knyttet til tilbringertjenesten, jfr. pkt. 4 i fylkesutvalgets vedtak, ikke synes tilstrekkelig ivare tatt i programmet. Dette vil i så fall kunne skape problemer for fylkeskommunens behandling av saken.

Beskrivelsen under pkt. 4 i programmet for fase I - "Markedsanalyse/ driftsopplegg" nevner bl.a "samlet løsning for person- og godstransport". Hvorvidt dette også omfatter en skikkelig analyse av tilbringertjenesten er uklart.

Det totale transportsystemet, inkl. tilbringertjenesten, bør ligge til grunn for vurderinger av såvel miljø, kostnader og samfunnsmessige forhold.

#### FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II

De samme generelle forutsetninger som fylkesutvalget har lagt til grunn ved behandlingen av program for fase I må etter vår oppfatning også legges til grunn for fase II. Fase II vil i større grad ha betydning for den enkelte kommune.

Det sies i forordet at programmet for fase II skal beskrive hvilke tema som skal belyses på kommunedelplan/reguleringsplannivå. Vi vil for vår del understreke at de enkelte kommunedelplaner/reguleringsplaner vil kunne reise spesielle problemstillinger som må løses uavhengig av et eventuelt konsekvensutredningsprogram. Programmet må derfor ansees som et minimumsprogram som tilpasses den aktuelle situasjonen i de berørte områdene.

Også når det gjelder kartmålestokker (forslagets pkt 2.1) vil det kunne bli nødvendig å gå lenger ned i målestokk enn det generelle programmet forutsetter for å vurdere enkelte forhold, spesielt i byer og tettsteder.

Byanalyser som grunnlag for konsekvensvurderingene ser vi på som et positivt og nyttig tiltak. Vi forutsetter at disse analysene utarbeides i nært samarbeid med vedkommende by/kommune.

Det foreslås ikke ytterligere utredning av utbyggingsmønster og boligbygging i fase II. Vi vil imidlertid peke på at høyhastighetstoget vil få betydelige lokale konsekvenser i form av f.eks. støy og barrierevirkninger. Disse vil kunne få vesentlig innflytelse på utbyggingsmønster/boligbygging lokalt - spesielt i byer og tettsteder.


Vi vil forøvrig igjen peke på at de foreløbige informasjoner vi har fått om aktuelle traséer etc. tyder på at det kan bli tale om omfattende bruk av tunneller. Vi forutsetter at utredningen også tar opp eventuelle problemer knyttet til anvendelse av tunnellmassene.

Programforslaget for fase II gjelder ikke for strekningen Råde - Skjeberg. Vi går imidlertid ut fra at det mønster som nå blir lagt for konsekvensutredninger på de øvrige strekningene vil danne utgangspunkt for framtidige konsekvensvurderinger også for denne strekningen.

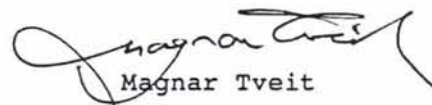
#### FRAMDRIFT

Den viste framdriftsplanen er veiledende. Vi forutsetter at framdriften til enhver tid tilpasse den aktuelle situasjon, og at det settes av nødvendig tid for de prosesser som må skje lokalt og på fylkesplan. Som NSB kjenner til er det allerede på nåværende tidspunkt nødvendig å revidere den planen som er gjengitt på s. 27 i forslaget på enkelte punkter.

Vennlig hilsen



Harald Horne  
Nærings- og ressurs sjef



Magnar Tveit



NSB STRATEGI OG MILJØ  
PB. 1162, SENTRUM

0107 OSLO 1

NSB Hovedktr.		Klass.kode:
11 MAI 1992		
Sak/Doknr. ....	103	
Arkivbet.		

W  
EP

Kopi til Brø  
+JEJ,

3/1  
E

Vår ref.:  
91/002349/007/KS

Deres ref.:

Ark.:  
q62&13 P

Dato:  
07.05.1992


rkiv:

**HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ.  
FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II.**

Vi viser til Deres brev dat. 30.03.92. med vedlagt konsekvens-  
utredningsprogram.

Frogn kommune har ingen merknader til overnevnte konsekvens-  
utredningsprogram.

Med hilsen

  
Svanhild Larsen  
rådmann



MOSS KOMMUNE  
RÅDMANNEN

15

1

NSB Hovedkontoret  
Strategi og Miljø  
Postboks 1162  
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
20 MAI 1992	
Sak/Boknr. 90/2377 &	
Arkivbet. 512	

SM  
PEP  
21.05.92  
Kopi til BcØ  
+JEJ

Deres ref.

Vår ref.  
OV/92/823/721

Dato: 18.05.1992

NSB'S HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ (GØTEBORG) -  
KONSEKVENsutredningsprogram

Det vises til tidligere oversendt saksutredning fra rådmannen til formannskapet i anledning ovennevnte.

Moss formannskap behandlet saken i møte 14. mai d.å., og fattet vedtak overensstemmende med rådmannens forslag, jfr. kopi av utskriften. Til Deres orientering kan opplyses at Arvid Andreassen er identisk med "lederen av miljøutvalget".

Med hilsen  
Rådmannen

Berit Bryhn  
Berit Bryhn  
e.f.

Postadresse:  
Postboks 175  
1501 Moss

Telefon:  
(09)25 25 60

Kontoradresse:  
Rådhuset  
Fleischersgate 7. Moss



UTSKRIFT AV MØTEBOK

Behandlet av			
Formannskapet	Saksbeh.: Ola Vahl		
Sak nr. : 137/92	Dato : 14.05.92		
Jour. nr. : 823/92	Mappe : 721	Stat: VE/F	

NSB'S HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO-KORNSJØ (GØTEBORG) -  
KONSEKVENsutredningsprogram

Rådmannen anbefaler formannskapet å fatte følgende

vedtak:

1. Ved valg av utbyggingsalternativ for linjeføring og stasjonsløsning i Moss for høyhastighetstog må det legges avgjørende vekt på bysamfunnets utviklingsmuligheter slik de vurderes lokalt.
2. Som politisk representant i "Styringsgruppen for hovedplan Sandbukta - Dilling" utnevnes Arvid Andreassen.

-----

Etter forslag fra Ørnulf Hansen (H) ble det enighet om at i stedet for å utpeke en navngitt person i punkt 2, utpekes leder av miljøutvalget.

VEDTAK :

Rådmannens forslag med denne presisering enstemmig vedtatt.

Vedtaket lyder således:

1. Ved valg av utbyggingsalternativ for linjeføring og stasjonsløsning i Moss for høyhastighetstog må det legges avgjørende vekt på bysamfunnets utviklingsmuligheter slik de vurderes lokalt.
2. Som politisk representant i "Styringsgruppen for hovedplan Sandbukta - Dilling" utnevnes leder av miljøutvalget.

-----

Rådmannen i Moss, 15. mai 1992

*Berit Bryhn*  
Berit Bryhn  
e.f.



# Rygge Kommune

1

NSB Hovedktr.		Kass.kode
27 APR. 1992		
Sak/Doknr. ....	99	
Arkivbet.		

NSB Hovedkontoret  
 Avdeling for strategi og miljø  
 Postboks 1162, Sentrum  
 0107 Oslo

Vår dato : 23.04.92  
 Vår ref. : DW/DW  
 Arkiv nr. : Q62

Deres dato: 30.03.92  
 Deres ref.: 90/2377, 512

*Kopi sendt  
 Willy, Brø*

*25.4.92  
 Tol*

*P, P*

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ  
 KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN PARAGRAF  
 33, REVIDERT PROGRAM FOR FASE I, OG FORSLAG TIL PROGRAM FOR FASE II.**

Vi viser til Deres brev av 30.03.92.

Vi er noe i tvil om framdriftsplanene for de to prosjektene i Rygge kan holdes. Mht. Sandbukta - Dilling ble dette diskutert på møte i styringsgruppen for hovedplan 08.04.92. Det var, såvidt vi oppfattet det, enighet om at det var behov for justeringer av framdriftsplanen.

Mht. Dilling - Råde kan det stilles spørsmål ved om godkjent reguleringsplan kan foreligge allerede førstkommende høst. Rygge kommune er opptatt av at planene ikke forseres så mye at det går på bekostning av kvaliteten for de kommende anlegg.

Vi registrerer med tilfredshet at NSB ønsker å bruke Nordisk prosjekt: "Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen" vedrørende landskap, kulturmiljø og naturvernområder. Rygge tidligere har vært modellområde i Nordisk prosjekt.

Forøvrig har vi ingen merknader til konsekvensutredningsprogrammet.

Med hilsen

*Finn O. Myhre*  
 Finn O. Myhre  
 Rådmann

.....  
*Dag Wilhelmsen*  
 Dag Wilhelmsen  
 Miljøvernråd giver

Kopi: Teknisk sjef

DWDW995/RKEBREV

20

NSB Hovedktr. - 9 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. .... 119	
Arkivbot.	

SARPSBORG KOMMUNE  
BYGNINGSRÅDET

SAKNR: 92/00034 JNR: 92001177

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ - KONSEKVENsutredningsprogram etter plan og bygningsloven m.v.

SKAL BEHANDLES / ER BEHANDLET I:

UTVALG	SAK NR.	M.DATO	SAKSBEHANDLER	ARKIVNUMMER	LØPENR.
BYGNINGSRÅDET	92/00034	920525	SVEIN M. AGNALT	P N21&40	92/00034

VEDLEGG:

Konsekvensutredningsprogram, datert 30.03.1992.

S A K S U T R E D N I N G :

Med brev av 30.03.1992 oversender NSB Hovedkontoret konsekvensutredningsprogram etter plan- og bygningslovens §33 for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø til uttalelse.

NSB la den 01.10.1991 meldingen vedrørende utbyggingstiltaket "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø" ut til offentlig ettersyn. I meldingen var beskrevet et relativt "grovmasket" program for konsekvensutredning beregnet på gjennomføring i forbindelse med planutredningen/fylkesdelplanene.

På bakgrunn av høringsuttalelsene er dette programmet bearbeidet i nært samarbeid med Miljøverndepartementet, og presenteres i vedlagte konsekvensutredningsprogram, som "grovmasket"konsekvensutredningsprogram fase 1. Dette programmet er til orientering og er ikke gjenstand for ny høring.

Da en på noen delstrekninger har hatt behov for å forsere planleggingen, slik at man for disse parsellene idag planlegger på hovedplan- og reguleringsplannivå, har NSB i forståelse med Miljøverndepartementet utarbeidet et "finmasket" konsekvensutredningsprogram benevnt fase 2.

Dette programmet skal gjennomføres i forbindelse med planlegging på strekningen Skjeberg - Halden i Sarpsborg kommune.

Frist for uttalelse var satt til 11.05.1992, men NSB har forlenget fristen for Sarpsborgs vedkommende til ut mai.

Vi har ingen spesielle bemerkninger til det foreslåtte konsekvensutredningsprogram for fase 2, men forutsetter at Sarpsborg kommune trekkes aktivt inn i planprosessen.

F O R S L A G T I L V E D T A K :

Sarpsborg kommune har ingen innvendinger til det foreslåtte konsekvensutredningsprogram for fase 2 for høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø, men forutsetter at Sarpsborg kommune trekkes aktivt inn i den videre planprosess.

V E D T A K :

Enstemmig vedtatt.

Borgenhaugen, 27.05.92

*Karin Hansen*  
Karin Hansen  
1. sekretær

Kopi til: NSB Hovedkontoret, Avdeling for strategi og miljø;  
Rådmannen til videre behandling;



\* KUITTERING \*

SENDING NR. = 636

12/06/92 09:21  
ID=NSB STRAT.&MILJØ.

DATO	KL.	S,M-TID	FREMME MASKIN ID	MODE	SIDER	RESULT	
12/06	09:20	00'57"	47 2 518028	ECM-S	02	OK	0000

NSB Hovedktr.	Kass.kode
- 5 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	.....
Arkivbet. ....	.....

Fil NSB

Kopi til Brø + JET

3M  
EP  
5.83

arkiv:  
te

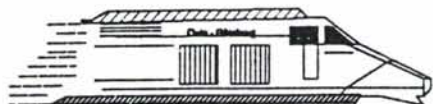
Denne børs vedrørende program for høyhastighets  
prosjektet Oslo - Trondheim, 3. mai 1992, som er  
notert 8-4-1992. Her ser jeg at samtale mellom  
de to samme side over min iendelse.

Fosby gård, gårds nr 13 - bussetur som gir  
et godt Brev etc. Dette er meget beklagelig  
da prosjektet vil åpne seg over alle dronningens  
og alle med en god del arbeid og kostnader  
Dette er her meget høyverdi og kvalitet, med  
individer utvirket i alle hold - og et uttrykk  
slik som, med utgang i en stor bakken i nord  
Hillemann vil den utvirket i alle hold, og det vil  
være et bli arbeidet for denne saken  
prosjektet vil åpne ut til i prosjektet i alle hold  
og alle med opp til god kvalitet. Denne saken er  
gode. En ser også mange punkter og uttrykk  
i alle hold.

gjennom denne saken vil komme ut over alle punkter  
og med flere nye saker, og uttrykk, og  
en uttrykk til den utvirket i alle hold  
og uttrykk til den utvirket i alle hold

Fosby 4-5-1992

Stenner Fosby,  
Fosby gård,  
489 Brev nr 1



**Landsutvalget for jernbane**

Postboks 154, N-1430 ÅS

5

NSB Hovedktr.	Kass.kode
11 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	104
Arkivhet.	

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo

Kopi til Brø  
+ JEJ

## MERKNADER TIL HØYHASTIGHETSPROSJEKT OSLO - KORNSJØ, KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM FASE II.

Landsutvalget for jernbane vil gjerne komme med følgende merknader:

### Trasèalternativer

Trasèalternativene som er presentert virker for oss greie. Det knyttes større interesse til hvilke alternativer som blir valgt på de resterende etappene (Råde - Skjeberg og Halden - svenskegrensa). Parsellen Oslo S - Ski vil for en stor del gå i tunnel, noe som fører til små arealkonflikter i et ellers tett befolket område.

Vi vet at det har vært og fortsatt er stor uenighet om trasèvalget gjennom Moss. Vi mener at NSBs opprinnelige forslag om linjeframføring langs dagens trasé er godt nok og beklager Moss kommunes behandling av saken, noe som har ført til store forsinkelser og utsettelse av planlegginga av dobbeltsporet fram til Moss. Forslaget om tunnel under Moss, med ny stasjon liggende under jorda er i seg sjøl akseptabelt, men de store ekstraomkostningene dette medfører må ikke belastes NSBs budsjett. Det må i så fall bli Moss kommunes problem å løse finansierings spørsmålet.

Mellom Skjeberg og Halden er vi opptatt av at traséen går slik at det er mulig å få til stopp i Skjeberg. Av de tre alternativene som er skissert er det bare variant 2 som går gjennom stasjonsbyen Skjeberg. Dersom et annet alternativ skal velges bør det anlegges slik at det er mulig å få til et stoppested i området Skjeberg tettsted. Landsutvalget for jernbane har tidligere påpekt at dagens IC-tog mellom Oslo og Halden bør stoppe i Skjeberg.

### Konsekvenser for miljø og landskap

Det største miljøproblemet med en elektrifisert dobbeltsporet høyhastighetsbane, er støy. Det er derfor viktig at man i fase II legger stor vekt på å se på hvilke konsekvenser dette vil få for bebyggelsen langs traséen.

Østfold er proppfull av fornminner. Det er derfor svært

#### Adresser:

Leder: Hans Petter Kristoffersen, Løkkeveien 5C, 1430 Ås  
Sekretær: Ragnar Onsaker, Edvard Munchsgt. 4, 1500 Moss  
Kasserer: Tore Bråstad, Solstad, 2847 Kolbu

#### Telefon:

09 94 28 80  
09 27 52 09  
061 61 767

#### Postgiro:

0807 2860021



sansynlig at man vil kunne få konflikter på det området. Vi vil påpeke at det er viktig å la fagfolk foreta registreringer på et tidlig stadium i prosessen, slik at dette ikke vil forhindre framdriften når anleggsarbeidet starter.

På strekningen Ski-Holstad har man gjort flere interessante funn som kanskje aldri ville blitt gjort hvis det ikke hadde vært for planene om ny dobbeltsportrasè.

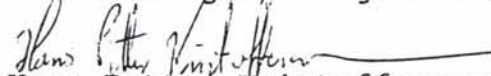
Kulturlandskapet vil få en mer sentral plass i forvaltningen framover. Området langs raet og utenfor er et eneste stort kulturlandskap og bør behandles varsomt. I dette området finnes også en del spesielle vegetasjonstyper. I den forbindelse kan det nevnes at hele Rygge kommune er dekket av vegetasjonskart i M 1: 10 000. Det burde kanskje være aktuelt å foreta vegetasjonskartlegging av flere områder som blir berørt av planene, f. eks. i Skjebergområdet.

Når det gjelder naturvernområder slik som reservater o.l. tar vi det for gitt at disse ikke vil bli berørt av ei utbygging.

Vi støtter ellers prosjektet på alle måter. Dersom man kan få til ei utbygging som tar hensyn til miljøet, vil det være med på å styrke jernbanens posisjon i framtida som en miljøvennlig og framtidsretta transportform. Ved så grundige forundersøkelser som det nå ser ut til at det legges opp til, tror vi sjansen for å lykkes med det er stor.

Ås, 07.05.92

Landsutvalget for jernbane

  
Hans Petter Kristoffersen  
leder



ADVOKATENE

KNUT LOLLAND · ERIK RYNNING · SVERRE LOLLAND

MEDLEMMER AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING

NSB Hovedktr.		Kass.kode
1 MAI 1992		
Sak/Do	112	Moss, 15.5.1992
Arkivbet.		ref.: kl/jt

NSB - Hovedkontoret  
 Avd. for strategi og miljø  
 Postboks 1172 - Sentrum  
 0107 OSLO

SM  
 EP  
 Kopi - til Brø  
 + JES  
 Arkiv:  
 te

**AD.: HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ - SPESIELT  
 STREKNINGEN MOSS GRENSE - DILLING.**

Jeg tillater meg å vise til mitt brev av 21. fm. og Deres svarbrev av 7. ds.

Som tidligere meddelt Dem er jeg løpende engasjert av Rygge Grunneierlag og er nå spesielt engasjert i anledning regulering, avståelse m.v. i anledning Deres dobbeltsportplaner.

For ordens skyld nevner jeg at Rygge Grunneierlag organiserer de fleste gårdbrukere på strekningen Moss - Råde grense. Jeg har for øvrig også fått henvendelse fra enkeltpersoner som antas å bli berørt av Deres nye anlegg.

I forbindelse med konsekvensanalysen som De nå i henhold til bygningslovens § 33 skal utarbeide ønsker Rygge Grunneierlag allerede på det nåværende stadium å påpeke momenter som vil være av meget stor betydning under planleggingen og som under enhver omstendighet bes vurdert relatert til de forskjellige traséforslag som måtte komme opp.

Av momenter som Rygge Grunneierlag legger spesielt vekt på nevnes:

Når tidligere planoverganger eller underganger nedlegges må det klart anvises nye alternativer for adkomst mellom de forskjellige deler av de berørte eiendommer. Jeg påpeker at flere av de berørte eiendommer i Rygge har sin jord orientert på begge sider av den nåværende jernbanetrasé. Dette gjelder:

1. I Dyre-området hvor det idag er en overgang - Festeovergangen, som benyttes også av gårdbrukere i betydelig omfang.

- 2 -

Ved Dyre er det ennvidere en jordbruks-übergang som imidlertid er så smal at den ikke kan trafikkeres med større maskiner. I de tilfeller benyttes da Festeübergangen.

2. Carlberg-übergangen - benyttes også av Carlberg Gård i driftssammenheng.
3. Überganger på Carlberg Gård. Denne eiendom har meget betydelige arealer liggende på to sider av NSB sporet i en lengde av over 1 km.
4. Lyby Dilling benytter idag Übergangen over Larkollveien ved Dilling stasjon.
5. Dilling Vestre har en egen Übergang.
6. Dilling Nordre har to Überganger, hvorav den ene betjener også andre brukere i området.
7. Holter/Såstad har en felles Übergang.

Det er av største betydning å få vurdert hvorledes disse adkomststeder og adkomstmuligheter skal kunne omplasseres. Omkjøringer. Tidstap.

Det er videre ønskelig å få vurdert arealavståelsens omfang og hvorledes dette kan få virkning for eiendommenes videre driftsøkonomi.

Det er i området flere gartnerier med relativt små arealer.

Bygge-, disposisjons- og driftsforbud?

Støyproblemer. Støyvoll. Støygjerder. Støvollenes bredde og støyvollers og støygjerders høyde. Vanlig gjerder og deres høyder.

Rygge kommunes hovedkloakk fra øst mot vest går i dag delvis på nordsiden og delvis på sydsiden av nåværende NSB trasé. Hvis kloakken med teknisk tilbehør må flyttes innebærer dette meget betydelige inngrep i jordbruksarealene og i jordbruksdriften. Dette forholdet berører eiendommene fra og med Carlberg og østover.

Det forventes også vurdert de miljømessige virkninger ved høyhastighetstog gjennom et så intensivt utnyttet område hvor boliger, driftsbygninger, drivhus og driftsarealer ligger meget nær nåværende jernbanespor.

Henvendelser og orienteringer i forbindelse med planarbeidet forsåvidt Rygge Grunneierlags interesser angår bes rettet herigjennom.

ADVOKATENE

KNUT LOLLAND · ERIK RYNNING · SVERRE LOLLAND

MEMBER AV DEN NORSKE ADVOKATFORENING

- 3 -

Jeg reiser også om avholdelse av et orienterende møte i regi av NSB/Rygge Grunneierlag. Dette ber jeg i tilfelle om å få komme tilbake til.

Med vennlig hilsen

  
Knut Lolland

Kopi: Rygge Grunneierlag v/Lars Sundt Jensen



NSB Hovedktr.		Kaas.kode
26 MAI 1992		
Sak/Doknr. ....	117	
Arkivbat.		

NSB Hovedkontoret  
 Avdeling for Strategi og Miljø  
 Postboks 1162, Sentrum  
 0107 Oslo

Overingeniør Per Pedersen

Ullern 24.05.92

**Melding om høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)**

Jeg takker for den tilsendte melding om modernisering av Østfoldbanen. Høringsfristen for meldinga har riktignok gått ut, men jeg tillater meg å sende noen kommentarer iallefall.

Som tidligere nevnt for NSB tror jeg, med de investeringskostnader som er skissert, dette er et meget marginalt infrastrukturprosjekt både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk. Det kunne derfor vært interessant å få se en planutredning med økonomiske analyser over rentabiliteten i investeringen.

Som signalprosjekt for en ny og framtidsrettet jernbanesatsing er det kanskje fornuftig, forutsatt at det gir en god signalvirkning uten at det i for stor grad går ut over investeringsnivået for andre viktige innenlandske strekninger. I den sammenheng tror jeg maksimal kjøretidsreduksjon til Gøteborg med minst mulig investeringskostnader er viktig.

En lokalisering av hovedflyplassen til Hobøl vil øke trafikken og forbedre økonomien i prosjektet vesentlig. Sett i sammenheng med en bortfalt Gardermobane vil dermed større deler av jernbaneinvesteringene kunne kanaliseres til høyst påkrevde prosjekter vest for Oslo og dermed komme større deler av landet til nytte.

Jeg skal her prøve å utdype enkelte av mine kommentarer samt skissere noen alternativer som jeg tror det er verdt å utrede. Hovedpoenget bak mine kommentarer er at det fortsatt er mange usikre faktorer med hensyn til valg av en overordnet trasékorridor og at man i større grad bør undersøke mulighetene for bruk av Østre linje. Denne linjen vil med en viss oppgradering og direkte forbindelse Ise - Skjeberg være ca 20 km kortere enn dagens Vestre linje om Fredrikstad og Sarpsborg. Jeg tror Østre linje kan oppgraderes til å nå et kjøretidsmål på 1 time Oslo - Kornsjø med lavere investeringer enn en linje langs trasékorridoren for Vestre linje. Strekningen Oslo - Mysen vil samtidig gi en høyhastighetsbane halvveis til Arvika med gode muligheter for å forkorte kjøretid til Mellom-Sverige og Stockholm.



## Vestre linje

**Linje langs eksisterende trasé** En linjeføring langs eksisterende trasé om alle Østfoldbyene vil gi store problemer med å tilfredsstille den ønskede hastighetsstandard gjennom byene med mindre stasjonene flyttes ut fra sentrum, eller dyre tunnelløsninger med underjordiske stasjoner velges.

Hvis et reisetidsmål på 2 timer til Göteborg skal oppnås kan kjøretiden til Kornsjø ikke overstige 1 time. Et slikt mål kan vanskelig oppnås hvis banen skal følge eksisterende trasé igjennom alle Østfoldbyene. Eurocity-togene må i så fall ha begrenset antall stopp i Østfold, og mye av poenget med å følge eksisterende trasé forsvinner.

**Konflikt EC-tog vs IC-tog** Eurocity-togene og IC-togene på Østfoldbanen har motstridende behov på denne strekningen. Gjennomsnittlig reiselengde med IC-togene er relativt kort og i betydelig grad arbeidsreiser mot Oslo, hvor Fredrikstad og Moss er de største trafikkstasjonene. For IC-trafikken er sentralt beliggende stasjoner med god tilgjengelighet, gode parkeringsforhold og muligheter for omstigning til et forgrenet bussnett, viktigere enn noen minutters kjøretidsreduksjon. EC-togenes krav til stor kjørehastighet, også gjennom byområdene, kan komme i konflikt med IC-togenes behov her. Blant annet bør man for Nedre Glommaområdet utrede muligheten for, og effekten av, å etablere nye stasjoner f.eks. nordøst og nordvest for Fredrikstad.

**Direkte trasé** Hvis en mer direkte trasé (Råde - Sarpsborg eller Fredrikstad - Skjeberg) velges for høyhastighetsbanen vil det ikke være noe problem å oppnå et kjøretidsmål på 1 time til Kornsjø, men eksisterende linje må opprettholdes for IC-togene for å betjene alle Østfoldbyene. Dette fører til økte banevedlikeholdskostnader, samt at nytten av høyhastighetsstandard for IC-togene reduseres betydelig.

Jeg tror også direkte linjer Råde - Sarpsborg eller Fredrikstad - Skjeberg vil medføre store nye interessekonflikter, spesielt når det gjelder kulturvern, men også vedrørende byutvikling og støy. Konfliktene kan føre til problemer med å få planene godkjent lokalt, samt at akseptable løsninger vil medføre store investeringskostnader.

## Hovedflyplass

En hovedflyplass i Østfoldbanens interessesfære er fortsatt meget aktuell, og hvis Hobøl eller Gaupsteinåsen velges vil det gjøre indre linjealternativer mer aktuelle. For NSB burde en hovedflyplass i Hobøl være ideell. En jernbaneforbindelse til Hobøl kan forlenges til Sarpsborg med innføring på dagens stasjonsområde. Avstanden Oslo - Sarpsborg med en slik linjeføring vil være i underkant av 80 km. Om ønskelig kan direkte gjennomkjøring av flyplasstog mot Fredrikstad oppnås ved at det anlegges en linje i tunnel fra østre ende av Sarpsborg stasjon under Borgarsyssel museum til Sandesundområdet. En kombinasjon med betjening av hovedflyplass vil klart bedre økonomien i hele Eurobane-prosjektet.

Store deler av investeringene, deriblant ny linje Oslo - Ski og forbindelse videre til Hobøl, vil dekkes av flyplassinvesteringene. Trafikkgrunnlaget vil øke, blant annet kan det påregnes ny flyplassrettet trafikk fra Trollhättan/Vänernsregionen.

Valg av jernbaneforbindelse ved hovedflyplass på Gaupesteinåsen er ikke like åpenbar, men en mulig løsning er en forbindelse fra Stallerudområdet til flyplassen med videreføring for tilknytning til Østre linje ved Tomter. Eurobanen med flyplasstog til Sarpsborg og Fredrikstad fortsetter langs traséen til Østre linje. Avstandene til Kornsjø og Nedre Glommaregionen blir noe lengre enn ved linje om Hobøl, men med unntak av Fredrikstad blir avstandene vesentlig kortere enn for en trasé langs dagens Vestre linje.

### Østre linje

Østre linje har strekningsvis en meget god trasé som jeg tror kan la seg utbedre for mindre kostnader enn Vestre linje. Uten flyplasstrafikk vil trafikken syd for Mysen i hovedsak begrense seg til utenlandstogene samt et mindre antall lokaltog. Med en kjøretid Mysen - Skjeberg på 15 min eller mindre tror jeg derfor en enkeltsporet bane med et par kryssingspor vil være tilstrekkelig på denne strekningen i første omgang. I et vedlegg har jeg gjort noen grove overslag over kostnadene med oppgradering av Østre linje til høyhastighetsstandard, basert på dobbelspor Ski - Mysen og enkeltspor Mysen - Skjeberg. Så langt jeg kan fotstå kommer en slik løsning kostnadmessig godt ut i forhold til full oppgradering av Vestre linje. Inntekts og trafikkmessig har den også enkelte fordeler, samt at det innebærer potensialet for en ny og raskere forbindelse til Stockholm.

**Høyhastighet Oslo - Stockholm.** I lys av uttalelser fra NSB om en mulig framtidig oppgradering av forbindelsen Oslo - Stockholm til en kjøretid på 3 timer synes det her interessant å se på en linjeføring over Mysen med direkte bane fra Mysen til Arvikaområdet. Strekningen Oslo - Arvika kan gjøres ca 35 km kortere ved at det bygges ca 65-80 km ny bane fra Mysen og østover for tilknytning til eksisterende bane mellom Arvika og Åmotfors.

Hvis en slik linje kombineres med høyhastighetsforbindelsen til Gøteborg på strekningen Oslo - Mysen vil det, iallefall for den norske strekningen, bli langt billigere enn opprusting av Kongsvingerbanen for NOK 2,5 milliarder, som er skissert i heftet "Norden på sporet". Avstanden fra Mysen til Riksgrensen er bare 25 - 30 km. På svensk side er fordelene ikke like åpenbare på grunn av forholdsvis tungt terreng på strekningen øst for grensen, men en forkorting av strekningen Oslo - Stockholm fra dagens 570 km er nesten en forutsetning for å nå et kjøretidsmål på 3 timer og samtidig ha mulighet for noen stopp. Dessuten bør svenskene være villig til å akseptere en dyrere løsning her siden man for Gøteborgforbindelsen har tatt den lange veien til grensen på norsk side.

### Trasé Oslo S - Ski

Den nye trasé som er skissert i meldingen for strekningen Oslo S - Ski består i hovedsak av to lange tunneller med tilknytning til dagens linje i Holmlia-/Rosenholmområdet. Dette gir liten nytte for ny og øket nærtrafikk med toget. Det bidrar heller ikke til øket jernbanetilgjengelighet for de store eksisterende og nye boligområdene i Oslos sydøstre deler. Jeg tenker her på områdene ved Bøler, Lambertseter, Skullerud, Klemetsrud og Gjersrud. Riktignok er disse områdene delvis dekket med T-bane, men den er i hovedsak sentrumsrettet.

Spesielt ved lokalisering av hovedflyplass i Hobøl eller Follo-området vil det være



ønskelig med bedre jernbanedekning av disse områdene for å oppnå en høy kollektivandel i tilbringertrafikken. Toget vil også være et godt supplement til T-banen for gjennomgående reiser fra disse områdene mot Oslo Vest og Asker og Bærum.

Jeg savner derfor en utredning av en bane lokalisert lenger øst og mer parallel med E-6. En bane langs en slik korridor kan muligens anlegges med noe lengre strekningsandel i dagen, og den vil gi enklere og bedre godstogforbindelse fra Østfoldbanen til Alnabru. Ulempen er selvfølgelig at banen vanskelig kan taes i bruk strekningsvis.

Noen utdypende kommentarer vedrørende trasé Oslo - Ski er tatt med i vedlegget til brevet.

#### **Utredningsprogrammet forøvrig.**

Når det gjelder utredningsprogrammet som skisseres vedrørende miljø og konsekvenser har jeg følgende kommentarer:

- Miljøkonsekvensene i form av blant annet klimagassutslipp fra anleggsaktivitetene samt produksjon av innsatsvarene i form av skinner og sviller bør utredes da disse kan være betydelige. Effektene på klimagassutslipp av eventuelt redusert skogbestand på ny jernbanetrasé bør også vurderes.
- Energiforbruket hos høyhastighetstog i forhold til dagens tog bør utredes. Effektbehovet og energiforbruket øker med økende hastighet. Spesielt sterkt vil det slå ut ved kjøring i lange tunneller i stor hastighet.
- Samtidig bør det utredes nærmere hvordan bruk av elektrisk kraft skal vurderes i klimagassammenheng. Vannkraftprodusert elektrisitet gir selvfølgelig ikke klimagassutslipp, men i en energipolitisk sammenheng er et av hovedproblemene at ny elektrisk kraft i Norge i stor grad vil måtte baseres på varmekraftverk som vil gi store klimagassutslipp.

Det er ingen mangel på alternative anvendelsesmuligheter av elkraft hvor den kan substituere olje- og kullforbruk, hverken i Norge eller våre naboland. Spesielt synes dette viktig når regjeringen nå har åpnet for eksport av norsk fastkraft.

Forøvrig vedlegges kopi av et brev jeg har sendt Samferdselsdepartementet vedrørende valg av lokalisering for hovedflyplass hvor jeg blant annet diskuterer optimalt lokalisering i forhold til jernbaneinvesteringer.

Vennlig hilsen

*Terje Andersen*  
Terje Andersen

Adr.: Ullem Allé 119  
0381 Oslo

**Vedlegg 1:****Høyhastighet Østre linje Ski -Skjeberg krk.****1. Kostnadsoverslag****1.1 Dobbelspor Ski - Mysen (36 km m. linjeomlegging)**

Underbygging:	Lett terreng:	12km* 12 =	144 mnok
	Middels terreng:	11km* 16 =	176 mnok
	Tungt terreng:	9km.* 20 =	180 mnok
	Tunnel:	3km.* 30 =	90 mnok
	Bru:	1km.* 52 =	52 mnok

Overbygning/jerbaneteknikk: 36km.\* 11.4= 410 mnok

Stasjoner/holdeplasser: 6stk \* 20 = 120 mnok  
 Askim stasjon (ekstra): = 50 mnok

Vegkryssinger (utenom stasjon): 2stk \* 14 = 28 mnok

**Total kostnad Ski - Mysen: =1250 mnok**

Dette kostnadsoverslaget for strekningen Ski - Mysen ligger noe under kostnadsoverslaget for dobbelsporet Ski - Moss som er av omtrent samme lengde. Det er ikke urimelig da traséen er lettere med mindre tunnelandel. I forhold til strekningen Ski - Moss kan man også benytte en større del av eksisterende trasé.

**1.2 Enkeltspor Mysen - Skjeberg krk. (40 km).**

Underbygging ny og omlagt linje:			
	Lett terreng:	6km.* 8.4 =	50.4
	Middels terreng:	8.6km.*11.2 =	96.3
	Tunnel:	5km.*20.5 =	102.5
	Bru:	0.4km.*52 =	20.8

Forsterket underbygn. i eks. trasé:

Generelt:	20km.*3 =	60
Vegundergang Rakkestad:	=	10
Nye bruer:	0.3km.*52=	15.6

Overbygning/jernbaneteknikk: 40km.\* 6 = 240

Kryssingspor: 2stk \* 20 = 40

**Total kostnad Mysen - Skjeberg = 636 mnok**



Hvor godt dette kostnadsestimatet er avhenger av i hvilken grad man kan beholde eksisterende trasé og underbygning. Terreng og grunnforhold langs traséen burde i all hovedsak være forholdsvis greie, og med unntak av Rakkestad berøres få tettsteder.

### 1.3 Totalkostnad Høyhastighet Oslo - Kornsjø over Ø. linje

Et grovt estimat på totalkostnaden Oslo - Kornsjø kan da bli som følger:

-	Nytt dobbelspor Oslo - Ski:	1200 mnok
-	Dobbelspor Ski- Mysen:	1250 mnok
-	Mysen - Skjeberg krk.:	650 mnok
-	Dobbelspor Skjeberg - Halden m. st:	800 mnok
-	Halden - Kornsjø (nytt enkeltsp):	700 mnok
-	<b>Totalkostnad Oslo - Kornsjø:</b>	<b>4600 mnok</b>

## 2. Forutsetninger for beregninger

### 2.1 Spor og bane

Som det går fram av beregningene har jeg forutsatt dobbelspor Ski - Mysen og enkeltspor Mysen - Skjeberg krk. Her tilknyttes banen dagens Vestre linje som oppgraderes til dobbelspor til Halden i tråd med meldingen om konsekvensutredninger.

I kostnadsoverslaget er det forutsatt fullstendig ny jernbaneteknisk utrustning på hele strekningen. Når det gjelder kostnadene til grunnarbeider på strekningen Ski - Mysen er det gitt relativt liten kreditt for utnyttelse av dagens underbygning. For store deler av strekningen Mysen - Mikkelslytta er det derimot antatt at en forsterkning av dagens underbygning er tilstrekkelig.

### 2.2 Omlegginger

Av betydelige omlegginger som er forutsatt kan nevnes:

- **Tomter - Askim:** Fra Bliksland øst for Tomter går banen i tunnel under Ulvåsen og passerer nord for Spydeberg tettsted. Glomma krysses omtrent ved dagens jernbanebru, og muligens kan dagens bru benyttes for et av sporene. Fra Langnes til Glavafabrikken legges linjen sørvest for nåværende linje.
- **Mikkelslytta - Ise og Ise - Skjeberg:** Linjen går i tunnel fra syd for Mikkelslytta til Vestvoll/Spydevollområdet. En ny Ise stasjon/kryssingspor anlegges øst for nåværende stasjon, og ny linje anlegges mot Skjeberg. Tilknytning til spor til Sarpsborg oppnås syd for nåværende Ise stasjon.

Et bedre alternativ kan være en mer vestlig trasé med en tunnel som starter

i Styggedalen nord for Mikkelslytta og går fram til Lindemark. Derfra fortsettes i dagen forbi Bergsland og på bru over Nipa fram til dagens linje ved Holtenga. Herfra ny linje til Skjeberg som nevnt ovenfor. En ny Ise stasjon/kryssingspor anlegges vest for nåværende stasjon i Bergsland/Sekkeland området. Dette alternativet kan lettere bygges ut strekningsvis.

En god start kunne være å bygge ut strekningen Skjeberg krk - Holtenga i stedet for det planlagte tilsvinget til østre linje ved Hafslund. Kostnadene er riktignok noe større (totalkost ca 140 mill.), men resulterende lengde Halden - Oslo over Østre linje vil bli 13 km kortere enn dagens Vestre linje, og kjøretiden Oslo - Halden kan uten videre komme ned i 1:30.

- **Omlegging forbi Eidsberg:** Banen flyttes øst for Eidsberg tettbebyggelse. Omleggingen omfatter en strekning på ca 2.5 km, og inkluderer om nødvendig en tunnel på ca 1 km.
- **Slitu - Mysen:** En del omlegging på denne strekningen er nødvendig for å få akseptable kurveforhold forbi Brødremoen.
- **Askim stasjon:** Vest for Askim stasjon er det mange planoverganger, og linjen går nært opp til mange bolighus og forretningsbygg. Betydelige tiltak kan være nødvendig for å unngå uønskede barriere-effekter, samt for støybeskyttelse.
- **Øvrige omlegginger:** Forøvrig er mindre justeringer av traséen for å bedre kurvaturen forutsatt på blant annet følgende strekninger:
  - Skotbu - Tomter
  - Sulerud - Slitu
  - Langs Dørja nord for Rakkestad
  - Forbi Vestby syd for Rakkestad.

### 2.3 Kryssingspor

På den enkeltsporete strekningen fra Mysen til Skjeberg er i utgangspunktet antatt lange kryssingspor utrustet for samtidig innkjør ved Rakkestad og Ise, samt mellomliggende blokkposter. For ekspressstog vil kjøretida mellom kryssingsporene være ca 4-6 min., mens den for godstog vil være maksimalt 10 min. Med dobbelsporede strekninger på begge sider vil en slik enkeltsporet linje med 2 kryssingspor gi stor kapasitet. Med fornuftig ruteoppsett kan antall nødvendige kryssinger på strekningen bli helt minimalt.

### 2.4 Stasjoner/plattformer

For å betjene lokaltrafikken på strekningen etableres/holdes stasjoner og holdeplasser på følgende steder:

- Drømtorp





- IC-tog:	Oslo - Sarpsbg:	50 min (4 stopp o/ø.linje)
	Oslo - Sarpsbg:	64 min (5 stopp o/v.linje)
	Oslo - Fr.stad:	52 min (4 stopp o/v.linje)
	Oslo - Fr.stad:	62 min (5 stopp o/ø.linje)
	Oslo - Halden:	78 min (6 stopp o/v.linje)
	Oslo - Mysen - Sarpsbg - Moss - Oslo:	115 min. (rundtur m. 10 stopp)

For alle forbindelser blir det vesentlig kortere kjøretider enn for dagens tog. Sammenlignet med mulige kjøretider ved dobbelspor langs eksisterende Vestre linje, vil alle steder med unntak av Fredrikstad kunne komme bedre ut med den skisserte satsing på Østre linje. Forskjellen i kjøretid til Fredrikstad for IC-tog vil kun være i størrelsesorden 3-4 min (under forutsetning av stopp i Rygge og Råde).

Det store problemet vil være å sette opp en effektiv ruteplan for de to linjene i fellesskap. En ny "Østfold Ring" kan være et godt supplement til utenlandstogene og dagens IC-tog Oslo - Halden. I tillegg til nye raske forbindelser mellom Oslo og Indre-Østfold, vil det gi vesentlig bedre forbindelser mellom Indre Østfold og Nedre-Glommaregionen. Nye stopp kan tilbys i Fredrikstadorrådet, og plasstilbudet kan bedre tilpasses trafikken. (Dagens IC-tog har mye ledig plass syd for Fredrikstad.)

### 3.2 Resulterende sporelengde

En utbygging til høyhastighetsstandard over Østre linje som skissert ovenfor vil gi mindre total sporelengde og lavere banevedlikeholdskostnader enn en full utbygging av dobbelspor langs Vestre linje. En sammenligning av total sporelengde mellom Ski og Halden for noen alternativer er gitt nedenfor:

- A: Høyhastighet over Østre linje med dobbelspor Ski - Mysen og dobbelspor Skjeberg krk.- Halden gir totalt 279 sporkm.
- B: Opprusting og dobbelspor langs dagens Vestre linje med bibehold av Østre linje som i dag gir totalt 300 sporkm.
- C: Ny direkte dobbelsporet linje Råde - Sarpsborg med enkeltsporet linje langs dagens trasé Råde - Fr.stad - Sarpsbg og forøvrig som Alt. B gir totalt 303 sporkm.

## **4. Forbindelse Mysen - Arvika/Åmotsfors**

En høyhastighetsbane på strekningen Oslo - Mysen kan også benyttes for en oppgradert forbindelse til Stockholm. Avstanden Mysen - Åmotsfors/Arvika er i størrelsesorden 65 - 80 km. avhengig av hvilken trasé og tilknytningspunkt med eksisterende linje som velges. Med en slik forbindelse vil jernbaneavstanden mellom Oslo og Arvika reduseres med 35 - 40 km. Dette kan komme godt med hvis man skal nå et kjøretidsmål på 3 timer Oslo - Stockholm. Kostnadene ved å etablere forbindelsen er sannsynligvis også mindre enn for full opprusting av dagens linje over Kongsvinger. I allefall vil det være tilfelle på den



norske siden av grensen.

En forbindelse fra Åmotsfors/Arvika til Mysen kan også gi en ny og attraktiv rute for virkestransporter fra Solør og Østerdalen til Halden og Sarpsborg uten å berøre Oslo-området.

TerA 24.05.92

## Vedlegg 2:

### Trasévalg Oslo S - Ski

#### 1. Motivasjon

En mer østlig trasé som bedre betjener eksisterende og nye boligområder i Oslos sydøstre deler bør vurderes hvis det ikke er gjort allerede. Bydelene i dette området med unntak av Holmlia har idag ca 80 000 innbyggere. I Arealdelen av "Oslo Kommuneplan 1990" er det i tillegg skissert utbyggingsmuligheter for 7000 nye boliger i områdene Klemetsrud, Gjersrud, Stensrud, samt 800 000 - 1700 000 m<sup>2</sup> næringsareale i "Næringskorridor Syd" med tyngdepunkt i Skullerudområdet. Deler av området har riktignok god T-banedekning, men lokaltog kan være et godt supplement spesielt for de sydligste deler, samt for reiser til Oslo Vest, Bærum og Asker. Jernbanedekning av området med gjennomgående tog til Østfoldbanen vil også gjøre "Næringskorridor Syd" vesentlig mer attraktiv.

Ved en eventuell lokalisering av hovedflyplassen i Hobøl vil det være sterkt ønskelig å få til en bedre kollektivdekning av flyplasstrafikken fra disse boligområdene enn det som kan oppnås ved den skisserte trasé i "meldingen".

En mer østlig trasé kan også gi kortere forbindelse til Alnabru langs en trasé med mindre høydeforskjeller.

#### 2. Forslag til alternativ trasé

Et mulig alternativt forslag til trasé for strekningen Ski - Oslo som jeg mener bør vurderes er kort skissert som følger:

- Fra Ski følges først traséen som skissert i meldingen, men tunnelen kommer opp i dagen nordvest for Bøleråsen og fortsetter i dagtrasé nordover til Stallerud.
- Ved Stallerud dreies svakt vestlig og banen går i en kort tunnel mot Kloppa i nordenden av Assuren. Deretter følges Assurdalen et stykke nordover før banen går inn i en 1,5 - 2 km lang tunnel øst for Taraldrud.
- Banen kommer ut i dagen øst for E-6 ved Slimeåsen og går parallelt med veien ned til kryssing av Gjersrubbekken på en viadukt vest for Gjersrudtjern.
- Deretter går banen inn i en ny tunnel (2,8 km) fram til kryssing av Ljanselva ved for Skullerud. Videre i en kort tunnel opp til Langerud.
- Her anlegges en stasjon parallelt med E-6 syd for krysset med Østensjø/Lambertseterveien, før banen går inn i en tunnel ned mot Oslo S. For denne strekningen ser jeg for meg to mulige alternativer:

- a) Direkte tunnel mot Gamlebyen gravlund og innføring til Oslo S i samme trasé som dagens Østfoldbane.
  - b) Tunnel fra Langerud til området Svartdalen/Fagerlia og bruk av dagens godstogspor Bryn - Loenga og/eller Gjøvikbanens spor for innføring til Oslo S.
- I tunnelen fra Langerud avgrenses et godstogspor til Alna-bru som kommer fram i dagen like øst for Bryn stasjon. Behovet av separat godstogspor fra Bryn til Loenga vil derfor reduseres.

Den ovenfor skisserte trasé Oslo S - Ski er antydnet på vedlagte kart.

### 3. Stasjoner

Jeg ser for meg at stasjoner muligens kan anlegges ved følgende steder:

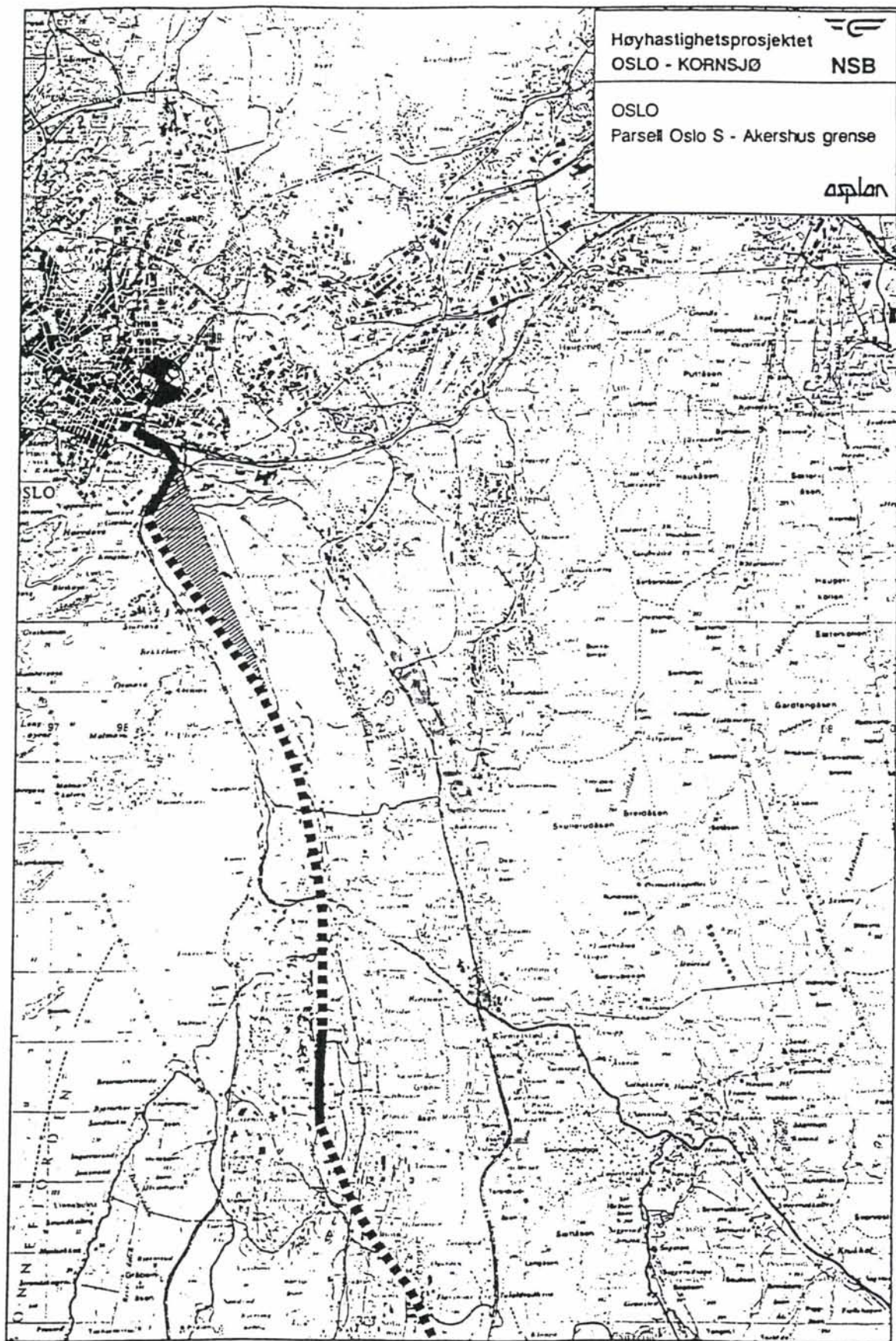
- **Langerud:** Stasjon nedsenket i skjæring evt. kulvert for betjening av Lambertseter, Abilsø og Bøler. Parkeringsmuligheter og overgang til buss.
- **Skullerud:** Stasjon på lav viadukt over Ljanselva med platform evt forlenget inn i tunnel. Betjener Skullerud og Næringspark Syd. Overgangsmuligheter til T-bane og buss.
- **Klemetsrud:** Stasjon på viadukt over Gjersrudbekken med matebuss til Bjørndal og Siggerud/Enebakk m.fl. Gode parkeringsmuligheter under viadukt.
- **Åsland/Holstad:** Mulig framtidig stasjon for betjening av nye boligfelt i Steinsrudområdet.
- **Bøleråsen:** Mulig stasjon nord for Bøleråsen i Ski kommune.

Stasjonene kan eventuelt betjenes av lokaltog til Mysen og Moss, samt eventuelle lokale flyplasstog. Kjøretime for strekningen Oslo S - Ski med tog type BM-69 og stopp på ovenfor nevnte stasjoner skulle bli ca 18 - 20 min.

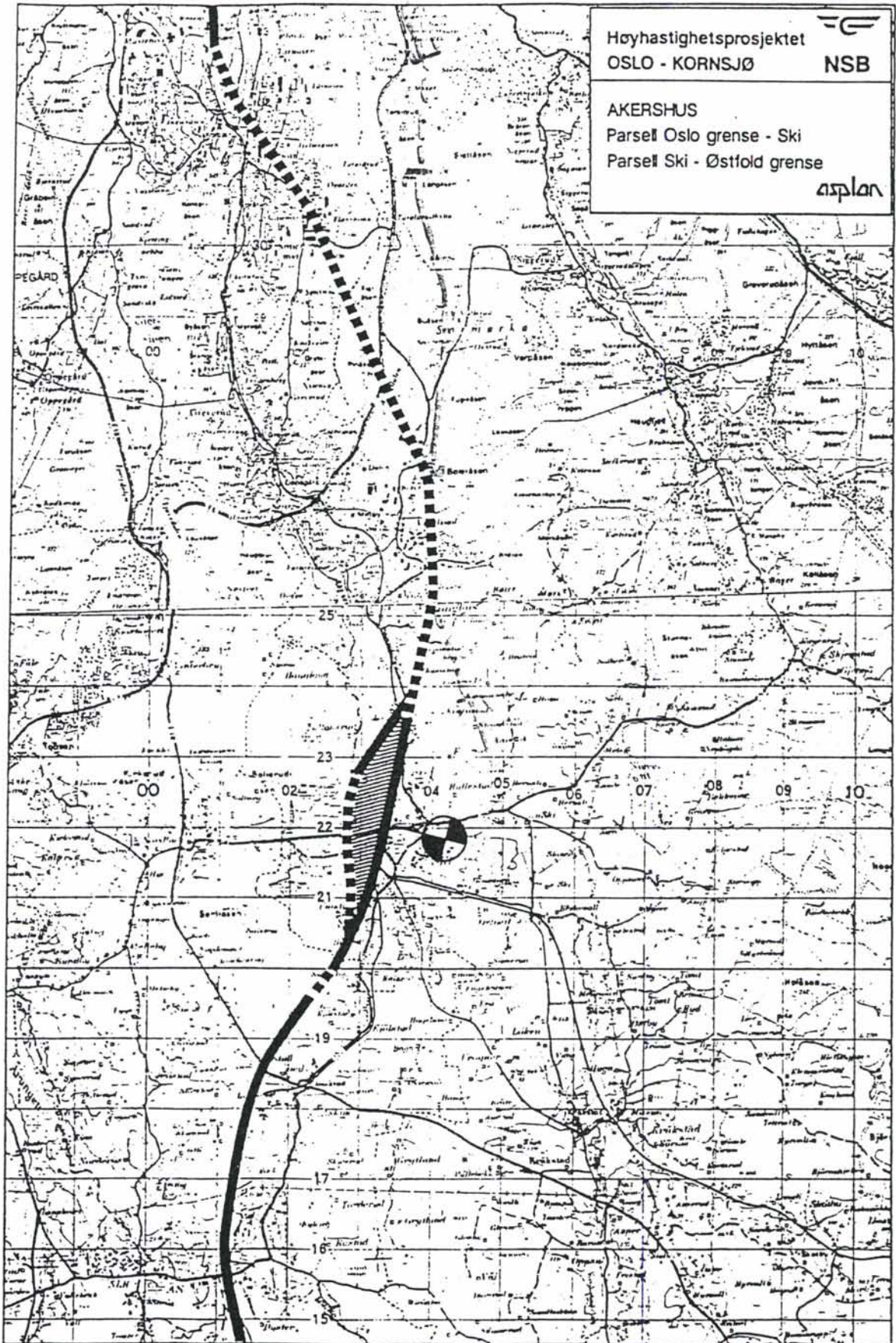
### 4. Omkjøring av Ski

For omkjøring av Ski for EC-tog og eventuelle direkte flyplasstog kan det etableres en direkte linje fra tunnelen under Langhus og fram til Østre linje ved Bekkevoll syd for Søndre Ski gård.











Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

Saksbehandler Grete Willumsen

Deres ref.: 91/2102 - 430

Ullern 22.05.92

### **Ny hovedflyplass for Oslo; En trafikants synspunkt**

Jeg takker for Samferdselsdepartementets fyldige svar i ekspedisjon av 18.05.92. Tiden er vel ikke inne til å inngå en fruktbar meningsutveksling i denne saken, men siden Samferdselsdepartementet ikke synes å ha oppfattet hovedpoenget i mitt brev vil jeg gjerne komme med noen utdypende og supplerende kommentarer, samt imøtegå noen av Samferdselsdepartementets utsagn i denne saken som stiller Gardermoen ialt for gunstig lys og langt fra er noen likeverdig sammenligning av alternativene.

#### **1. Sandefjord Lufthavn, Torp kan avlaste Fornebu for en betydelig trafikk ved jernbanetilknytning og oppgradering av Vestfoldbanen.**

En oppgradering av Vestfoldbanen med videreføring til Sørlandsbanen er en av de høyest prioriterte jernbaneutbyggingsoppgaver idag, og bør av samfunnsøkonomiske årsaker utbygges til høyhastighetsstandard til Larvik i god tid innen år 2000. Vestfoldbanen går idag kun 1 -2 km fra Sandefjord Lufthavn og en jernbanetilknytning kan etableres for relativt små investeringer. Kjøretid til Torp flyplass med tog fra Drammen vil bli i størrelsesorden 35-40 min, og ytterligere ca 10-15 min fra Asker. Sandefjord Lufthavn kan da være et godt alternativ til Fornebu - og i enda større grad Gardermoen - for reisende fra Vestfold, Telemark og Nedre Buskerud inklusive Drammen. Spesielt gjelder dette for reiser til destinasjoner mot syd og sydvest som omfatter ca 60% av trafikken fra Oslos 2 flyplasser.

Hovedflyplassutredningen viser at 14% av hovedflyplassens brukere har Vestfold, Telemark, Ringerike, Drammen eller Røyken som start eller mål for reisen. Det er derfor rimelig å anta at inntil 10% av brukerne vil finne Torp attraktiv. Basert på dagens trafikk tall for Fornebu tilsvarer dette ca 600 000 reisende eller 2 års trafikkvekst. I år 2000 vil det tilsvare ca 1 mill reisende. Investeringer i en betydelig økning av kapasiteten i ekspedisjonsbygningen sikkert gjøres for å sette Torp istand til å avvike denne trafikkøkningen. Med ny hovedflyplass på Gardermoen, og til en viss grad ved lokalisering på Hobøl, vil trafikklekkasjene til Torp bli betydelige og disse investeringene vil være nødvendige iallefall. Det er derfor ikke snakk om "interiminvesteringer" med kort nytte- og avskrivningsperiode, men

en mer kostnads- og nytteoptimal utbygging av Samferdselsinfrastrukturen i Norge. Hovedfordelen med å fremskynde denne over-føringen som skissert, er at flertallet av trafikantene da kan nyte godt av Fornebus gunstige lokalisering i ytterligere 2 år, og investeringene i hovedflyplass kan utsettes tilsvarende. Det gir også tid til en skikkelig utredning av mulige alternativer til Gardermoen.

## **2. Gardermoen versus Hobøl**

Som påpekt av Departementet viser Gardermoutredningen at trafikkgrunnlaget i år 2010 fra Akershus syd og Østfold ikke er vesentlig større enn fra Nordre Romerike og Østlandet nord. (Ref. figurene 4.1.1 og 4.2.2 i Departementets samlede framstilling). Disse tallene inkluderer sannsynligvis en betydelig andel reiser forbundet med forsvarets aktiviteter i Gardermo-området (permisjonsreiser og befalsreiser m.m.), som delvis vil få et annet utgangspunkt når Forsvaret enheter flyttes. Dessuten er det sannsynligvis i år 2010 forutsatt en viss ny næringslivslokalisering til områdene rundt flyplassen (d.v.s. at noe av trafikken fra dette området er generert av at flyplassen er lokalisert i området).

Det er ellers vanskelig å tro at kommunene på Øvre Romerike med ca 65 000 innbyggere skal generere 5% av trafikken, mens Follo og Østfold med tilsammen ca 330 000 innbyggere kun skal generere 9% av trafikken (fig 4.2.2). Det kunne derfor vært interessant å få nærmere opplysninger om forutsetningene som ligger bak tallene i de ovennevnte figurene og fig. 5.4 i Stortingsproposisjonen, eller hvordan tilsvarende tall hadde vært i år 2010 med flyplass på Hobøl.

Hovedforskjellen mellom de to alternativene er at for det store trafikkgrunnlaget sydvest for Oslo vil det etter etablering av Drøbakforbindelsen være vesentlig kortere vei til Hobøl enn til Gardermoen. (Sidene i et kvadrat er kortere enn diagonalen.) Kjøreavstanden fra Drammen til Hobøl med Oslofjordbru vil være ca 45 km, mot ca 85 km til Gardermoen. Forøvrig vil jeg tro at jernbaneforbindelsen fra Oslo til Hobøl vil bli ca 10-20 % kortere enn den foretrukne linje til Gardermoen. Dette kan resultere i ca 2 min kortere kjøretid med tog til Hobøl i forhold til Gardermoen.

Jeg tror derfor ikke at Stortingsproposisjonens tall om kun 1-2 minutter forskjell i gjennomsnittlig reisetid mellom de to alternativene representerer den fulle sannhet. I realiteten tror jeg forskjellen i reisetid mellom Hobøl og Gardermoen er betydelig større, og jeg vil sette pris på Departementets synspunkter på de forhold som er nevnt ovenfor.

## **3. Sammenlignbar nåverdi av jernbaneinvesteringer for tilbringertrafikk.**

For Hobølalternativet er lagt til grunn investeringer i direkte jernbaneforbindelse til Sarpsborg, og det er sikkert også det mest attraktive, men da har man samtidig fått med seg ca 70% av investeringene i en høyhastighetsforbindelse til Kornsjø, som NSB har prioritert høyest i sin ønskede oppgradering av infrastrukturen. Hvis Gardermoen velges vil investeringene til oppgradering av jernbaneforbindelsen til Kornsjø komme som tillegg i fullt monn (anslått av NSB til 6 milliarder). Ved



valg av Hobøl vil tilleggsinvesteringene for en fullverdig jernbaneforbindelse til Kornsjø bli vesentlig mindre (anslagsvis 1.5 -2 milliarder).

Oppgradering av jernbaneforbindelsen fra Oslo til Eidsvoll og videre nordover mot Lillehammer er selvfølgelig også ønskelig, men står så langt jeg kan forstå lenger ned på NSBs prioriteringsliste. Her gjøres det blant annet en god del arbeid for å oppgradere kapasiteten i forbindelse med OL i 1994, og hastighetsstandarder er blant det beste NSB har idag. Realistisk vil jeg derfor tro at hovedinvesteringene her uten flyplass ville komme 5 år etter tilsvarende investeringer for Østfoldbanen. Hvis realistiske investeringstall og tidspunkter her omgjøres i nåverdi vil det økonomisk klart slå ut til Hobøls fordel. Jeg tror derfor man vil ha stor nytte av å se Hovedflyplasslokaliseringen i sammenheng med den bebudede jernbaneplanen som NSB utarbeider.

#### 4. Svensk trafikkgrunnlag.

En kombinasjon av hovedflyplass på Hobøl med høyhastighetsbane til Kornsjø vil også kunne trekke en betydelig svensk trafikk til flyplassen. Kjøretiden med tog fra Trollhättan/Vänersborg-området til Hobøl vil være i samme størrelsesorden som kjøretiden med bil til Landvetter. I tillegg kan Hobøl bli den naturlige internasjonale flyplass for store deler av Värmland med Karlstad. I den sammenheng har Årjängs ønske om Hobøl som hovedflyplass sikkert fått større mediaoppmerksomhet enn det har betydning for trafikkgrunnlaget til flyplassen.

Dette var kanskje mange punkter på en gang, men min hovedkommentar er at man bør se på løsninger som gjør det mulig å dra nytte av Fornebus gode lokalisering så lenge som mulig. Med den strategi som er skissert under punkt 1 kombinert med den reduserte vekst i flytrafikken som har vært i de senere år, tror jeg det er mulig å leve godt med Fornebu til ut år 2000 uten at man må ty til store kortsiktige interimsinvesteringer. Dette vil være i trafikantenes interesser samt være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det gir oss også tid til å gjøre en likeverdig utredning av de ulike alternativene. Den eksisterende utredning av Gardermoen er ikke det.

Vennlig hilsen

Terje Andersen

Adr.: Ullern Allé 119  
0381 Oslo